



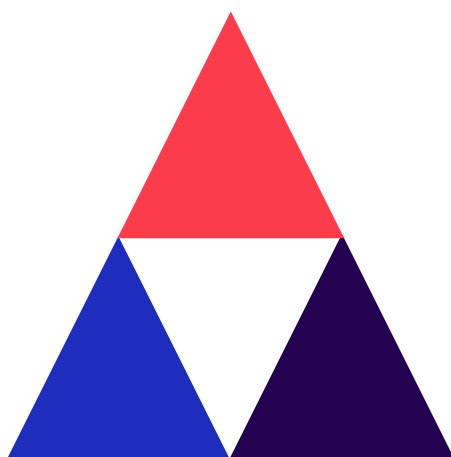
Organización
Internacional
del Trabajo



► STCMLC/2025

► Informe final

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)



Departamento de Normas Internacionales del Trabajo
Departamento de Políticas Sectoriales
Ginebra, 2025

► Índice

	Página
I. Introducción	5
II. Composición del Comité Tripartito Especial.....	5
III. Discursos de apertura	6
IV. Propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006	13
V. Votación por el Comité Tripartito Especial sobre las siete propuestas aprobadas de enmienda al Código en relación con las reglas 1.4, 2.1, 2.4, 2.5, 4.3, 4.4 y 5.1 del MLC, 2006	65
VI. Intercambio de información sobre la aplicación del MLC, 2006	65
VII. Examen de los proyectos de resoluciones	68
VIII. Otros asuntos	75
IX. Clausura de la reunión	80

Anexos

I. Resultados de la votación	83
II. Resolución relativa a la ampliación del mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI	104
Resolución por la que se reconoce a la gente de mar como trabajadores clave	105
Resolución por la que se proponen enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, con el fin de reflejar las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, decididas en la quinta reunión del Comité Tripartito Especial de la OIT en relación con los permisos para bajar a tierra	106
Resolución relativa a la convocatoria de una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos sobre las horas de trabajo y de descanso	107

► I. Introducción

1. El Comité Tripartito Especial (STC) fue establecido por la 318.^a reunión (junio de 2013) del Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), que prevé que «El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo». En su 346.^a reunión (octubre-noviembre de 2022), el Consejo de Administración decidió que la quinta reunión del STC se celebraría del 7 al 11 de abril de 2025 en la sede de la OIT en Ginebra. El presente informe ha sido preparado por la Oficina Internacional del Trabajo.

► II. Composición del Comité Tripartito Especial

2. De conformidad con el párrafo 2 del artículo XIII del MLC, 2006, el STC está compuesto de «dos representantes designados por el Gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima». Además, tal como prevé el párrafo 3 del artículo XIII, «Los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité», pero no tienen derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del Convenio. Asistieron a la reunión 280 representantes gubernamentales, 37 representantes de los armadores y 41 representantes de la gente de mar. La reunión también contó con la presencia de una serie de organizaciones intergubernamentales y de organizaciones internacionales no gubernamentales, así como de partes interesadas. Se adjunta una lista de participantes.
3. La Mesa del STC fue la siguiente:

Presidente:	Sr. Martin Marini (miembro gubernamental, Singapur)
Vicepresidentes:	Sr. Haakon Storhaug (miembro gubernamental, Noruega)
	Sr. Tim Springett (armadores)
	Sr. Mark Dickinson (gente de mar) ¹
4. La Mesa del STC fue designada en 2022 por un mandato de tres años. El STC señaló que, en septiembre de 2023, el Sr. Tim Springett había sustituido al Sr. Max Johns como Vicepresidente armador. Durante los trabajos del Comité, el **Vicepresidente armador** encomió la extraordinaria labor del Sr. Max Johns durante los años que representó a los armadores, y el Comité elogió su contribución a sus trabajos.

¹ El Sr. Mark Dickinson no pudo estar presente el último día de los trabajos del Comité, y fue sustituido el viernes 11 de abril de 2025 por la Sra. Sascha Meijer.

5. El STC estableció un comité de redacción (encargado de examinar las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006), compuesto de los siguientes miembros:

Gobiernos:	Sr. Philip Edwards (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) Sr. Matthieu Piron (Francia), Sr. Nereo Arranz Coca (España)
Armadores:	Sr. Peter Williams, Sra. Hilde Peeters, Sra. Emmy Ramírez
Gente de mar:	Sr. José Cristian Castaño Fernández, Sr. Thierry Leguevel, Sr. Charles Boyle

► III. Discursos de apertura

6. **El Presidente** dio la bienvenida a todos los participantes que estaban asistiendo a la reunión tanto presencialmente como a distancia, que ascendían a más de 400 personas. En particular, acogió con agrado la presencia de la Sra. Manuela Tomei, la Subdirectora General del Nodo de Gobernanza, Derechos y Diálogo, de la OIT, y de la Sra. Corinne Vargha, la representante del Secretario General. También felicitó al Sr. Haakon Storhaug por su elección como el nuevo Vicepresidente gubernamental del STC.
7. **La Sra. Manuela Tomei** (Subdirectora General) dio la bienvenida a los delegados provenientes de casi 80 países, cuya participación en el STC era testimonio de la importancia que concedían al mecanismo establecido para examinar continuamente el MLC, 2006, y de la trascendencia de las cuestiones que estaban examinándose. La reunión se celebraba en un momento en que el mundo se enfrentaba a crisis múltiples y superpuestas en las que muchos países y pueblos estaban sufriendo los devastadores efectos de la guerra, la inseguridad del mercado de trabajo y el cambio climático, y en el que el valor del multilateralismo y la cooperación entre los países estaba cuestionándose. Todo esto tenía consecuencias para el sector del transporte marítimo y para la gente de mar. En diciembre de 2024, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR), de la OIT, había tomado nota con profunda preocupación del impacto de situaciones como la pandemia de COVID-19, la guerra en Ucrania y los ataques a buques mercantes perpetrados en el mar Rojo en la protección de la gente de mar, y había acogido con agrado la adopción por el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, en julio de 2024, de la resolución sin precedentes titulada «Promoción y protección del disfrute de los derechos humanos por la gente de mar». En ese contexto, era muy importante recordar que el Director General de la OIT había instado a concertar un nuevo contrato social para el sector del transporte marítimo, que se apoyara en un diálogo social sólido, la protección de los derechos laborales, una «transición justa» hacia una economía verde y un enfoque del uso de las nuevas tecnologías centrado en las personas. La Cámara Naviera Internacional (ICS), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) se habían hecho eco de este llamamiento. Recordó que el MLC, 2006, era la piedra angular de la protección de los derechos de la gente de mar. En relación con esto, acogió con agrado el depósito por el Ecuador, la semana anterior, de la 110.^a ratificación del Convenio. Esa cifra era un hito importante para la OIT y para todos en el sector marítimo. La OIT seguía prestando apoyo a sus Estados Miembros en la ratificación y aplicación del Convenio, y confiaba en que pudiera lograrse el objetivo de 150 ratificaciones establecido conjuntamente con la gente de mar y los armadores. El sector del transporte marítimo y la gente de mar desempeñaban un papel fundamental en el funcionamiento de las cadenas de suministro. La protección y la mejora efectivas de los derechos de la gente de mar eran esenciales para

garantizar la retención de la gente de mar ocupada actualmente en el sector, y para atraer y contratar a nuevos marinos, en particular mujeres y jóvenes. La reunión actual del STC tenía un orden del día ambicioso, incluidas enmiendas muy importantes al Convenio, tales como las enmiendas sobre la protección contra la violencia y el acoso a bordo. En nombre del Director General, que estaba de viaje en esos momentos, deseó a los participantes una reunión productiva y fructífera en la que se alcanzara un acuerdo sobre las disposiciones necesarias para mejorar la protección de la gente de mar en todo el mundo y garantizar la igualdad de condiciones para los armadores responsables.

8. **La representante del Secretario General**, además de dar la bienvenida a los participantes y a la Mesa del STC, expresó su agradecimiento al Sr. Hirashima del Gobierno del Japón por actuar como Vicepresidente gubernamental provisional durante algunos meses. Encomió el espíritu de cooperación demostrado continuamente por el STC, en particular a través de las reuniones regulares de la Mesa desde la última reunión del STC a fin de discutir numerosas cuestiones relativas al funcionamiento del MLC, 2006, y la labor del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI. También saludó la estrecha cooperación entre la OIT y la OMI, que era crucial para encarar efectivamente los numerosos retos a los que se enfrentaba la gente de mar. Además de los diez Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006, desde la última reunión del STC en 2022, parecía que otros países estaban considerando su ratificación. Era importante señalar en relación con esto que todos menos un convenio marítimo de la OIT adoptados antes del MLC, 2006 iban a ser derogados en 2030, y que se debería alentar a todos los Estados Miembros que estaban vinculados por esos convenios a ratificar el MLC, 2006, a fin de evitar una laguna en materia de protección de la gente de mar. Si bien la ratificación del MLC, 2006 era sin duda un paso muy importante, su plena aplicación tanto en la legislación como en la práctica era fundamental para garantizar su aplicación armoniosa en todo el mundo. Tomó nota de que la Profesora Lia Athanassiou y la Jueza Thomas-Felix, miembros de la CEACR, seguirían las discusiones del Comité con sumo interés. Tal como indicó la CEACR, si bien se habían realizado notables esfuerzos para adoptar una legislación a fin de hacer efectivas las disposiciones del Convenio, persistían numerosos retos para garantizar que la protección que brindaba el Convenio fuera una realidad para cada marino. En relación con esto, el funcionamiento del STC seguía siendo una fuente de inspiración para otros sectores, y más en general para las actividades normativas de la OIT, por dos motivos principales. En primer lugar, por conducto del diálogo social, los miembros del STC habían logrado abordar las nuevas realidades a medida que habían surgido, cumpliendo así efectivamente el mandato del STC y garantizando que el MLC, 2006 continuara siendo un instrumento reactivo y actualizado. Dadas sus características innovadoras únicas, que habían resistido el paso del tiempo, el MLC, 2006 también era una fuente de inspiración para la política relativa a las normas del trabajo de la OIT. Recordando la importancia del sector marítimo en todo el mundo, las discusiones, las decisiones y la acción del STC contribuirían a fortalecer la cooperación y la acción necesarias para garantizar el desarrollo sostenible del sector basado en condiciones de trabajo decentes para la gente de mar.
9. **El Vicepresidente de la gente de mar** puso de relieve la importancia del STC como una oportunidad para que los interlocutores sociales y los Gobiernos discutieran temas importantes que mejorarían las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en todo el mundo, para quienes el MLC, 2006 era su pasaporte para el trabajo decente. Acogió con agrado los preparativos realizados por la Oficina de cara a una reunión que brindaba una nueva oportunidad para demostrar que el camino hacia el trabajo decente proseguía a través de sus esfuerzos orientados a mejorar continuamente las normas mínimas establecidas en el MLC, 2006, y para apoyarse en las que se habían acordado en reuniones anteriores del STC, complementarlas y completarlas. La tarea del STC estaba clara, a saber, examinar el MLC, 2006, como un instrumento vivo que representaba, en palabras del Presidente de la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo que había

adoptado el Convenio en 2006, la «voluntad de contar con un procedimiento de enmienda simplificado y rápido que garantice la adaptación del MLC con el tiempo a los cambios que tengan lugar en el sector». El concepto también se definía claramente en el preámbulo del Convenio, que preveía que se procuraría que «pueda actualizarse fácilmente». Al examinar continuamente el MLC, 2006, el STC estaba ayudando a garantizar que las normas de la OIT respondieran realmente a las demandas mundiales y que el MLC, 2006 siguiera regulando las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y velando por que estuvieran en consonancia con los cambios que tuvieran lugar en el sector. Sin embargo, la tarea no sería fácil, ya que se habían sometido 16 propuestas para su examen. La gente de mar esperaba con interés colaborar con todas las partes para garantizar que los trabajos del STC fueran fructíferos, en particular en lo que respecta a cuestiones en las que podía haber divergencia de opiniones. El sector marítimo estaba enfrentándose a una crisis de competencias. La gente de mar no se uniría a un sector que estaba fragmentado y no promovía los valores de la decencia y la justicia, en el que los abusos no se controlaban, y en el que la fatiga y la imputación judicial eran habituales. Si bien la OMI estaba centrándose en los mecanismos técnicos para apoyar la descarbonización, la OIT, a través del MLC, 2006, tenía que demostrar que no se obligaría a la gente de mar a sufragar los gastos de su propia recualificación y perfeccionamiento de competencias, y que sus empleos y su prosperidad no se sacrificarían. Por consiguiente, el STC tendría que tomar medidas coherentes y firmes para mejorar las normas mínimas que los trabajadores de otros sectores daban por sentadas. Tenía que mostrar que sus miembros se tomaban en serio los retos a los que se enfrentaba el sector, realizando progresos para acabar con los malos armadores, exponiendo a aquellos que no cumplían las normas del MLC, 2006, y tomando las medidas necesarias para hacer comprender a las futuras generaciones que el sector podía ofrecer carreras gratificantes, oportunidades para disfrutar de permisos para bajar a tierra, repatriación a sus hogares, trabajo en un sector que no toleraba la violencia, el acoso o la intimidación de ningún tipo en el lugar de trabajo, incluido el acoso sexual, y en el que sus horas de trabajo y de descanso se aplicaban debidamente, y su seguridad y su salud no se veían perjudicadas. La discusión debería centrarse en sentar las bases para un sector justo y exitoso que estuviera preparado para adaptarse a los cambios tecnológicos, avanzar hacia la descarbonización y la protección ambiental, e invertir en renovar las flotas y en mejorar la seguridad, tomando debidamente en consideración a la gente de mar y a los profesionales marítimos que, como trabajadores clave, mantenían las cadenas mundiales de suministro en movimiento, como se había demostrado claramente durante la pandemia de COVID-19. La gente de mar consideraba el STC una alianza en la que tenían lugar conversaciones difíciles, pero en la que se hallaban soluciones para promover el sector. No había otra alternativa. Se necesitaban resultados tangibles para mostrar al mundo que el sector del transporte marítimo en general estaba unido en apoyo de los cambios necesarios para reflejar su evolución. La gente de mar era plenamente consciente de los retos y estaba preparada para colaborar con todas las partes a fin de garantizar que dichos retos se transformaran en oportunidades, y para dar ejemplo trabajando en pro de una transición justa, el reconocimiento de la condición de trabajadores clave, y la realización del derecho fundamental de la gente de mar a un entorno de trabajo seguro y saludable y, por consiguiente, realizando progresos con miras a la elaboración de un nuevo contrato social para la gente de mar. Por último, expresó su solidaridad con el personal de la OIT afectado por el reciente anuncio de recortes a los proyectos de la OIT, y confió en que pudieran hallarse fuentes de financiación alternativas para garantizar la continuación de ese trabajo esencial.

10. El **Vicepresidente armador** también expresó su apoyo y solidaridad con el personal de la OIT tras el anuncio de que se había retirado la financiación destinada a 41 proyectos. Reconocía el enorme valor, que a menudo pasaba inadvertido, del trabajo realizado por equipos del personal específicos. En relación con los trabajos del STC, acogió con agrado el aumento del número de ratificaciones del MLC, 2006, y felicitó a los Gobiernos de las Comoras, el Ecuador, Egipto, Georgia,

Guinea-Bissau, el Iraq, Madagascar y la República Árabe Siria por su ratificación y su adhesión posterior al STC. Esperaba con interés colaborar una vez más con el Vicepresidente de la gente de mar, Sr. Mark Dickinson, y con el Vicepresidente gubernamental recién nombrado, Sr. Haakon Storhaug. Añadió que, por primera vez en el STC, los armadores no contaban con la importante presencia de la Sra. Natalie Shaw, cuya contribución había sido indispensable, al igual que sus esfuerzos sin tregua durante la pandemia de COVID-19 para proteger los derechos, la salud y la seguridad de la gente de mar. En su lugar, dio la bienvenida al Sr. Helio Vicente, que estaría respaldado por el Sr. Tom Boddy. Los miembros del STC tenían mucho que lograr durante la presente reunión, y no disponían de mucho tiempo para ello. Sin embargo, los armadores estaban dispuestos a desempeñar su papel para garantizar la introducción de mejoras al MLC, 2006 y a conseguir un resultado con el que todos estuvieran satisfechos.

11. **El Vicepresidente gubernamental** expresó su agradecimiento a los participantes y a la Mesa por su cooperación. Todos los representantes gubernamentales estaban preparados para trabajar con seriedad y determinación a fin de garantizar que los resultados de los trabajos del STC pudieran incorporarse efectivamente en la legislación y la práctica nacionales. Por consiguiente, durante las discusiones del texto propuesto, la principal preocupación de los representantes gubernamentales eran las medidas que tendrían que adoptarse para la aplicación de las decisiones que se tomaran. Todos esperaban con interés este reto.
12. **Una representante del Gobierno de Polonia**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, puso de relieve el papel esencial del MLC, 2006, no solo para la promoción de condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar, sino también para garantizar la igualdad de condiciones para los armadores. Los últimos años habían demostrado la vital importancia que revestía el establecimiento y la aplicación efectiva de normas internacionales del trabajo. En la actualidad, el sector del transporte marítimo se estaba enfrentando a numerosos retos geopolíticos, tales como la guerra en Ucrania, el impacto del cambio climático, preocupaciones por el registro fraudulento de los buques y el incremento del transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas. Esas cuestiones tenían repercusiones de gran alcance para la economía mundial, los salarios, la seguridad alimentaria, la seguridad y las condiciones de trabajo, por lo que tenían un gran impacto en la vida de todas las personas. En los últimos años, había sido posible elaborar disposiciones excepcionales que no solo brindaban protección a la gente de mar, sino que también servían como una guía valiosa para avanzar hacia la consecución de condiciones de trabajo decentes. Era necesario seguir este camino reconociendo las necesidades de la gente de mar, los armadores y los Gobiernos, subsanando las lagunas identificadas en el MLC, 2006, y realizando todos los progresos posibles para mejorar las reglas y normas que regulaban la profesión de marino. En vista del mandato del STC de examinar continuamente el Convenio con miras a garantizar su constante pertinencia en vista de la situación marítima y mundial cambiante, acogió con agrado las 16 propuestas presentadas por la gente de mar, los armadores y los Gobiernos, cuyo objetivo era atender las necesidades nuevas y emergentes. Esperaba con interés discutir las enmiendas propuestas por los Estados miembros de la Unión Europea, con el objetivo de proteger a la gente de mar frente a la violencia y el acoso a bordo, mejorar las formalidades y los procedimientos administrativos para que toda la gente de mar pudiera disfrutar de permisos para bajar a tierra en la medida en que sea factible, y mejorar la formación médica para la gente de mar a bordo de los buques mediante la introducción de un requisito específico de actualizar la formación. Asimismo, se propuso retomar la discusión iniciada en la última reunión del STC sobre la duración máxima del periodo de servicio a bordo. La pandemia de COVID-19 había puesto de relieve la importancia del MLC, 2006 y el papel esencial que desempeña la gente de mar, revelando asimismo las difíciles condiciones en las que realizaban su actividad. En respuesta, se estaba presentando una resolución sobre el reconocimiento de la gente de mar como trabajadores clave, con miras a fortalecer su condición

en el sector marítimo y más allá. Además, a fin de encarar los retos que plantea el transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas, se estaba presentando una resolución en la que se pedía a la OIT que realizara un estudio conjunto sobre la prevalencia y el impacto del transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas, incluido el impacto de prácticas de contratación y colocación fraudulentas en la gente de mar. Instó a todos los Estados Miembros que aún no lo habían hecho a ratificar el Convenio sin demora, y tomó nota de que el grueso del MLC, 2006 se había trasladado a la legislación de la Unión Europea por medio de un acuerdo concluido entre los interlocutores sociales, y estaba aplicándose a través de la legislación sobre las obligaciones del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto.

13. **Una representante del Gobierno de Suiza** dio la bienvenida a los participantes a Suiza y a Ginebra, que, como ciudad de la paz y del multilateralismo y como centro de la diplomacia internacional y del diálogo, confiaba en que ofrecería un entorno favorable para entablar discusiones constructivas y contraer compromisos sobre los temas importantes que estaban examinándose.
14. **Un representante del Gobierno de Australia** recordó que la administración actual de Australia se había disuelto el 28 de marzo, y que el 3 de mayo se celebrarían elecciones. Durante el periodo del Gobierno provisional, las normas aplicables impedían al Gobierno tomar decisiones de política que probablemente comprometerían a un Gobierno entrante, por lo que se reservaría su posición sobre las cuestiones discutidas por la presente reunión del STC. En tales circunstancias, el silencio del representante del Gobierno de Australia no significaría necesariamente un acuerdo tácito con las decisiones adoptadas por el Comité.
15. **Un representante del Gobierno de Filipinas** puso de relieve que la OIT, a través del STC, había estado durante mucho tiempo en la vanguardia de la promoción de los derechos de los trabajadores, el crecimiento inclusivo y políticas de empleo sostenibles. El STC había realizado progresos considerables en lo que respecta a la promoción de la justicia social, el trabajo decente y condiciones de trabajo justas para la gente de mar. Revestía suma importancia garantizar que las políticas laborales siguieran respondiendo al panorama laboral en continua evolución y a los retos mundiales emergentes. Filipinas contaba con aproximadamente 1,23 millones de marinos, representando el 25 por ciento de la gente de mar a nivel mundial. En 2023, un total de 578 626 marinos recién empleados provenientes de Filipinas habían trabajado en el extranjero, lo cual constituía la cifra más alta de todos los tiempos y denotaba sus habilidades, adaptabilidad y competencias. Sin embargo, preocupaba el aumento de los incidentes de violencia, acoso e intimidación a bordo, que representaba una gran amenaza para la gente de mar y para la seguridad en general, la moral de la gente de mar y la eficiencia de los buques. Unos trabajadores satisfechos eran más productivos. Por consiguiente, era necesario adoptar disposiciones para garantizar que se tratara bien a la gente de mar y que esta gozara de buena salud física y mental. En relación con esto, era necesario reconocer sus derechos a disfrutar de permisos para bajar a tierra y a la repatriación, y garantizar que tales derechos fueran accesibles, sin obstáculos administrativos, armonizando al mismo tiempo las preocupaciones correspondientes del Estado rector del puerto relativas a la seguridad y el orden público. Reunir a los representantes de los Gobiernos, de los empleadores y de los trabajadores era la mejor manera de entablar discusiones constructivas y fructíferas que condujeran a soluciones tangibles que pudieran crear un sector marítimo que no solo cumpliera las normas más estrictas, sino que defendiera asimismo la dignidad y el respeto de todas las personas a bordo. Esa visión compartida garantizaría mares más seguros, alianzas más fuertes y un sector marítimo resiliente para las generaciones actuales y futuras.
16. **Una representante del Gobierno de Indonesia** reconoció la vital importancia de las normas mínimas mundiales establecidas en el MLC, 2006 para la protección y el bienestar de la gente de mar. Indonesia se mantenía firme en su compromiso con el fortalecimiento continuo de sus

normas marítimas nacionales. Las enmiendas propuestas al MLC, 2006 representaban una oportunidad significativa para que todos los mandantes intensificaran sus esfuerzos encaminados a mejorar la protección y el bienestar de la gente de mar. Como uno de los países de origen más grandes de la gente de mar, Indonesia era plenamente consciente de la importancia de las enmiendas propuestas y de su potencial para mejorar el bienestar de la gente de mar indonesia, incluidos quienes trabajaban a bordo de buques que enarbolaban un pabellón extranjero. En relación con esto, había adoptado disposiciones en materia de seguridad social para sus nacionales en caso de repatriación en virtud del Reglamento núm. 4, de 2023, del Ministerio de Trabajo sobre la seguridad social para los trabajadores migrantes (accidentes en el lugar de trabajo). Reafirmó el apoyo inquebrantable de Indonesia para el reconocimiento de la gente de mar como trabajadores clave, como una manera de seguir protegiendo su derecho a protección social esencial y a condiciones de trabajo decentes. Los esfuerzos colectivos realizados para mejorar la protección y el bienestar de la gente de mar a través de enmiendas al MLC, 2006, resonaban con el Objetivo 8 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) sobre el trabajo decente y el crecimiento económico. En aras de la consecución de ese objetivo, Indonesia se comprometió con la aplicación efectiva del MLC, 2006 y apoyó enmiendas adecuadas encaminadas a seguir mejorando la protección y las condiciones de trabajo de la gente de mar.

17. **Un observador que representaba a la OMI** acogió con agrado la cooperación entre la OIT y la OMI, que había continuado durante decenios a través de diversos grupos de trabajo, con la elaboración de muchas directrices e instrumentos. Mas recientemente, el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos había celebrado algunas reuniones y, a finales de 2024, había adoptado las *Directrices sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos*. En su reunión más reciente, el Comité Jurídico de la OMI había adoptado las Directrices y el Secretario General había indicado que los incidentes de trato injusto de la gente de mar estaban aumentando y representaban un gran reto para la sostenibilidad del sector del transporte marítimo. Dichos casos no solo socavaban la moral de la gente de mar, sino que también disuadían a los talentos jóvenes de hacer carrera en el mar. Además, las entradas en la base de datos conjunta OIT-OMI sobre el abandono de la gente de mar estaban mostrando un fuerte incremento de los casos de abandono de la gente de mar en los que los armadores no repatriaban a la tripulación, no pagaban los salarios o no atendían las necesidades básicas. En 2024 se habían notificado en total 310 casos de este tipo, cifra que duplicaba la registrada el año anterior. El Comité Jurídico de la OMI había instado a los Estados Miembros de la OMI a actualizar los puntos de contacto nacionales, y había acogido con beneplácito la labor continua realizada por un equipo de tareas para revisar y actualizar la base de datos conjunta. Por último, recordó que el STC discutiría la renovación y la expansión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI.
18. **Una observadora que representaba a la Federación Sindical Mundial (FSM)** protestó contra el trato injusto sufrido por su organización y, por extensión, por sus cientos de miles de afiliados, en particular en el sector marítimo. La representación de los trabajadores se monopolizaba sistemáticamente, y quienes representaban a la FSM y a otros sindicatos internacionales estaban subrepresentados, e incluso eran marginados e ignorados. La FSM instaba a que la OIT fuera generalmente representativa y pluralista, y que funcionara de manera democrática y participativa. Era necesario garantizar que el texto del Convenio fuera más explícito en lo que respecta a las responsabilidades de los armadores y la intervención de los Estados del pabellón y, fundamentalmente, que se aplicara de manera cabal y se incorporara universalmente a la legislación nacional de todos los Estados. Reconociendo las situaciones particularmente difíciles que se planteaban en relación con las guerras, instó a que se eximiera a la gente de mar de los procedimientos disciplinarios de los armadores y de los procedimientos judiciales de los Estados Miembros en los casos en que participara en el rescate de migrantes que experimentaban

dificultades, o que se negara a tomar parte en el suministro de armas y de equipo militar a las zonas de guerra.

- 19. Un observador que representaba al Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI)** recordó que la quinta reunión del STC estaba celebrándose en un momento de cambios de gran alcance y de resultados impredecibles, incluidas guerras calientes, guerras frías, guerras comerciales, la perturbación de los modelos comerciales actuales y el surgimiento de otros nuevos; todo ello afectaba a la aplicación del MLC, 2006. Debido al impacto de la pandemia de COVID-19 y a los cambios aún mayores que estaban teniendo lugar hoy en día, el mundo era muy diferente del decenio en que se había negociado el Convenio. Sin embargo, en medio del cambio y de la incertidumbre actuales, los principios originales del MLC, 2006 persistían. Como un instrumento vivo, el Convenio podía adaptarse fácilmente a los cambios que se produjeran en el sector privado, a fin de garantizar un trabajo justo y decente para la gente de mar, igualdad de condiciones para los armadores y un conjunto claro de normas aplicables para los Gobiernos. Recordando la necesidad de un nuevo contrato social, instó a todas las partes a situar los derechos de la gente de mar en el centro de la estrategia del sector del transporte marítimo. Aunque el MLC, 2006 había tenido un gran éxito, los estudios mostraban que aún no se aplicaba estrictamente de una manera uniforme en el mundo, y que todavía no se habían conseguido la igualdad de condiciones a nivel mundial. Para que el MLC, 2006 siguiera siendo una fuente de inspiración para otros ámbitos de la labor de la OIT, era preciso que se mantuviera actualizado, que respondiera realmente a las demandas y retos mundiales, y que estuviera preparado para abordar cuestiones emergentes.
- 20. Un observador que representaba a la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)** recordó que la ICMA era una comunidad de 27 organizaciones miembros que aunaban esfuerzos para apoyar a la gente de mar en más de 700 puertos en todo el mundo. Era una red mundial de organizaciones de la sociedad civil centrada en el bienestar de la gente de mar, por lo que estaba en una buena posición para reflejar su experiencia vivida. En los últimos años, la gente de mar se había enfrentado a tensiones extraordinarias. Los daños causados por la pandemia de COVID-19 seguían presentes, y las crisis en el mar Negro y el mar Rojo aumentaban la incertidumbre y el temor. Todas las propuestas presentadas ante el STC mejorarían el bienestar de la gente de mar y ayudarían a mitigar dichas dificultades, por lo que se esperaba que todas las partes se reunirían para hallar un terreno de entendimiento y promover el bienestar de la gente de mar. Cuando se preguntaba a la gente de mar qué es lo que más deseaba, esta casi siempre hacía referencia a regresar a sus hogares con sus seres queridos una vez finalizado su contrato. Los marinos sufrían estrés y problemas de salud mental cuando no se les repatriaba con prontitud. Los retos causados por la pandemia de COVID-19 habían puesto de relieve lagunas que aún debían subsanarse para proteger ese derecho fundamental. Instó a todas las personas a aunar esfuerzos para fortalecer las obligaciones relativas a la repatriación pronta y eficiente. Cuando se preguntaba a la gente de mar qué les infundía más ánimo durante sus contratos, esta se refería habitualmente a los permisos para bajar a tierra, ya que la llegada de un buque a un puerto les daba la esperanza de desembarcar para comprar artículos esenciales, salir del buque y reconectarse con el mundo. En la actualidad se denegaba a demasiados marinos ese momento básico de humanidad, debido a la inacción o a la complejidad de las políticas superpuestas del Estado rector del puerto, del Estado del pabellón o de las empresas. Instó al STC a adoptar un texto que tuviera un impacto práctico en la mejora de la aplicación del derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra. Por último, uno de los factores más importantes que socavaba la moral de la gente de mar era la prevalencia del acoso y la intimidación, incluido el acoso sexual y la agresión sexual, que tenían enormes repercusiones psicológicas y emocionales en la gente de mar. Por consiguiente, apoyaba cualquier propuesta que ayudara a poner fin a esa conducta totalmente inaceptable. Juntas, las tres cuestiones de repatriación, permisos para bajar a tierra y protección frente a los abusos eran

sumamente pertinentes para las vidas de la gente de mar, y ayudarían a determinar si los marinos se sentían valorados, seguros y respetados, y si permanecerían en su profesión o dejarían el sector del transporte marítimo definitivamente.

21. **Un representante del Gobierno de Nigeria**, durante los trabajos del Comité, puso de relieve el pleno compromiso de su país con la aplicación efectiva y eficiente del MLC, 2006 y la importancia del Convenio, como el mayor proveedor de gente de mar de África, al sostener el comercio mundial y garantizar la resiliencia de las cadenas de suministro. Estaban ampliándose las oportunidades de formación y mejorándose las vías hacia el empleo para la gente de mar nigeriana a través del Programa Nacional de Desarrollo de la Gente de Mar (NSDP), y del documento sobre el salario mínimo para la gente de mar publicado recientemente, lo cual demostraba el compromiso del Gobierno de mejorar las vidas y las condiciones de trabajo de la gente de mar nigeriana. Además, la alta categoría concedida al país por la Guardia Costera de los Estados Unidos de América, tras su visita reciente en el marco de la auditoría del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP) ponía de manifiesto el compromiso del país con la adopción efectiva de medidas encaminadas a garantizar la seguridad portuaria y el bienestar de la gente de mar internacional en todos sus puertos. Refiriéndose en particular a los Estados Miembros de la OIT que también eran Miembros de la OMI, reiteró el interés de su país en entrar en la categoría C del Consejo de la OMI para el bienio 2026-2027, lo que permitiría a Nigeria fortalecer la voz de África al formular políticas marítimas con objeto de promover condiciones de trabajo justas, impulsar la sostenibilidad y la mayor seguridad en aguas internacionales, abogar por normas mundiales más estrictas para proteger la fuerza de trabajo marítima, y promover el fortalecimiento de la cooperación técnica y del desarrollo de las capacidades para que los países en desarrollo atiendan sus necesidades únicas.

► IV. Propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006

22. La reunión procedió a examinar 16 propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, indicadas en la parte II del documento de base para la discusión (STCMLC/2025/3). Las propuestas núms. 1 a 5 habían sido presentadas conjuntamente por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores; las propuestas núms. 6 a 10 por el Grupo de la Gente de Mar; la propuesta núm. 11 por el Grupo de los Armadores; la propuesta núm. 12 por los Gobiernos de Australia, el Canadá, las Islas Marshall, Noruega, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica; la propuesta núm. 13 por los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia; la propuesta núm. 14 por los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido, Rumania y Suecia, y las propuestas núms. 15 y 16 por los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

Propuestas núms. 1, 12 y 13 sobre la violencia y el acoso

23. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 1 y a la propuesta refundida 12/13, que fue presentada por los Gobiernos que habían sometido las propuestas núms. 12 y 13, que cubrían el mismo tema. La propuesta núm. 1 había sido presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores; la propuesta núm. 12 por los Gobiernos

de Australia, el Canadá, las Islas Marshall, Noruega, el Reino Unido y Sudáfrica, y la propuesta núm. 13 por los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia. Las versiones originales de las propuestas núms. 1, 12 y 13 figuran en la parte II del documento de base para la discusión (STCMLC/2025/3).

- 24.** La propuesta núm. 1 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafos 1, 2 y 4, y a la pauta B4.3.1, párrafos 1 y 4, *d)*, del MLC, 2006, tenía por objeto:
- añadir, en el párrafo 1 de la norma A4.3, el siguiente nuevo apartado: «*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).»;
 - añadir, en el párrafo 2, *b)* de la norma A4.3, después de las palabras «a bordo de los buques», las siguientes nuevas palabras: «, así como las medidas establecidas para prevenir y eliminar la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual a bordo de los buques.»;
 - añadir, en el párrafo 4 de la norma A4.3, después de las palabras «a bordo de los buques», las siguientes nuevas palabras: «y sobre la prevención y la eliminación de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual a bordo de los buques.»;
 - añadir, en la pauta B4.3.1, párrafo 1, en la segunda oración, después de las palabras «También debería tenerse en cuenta», las siguientes nuevas palabras: «la Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 206), y»;
 - en la pauta B4.3.1, párrafo 4, *d)*, sustituir las palabras «acoso e intimidación» por las palabras «violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual».
- 25.** La propuesta refundida 12/13 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafos 1 y 2; la norma A5.1.5, párrafos 2 y 3, y las pautas B1.4.1, párrafo 2; B3.1.10, párrafo 1; B4.3.1, párrafos 2 y 4, y B5.1.5, párrafo 2, del MLC, 2006, tuvo por objeto:
- añadir, en la pauta B1.4.1, párrafo 2, el siguiente nuevo apartado: «*l)* la adopción de medidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso en los procesos de contratación y colocación.»;
 - añadir, en la pauta B3.1.10, párrafo 1, el siguiente nuevo apartado: «, y *d)* la gente de mar debería tener a su disposición productos de higiene menstrual y medios para desecharlos.»;
 - añadir, en la norma A4.3, párrafo 1, el siguiente nuevo apartado: «, y *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.»;
 - añadir, en la norma A4.3, párrafo 2, los siguientes nuevos apartados:
 - «*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 artículo 1 del Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190)¹;

- 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;
 - 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
 - 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.»;
- sustituir, en la pauta B4.3.1, párrafo 1, en la segunda oración, la palabra «debería» por la palabra «deberían», y añadir, después de las palabras «tenerse en cuenta», las siguientes palabras: «la Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 206), y»;
 - sustituir, en la pauta B4.3.1, párrafo 2, *m*), las palabras «equipo de protección personal para la gente de mar» por las siguientes palabras: «equipos de protección personal en tallas apropiadas para toda la gente de mar a bordo»;
 - sustituir, en la pauta B4.3.1, párrafo 4, *d*), las palabras «acoso e intimidación» por las palabras «violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual»;
 - añadir, en la pauta B4.3.1, los siguientes nuevos párrafos:
 - «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 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.»;
 - añadir, en la norma A5.1.5, párrafo 2: después de las palabras «en todos los casos», y antes de las palabras «derecho a presentar», las siguientes palabras: «casos, y, en particular, para la denuncia de incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual,»; después de las palabras «presentar sus quejas directamente al capitán», las siguientes palabras: «o a los responsables jerárquicos a bordo de los buques,», y después de las palabras «y, de ser necesario», las palabras «al personal en tierra designado o», y añadir, al final del párrafo, las siguientes palabras: «, según lo considere oportuno la gente de mar.»;

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.

- sustituir, en la norma A5.1.5, párrafo 3, en la segunda oración, las palabras «contra un marino por haber presentado éste una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada» por las siguientes palabras: «contra la gente de mar implicada en el proceso de tramitación de una queja, teniendo debidamente en cuenta las situaciones en que una queja sea manifiestamente abusiva o malintencionada»;
- añadir, en la norma A5.1.5, el siguiente nuevo párrafo: «5. Se deberán tomar medidas adecuadas para salvaguardar, en todas las etapas, la confidencialidad de las quejas presentadas por la gente de mar.», y
- añadir, en la pauta B5.1.5, párrafo 2, el siguiente nuevo apartado: «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.».

26. **Un representante del Gobierno del Canadá** presentó la versión refundida de las propuestas núms. 12 y 13, que también tenían en cuenta elementos de la propuesta núm. 1 y realizaban un seguimiento de una discusión celebrada en la segunda reunión del STC en 2016 y en el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI en 2024. Dichas discusiones habían señalado cinco ámbitos de acción: la definición y prohibición de la violencia y el acoso a bordo de los buques; la adopción de políticas, medidas y programas pertinentes para prevenir y abordar esas cuestiones; el requisito relativo a la adopción y aplicación de esas políticas; la adaptación de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra existentes, y la mayor cooperación entre los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra en relación con esas cuestiones.
27. **La Consejera Jurídica**, en respuesta a una solicitud del Grupo de los Armadores de asesoramiento jurídico sobre el procedimiento seguido para la presentación de la propuesta refundida 12/13 que subenmienda las propuestas núms. 12 y 13 sobre la violencia y el acoso, indicó que, legalmente, la propuesta refundida era una subenmienda a las propuestas núms. 12 y 13, como se indicaba en los documentos presentados ante el STC. Había sido sometida por los miembros gubernamentales, que habían presentado las propuestas núms. 12 y 13 con el objetivo indicado de facilitar la discusión en el Comité y sus esfuerzos encaminados a alcanzar un consenso. En esencia, la propuesta refundida no era una nueva propuesta, ya que refundía la esencia de las dos propuestas iniciales, con algunos ajustes, y sustituía esas dos propuestas. No se había atribuido un número nuevo a la propuesta refundida. La Oficina había tenido en cuenta todas esas consideraciones cuando propuso a la Mesa del STC que publicara la propuesta refundida 12/13 y la dejara abierta a subenmiendas. Como consecuencia, se habían recibido 15 subenmiendas de los armadores y de un Gobierno a la propuesta refundida. En términos de proceso, su comunicación a los miembros del STC había sido acordada por su Mesa por recomendación de la Oficina en aras de la buena marcha de los trabajos del Comité y como parte de sus esfuerzos para alcanzar un consenso.
28. **El Vicepresidente armador** expresó su agradecimiento a la Oficina por el asesoramiento jurídico. Recordó que, en 2024, se había celebrado una reunión específica del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI a fin de examinar las medidas necesarias para eliminar del sector la violencia y el acoso como una manera de contribuir a un sector más inclusivo, respetuoso y acogedor. La introducción de disposiciones obligatorias en el MLC, 2006 quizá fuera la recomendación más importante que surgió de esa reunión. Por consiguiente, la propuesta núm. 1 debería considerarse parte de un conjunto de medidas, junto con las revisiones de las orientaciones sobre la aplicación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y la labor realizada por la ICS y la ITF para examinar y revisar sus *Directrices para erradicar el acoso y la intimidación en los buques*, elaboradas conjuntamente, a las que ya se hacía referencia en el Convenio. No se

consideraba que fueran necesarias medidas transitorias, y un número creciente de partes en el MLC, 2006 habían ratificado actualmente el Convenio núm. 190, que había recibido 49 ratificaciones hasta la fecha, lo cual constituía una tasa elevada para un Convenio adoptado recientemente. Los países que habían ratificado el Convenio núm. 190 solo debían garantizar que se aplicara con respecto a sus sectores marítimos. Aquellos que no lo habían ratificado tendrían la opción de tomar medidas que fueran sustancialmente equivalentes a las disposiciones del Convenio núm. 190, tal como se preveía en el artículo VI, párrafo 3, del MLC, 2006. Se felicitó por el hecho de que un número considerable de Gobiernos habían tomado la iniciativa de proponer lo que se había convertido en la propuesta refundida 12/13, que se solapaba con la propuesta núm. 1 en muchos aspectos. Sin embargo, los armadores seguían prefiriendo la propuesta núm. 1, que se había redactado con suma cautela para responder a las recomendaciones del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, y respetaba el equilibrio entre las responsabilidades respectivas de los armadores, la gente de mar y las autoridades nacionales, de conformidad con el enfoque adoptado por el Convenio núm. 190. También evitaba desequilibrar la norma A4.3, que ya contenía un número considerable de requisitos relativos a la facilitación de lugares de trabajo seguros y saludables, y evitaba disposiciones excesivamente preceptivas mediante el establecimiento de obligaciones, sin entrar en demasiado detalle. No había ninguna solución mágica para la eliminación de la violencia y el acoso, aunque muchas empresas navieras habían aplicado políticas y programas exitosos. Era importante no obligarles a desviar recursos de dichos programas para cumplir prescripciones legales que no añadían valor, por lo que era primordial que las medidas propuestas por el STC se ajustaran al enfoque adoptado por el Convenio núm. 190, que dejaba margen para la innovación.

29. **El Vicepresidente de la gente de mar** apoyó plenamente la declaración realizada por el Vicepresidente armador.
30. **El Vicepresidente gubernamental** indicó que los Gobiernos apoyaban la propuesta refundida 12/13 por muchos motivos. En primer lugar, a los Estados que no habían ratificado el Convenio núm. 190 les supondría un problema incluir algunas de sus disposiciones en el MLC, 2006. Además, uno de los principios fundamentales subyacentes al MLC, 2006 era que las condiciones de trabajo a bordo de los buques diferían notablemente de las condiciones de trabajo en tierra. Si solo se hacía una referencia genérica en el MLC, 2006 al Convenio núm. 190, sería difícil lograr su aplicación armoniosa a bordo de los buques. Por ejemplo, los inspectores del Estado rector del puerto tendrían que consultar la legislación nacional que aplica el Convenio núm. 190. Por consiguiente, encomió la labor de los autores de las propuestas núms. 12 y 13 para refundir sus propuestas con el objetivo de introducir en el MLC, 2006 disposiciones especialmente adaptadas.

Enmienda A.55

31. La enmienda A.55, presentada por los armadores, pretendía suprimir el nuevo párrafo 2, *l)* en la pauta B1.4., tal como se proponía en la propuesta refundida 12/13: «*i)* la adopción de medidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso en los procesos de contratación y colocación.»
32. **El Vicepresidente armador**, en respuesta a una solicitud del Presidente de que se indicara la posición de los grupos sobre la propuesta refundida 12/13 y las diversas enmiendas propuestas, señaló que ya había un grado de armonización considerable entre la propuesta núm. 1, presentada por los interlocutores sociales, y la propuesta refundida 12/13, presentada por una serie de Gobiernos. Si bien los armadores podían aceptar muchos de los elementos de la propuesta refundida, otros planteaban muchas más dificultades. Una vez más, era decepcionante observar que los interlocutores sociales habían alcanzado un acuerdo sobre un tema, pero no estaba claro en qué medida los Gobiernos habían tenido en cuenta dicho acuerdo en su propia

propuesta. Aunque los armadores habían presentado una serie de enmiendas a la propuesta refundida, no estaban necesariamente en desacuerdo con los principios en cuestión, pero consideraban que su texto propuesto lograba los objetivos de una manera más efectiva. Tal vez convendría examinar la propuesta núm. 1 y la propuesta refundida 12/13 al mismo tiempo.

33. **El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo con la sugerencia de examinar ambas propuestas al mismo tiempo, lo que quizá podría confiarse a un grupo de trabajo pequeño. La gente de mar había adoptado un enfoque muy práctico de la cuestión, que se desprendía en gran parte de la discusión de la cuestión por el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI después de ciertos casos recientes de muy alto perfil.
34. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que no se opondría a ningún intento de realizar progresos y que un grupo de trabajo pequeño sería una buena forma de avanzar.
35. **Una representante adjunta del Secretario General** indicó que, tras la celebración de consultas, se proponía organizar la discusión sobre las dos propuestas relativas a la violencia y el acoso en el orden en que figuraban las disposiciones en el MLC, 2006. En los casos en que las propuestas se solapaban sobre una disposición particular, como la norma A4.3, ambas propuestas se discutirían al mismo tiempo.
36. **El Vicepresidente armador**, presentando la enmienda A.55, señaló que el texto del nuevo apartado propuesto no estaba relacionado con la situación de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, a bordo de los buques, que era el tema central del mandato del STC. Parecía que entraba más bien dentro del ámbito de aplicación del Convenio núm. 190, lo que explicaba que los armadores fueran algo reticentes a aceptar el texto propuesto.
37. **El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que no se oponía al nuevo apartado propuesto. Parecía un buen punto de partida para que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar abordaran las cuestiones relativas a la violencia y el acoso en los procesos de contratación y colocación, y para señalar a su atención las pautas respectivas.
38. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que el nuevo apartado propuesto estaba formulado de tal manera que permitiera cierta flexibilidad para su aplicación por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar.
39. **El Vicepresidente armador**, a la luz de las opiniones expresadas, retiró la enmienda A.55.
40. **Un representante del Gobierno de Filipinas** retiró la enmienda A.23.

Enmienda A.22

41. La enmienda A.22, presentada por el Gobierno de Filipinas, tenía por objeto añadir en el nuevo párrafo 1, d) de la pauta B3.1.10, como se proponía en la propuesta refundida 12/13, las palabras «adecuados y suficientes» después de las palabras «productos de higiene menstrual».
42. **Un representante del Gobierno de Filipinas** indicó que la propuesta de enmienda era apoyada por los Gobiernos del Brasil y el Canadá, y estaba clara.
43. Se acordó aprobar la enmienda A.22.

Enmienda A.54

44. La enmienda A.54, presentada por los armadores, pretendía suprimir el nuevo párrafo 1, e) en la norma A4.3, tal como se proponía en la propuesta refundida 12/13: «y, 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;».

45. **El Vicepresidente armador**, presentando la enmienda, indicó su preferencia por el texto contenido en la propuesta núm. 1, que hacía referencia a «la prevención y eliminación de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual», en lugar de los términos utilizados en la propuesta refundida, que eran «la prohibición y prevención». La preferencia por el término «eliminación» obedecía a que era un objetivo, mientras que el término «prohibición» era una forma posible de lograr dicho objetivo, lo que significaba que había maneras alternativas de lograr el objetivo que deberían fomentarse. Además, empezar por las palabras «la prevención» estaba más en consonancia con la disposición general, que se centraba en la protección de la seguridad y la salud y en la prevención de accidentes. El término «prohibición» también sugería la necesidad de sanciones, lo que tal vez no fuera adecuado. La propuesta núm. 1 incluía asimismo una referencia al Convenio núm. 190 en el apartado.
46. **Un representante del Gobierno de Francia**, al tiempo que apoyó el objetivo de ambas propuestas, expresó su preferencia por el texto de la propuesta refundida 12/13, a saber, el término «prohibición». La dificultad que planteaba el término «eliminación» radicaba en que no era un concepto jurídico y, dado que la norma A4.3, párrafo 1, estaba relacionada con la legislación que debía adoptarse, no debería utilizarse en el apartado. En un espíritu de compromiso, el apartado podría comenzar con las palabras «la prevención» seguidas de las palabras «y la prohibición». Con respecto a la referencia al Convenio núm. 190 contenida en el apartado en la propuesta núm. 1, explicó que la referencia al Convenio figuraba más abajo en la propuesta refundida 12/13, ya que las disposiciones del Convenio núm. 190 exigían aclaración y adaptación para su aplicación en el contexto del sector marítimo. Por ejemplo, los elementos de los procedimientos de tramitación de quejas tendrían que especificarse para su adaptación a bordo de los buques y en tierra, tal como se indicaba en las recomendaciones del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI. Por ese motivo, además de las preocupaciones de los Estados Miembros que no habían ratificado el Convenio, sería preferible hacer referencias específicas a las disposiciones conexas del Convenio núm. 190, en lugar de una referencia general. Eso también explicaba por qué la propuesta refundida 12/13 era más larga que la propuesta núm. 1.
47. **El Vicepresidente armador**, en relación con la utilización del término «eliminación», recordó que el artículo III del MLC, 2006 instaba a los Miembros a verificar que las disposiciones de su legislación respetaban los derechos fundamentales relativos a la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio y a la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación. El término «eliminación» había sido elegido cuidadosamente, porque ya figuraba en el Convenio. Añadió que el Convenio núm. 190 era de aplicación general, era flexible y podía aplicarse a cualquier sector, lo cual constituía uno de sus puntos fuertes. Recordó que las propuestas de introducir en el MLC, 2006 requisitos obligatorios en relación con la prevención de la violencia y el acoso consistían en un conjunto de medidas, que incluían hacer referencias en las pautas a directrices sectoriales específicas elaboradas por los interlocutores sociales.
48. **Una representante del Gobierno de China** solicitó una aclaración acerca de la inclusión de notas a pie de página en el MLC, 2006.
49. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que el artículo 4 del Convenio núm. 190 instaba a prevenir y eliminar la violencia y el acoso en el mundo del trabajo mediante un enfoque integrado y que tenga en cuenta las consideraciones de género, lo cual consistía en particular en prohibir legalmente la violencia y el acoso. Por consiguiente, la utilización de todos esos términos era perfectamente aceptable en un Convenio. Así, tal vez pudieran combinarse las dos propuestas. Todas las herramientas para la erradicación de la violencia y el acoso, incluida la intimidación y la violencia sexual, ya estaban disponibles. Lo que ahora se necesitaba era el liderazgo de los armadores, los sindicatos que representaban a la gente de mar, los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto y los Estados del pabellón.

50. **Una representante adjunta del Secretario General** señaló que sería posible utilizar los tres términos, a saber, «prevención, prohibición y eliminación».
51. **Un representante del Gobierno del Brasil** puso de relieve la necesidad de prohibir todas las formas de violencia y acoso en el mundo del trabajo. El término «prevención» debería conservarse, tal vez con un texto como «a través de la prohibición y eliminación de la violencia y el acoso», a fin de tener en cuenta todas las opiniones expresadas.
52. **Una experta de la OIT** dijo que los términos «eliminación», «prevención» y «prohibición» se utilizaban en el artículo 4 del Convenio núm. 190, que instaba a adoptar un enfoque inclusivo, integrado y que tenga en cuenta las consideraciones de género para la prevención y eliminación de la violencia y el acoso en el mundo del trabajo. El artículo también contenía una lista de los diversos aspectos y puntos que deberían incluirse en ese enfoque, entre ellos prohibir legalmente la violencia y el acoso; velar por que las políticas pertinentes aborden la violencia y el acoso; velar por que las víctimas tengan acceso a vías de recurso y reparación y a medidas de apoyo; prever sanciones; desarrollar herramientas, orientaciones y actividades de educación y de formación, y actividades de sensibilización, y garantizar que existan medios de inspección e investigación efectivos de los casos de violencia y acoso, incluyendo a través de la inspección del trabajo y de otros organismos competentes. Las disposiciones siguientes del Convenio se estructuraban en torno a la protección y la prevención, el control de la aplicación y las vías de recurso y reparación, y la orientación, la formación y la sensibilización.
53. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que, a la luz de la discusión, tal vez podría utilizarse la formulación «la prevención, la prohibición y la eliminación».
54. **Un representante del Gobierno de Francia** recordó que la norma A4.3, párrafo 1, se refería al contenido de la legislación y a otras medidas que debían adoptarse de conformidad con la regla 4.3. Aunque el término «eliminación» se utilizaba en el artículo III del Convenio, era en relación con los derechos fundamentales. El objeto de debate en la norma A4.3 era la cuestión de la aplicación de la legislación nacional, que eran donde el término «eliminación» planteaba ciertas dificultades. No quería retrasar los progresos para alcanzar un acuerdo sobre las propuestas, por lo que prefería un texto como «la prevención y la prohibición con el objetivo de eliminar» o, si eso no se aceptaba, el texto propuesto por el Gobierno del Reino Unido.
55. **Un representante del Gobierno de Nigeria** estuvo de acuerdo con el texto propuesto por el Gobierno del Reino Unido.
56. **El Vicepresidente armador** señaló que estaba muy claro que la prevención y la eliminación incluían la prohibición. En caso necesario, podría utilizarse un texto similar al contenido en el artículo 4 del Convenio núm. 190, a saber, «la prevención y eliminación» «prohibiendo legalmente». Por consiguiente, dicha formulación incluía la prohibición legal, así como otras medidas para fomentar la prevención y eliminación de la violencia y el acoso.
57. **La representante del Secretario General** confirmó que los términos «la prevención y eliminación» incluían una obligación de prohibir legalmente cualquier forma de violencia y acoso.
58. **Un representante del Gobierno de Francia** indicó que el texto de la referencia al Convenio núm. 190 contenido en la propuesta núm. 1, a saber, «de conformidad con», era problemático, y debía optarse por las referencias a determinadas partes del Convenio núm. 190 contenidas en la propuesta refundida 12/13.
59. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** señaló que el texto utilizado en las recomendaciones del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI sobre este tema hacía referencia

a contribuir a prevenir y combatir la intimidación y el acoso. Por consiguiente, convendría incluir las palabras «prevenir y combatir».

60. **El Vicepresidente de la gente de mar** consideró que el texto utilizado para referirse al Convenio núm. 190 no debería ser motivo de preocupación, ya que los Estados Miembros que no habían ratificado el Convenio podrían demostrar su aplicación a través de la equivalencia sustancial, de conformidad con las disposiciones del MLC, 2006. También consideró que las palabras «de conformidad con» podrían sustituirse por las palabras «teniendo debidamente en cuenta», lo que estaba en consonancia con el texto utilizado en otras partes del MLC, 2006.
61. **El Vicepresidente armador** indicó que la sustitución de las palabras «de conformidad con» por las palabras «teniendo en cuenta» sería aceptable si formara parte del conjunto de enmiendas que incluían la adición a la norma A4.3, párrafo 4, presentada en la propuesta núm. 1, que consistía en añadir, después de las palabras «programas y políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques», las siguientes palabras «, así como las medidas establecidas para prevenir y eliminar la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual a bordo de los buques,».
62. **Un representante del Gobierno del Canadá** acogió con agrado las propuestas formuladas por los interlocutores sociales, pero no podía apoyar la formulación «teniendo en cuenta». Era importante que la definición de violencia y acoso figurara en el texto del MLC, 2006. Cualquier referencia más indirecta podría conducir a diferentes interpretaciones de la violencia, el acoso y la agresión sexual. La utilización de la expresión «de conformidad con» indicaría que todo el Convenio núm. 190 se estaba incorporando en el MLC, 2006. Por ese motivo, la propuesta refundida 12/13 era referirse con cautela únicamente a la definición y a algunas otras medidas establecidas en el Convenio núm. 190, sin sugerir la incorporación al MLC, 2006 de todo el Convenio, en reconocimiento de que muchos Gobiernos habían alcanzado diferentes etapas en su examen del Convenio.
63. **Una representante adjunta del Secretario General** indicó que las palabras «teniendo debidamente en cuenta» habían sido sugeridas por la Oficina del Consejero Jurídico, precisamente para evitar toda sugerencia a la incorporación directa de todo el Convenio núm. 190.
64. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que el Grupo Gubernamental tendría que discutir las repercusiones del texto «teniendo debidamente en cuenta». Añadió que el concepto de equivalencia sustancial, que se había incorporado al MLC, 2006, proveniente del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), había demostrado ser un concepto muy resbaladizo que se había quedado corto en muchos casos.
65. **El Presidente**, tras la celebración de consultas con la Mesa, a la luz de la discusión, pidió a los portavoces de los grupos que indicaran sus opiniones sobre la propuesta refundida 12/13 en su conjunto.
66. **El Vicepresidente armador** señaló que, durante la discusión, parecía haberse alcanzado un acuerdo sobre las adiciones propuestas a las pautas B1.4.1 y B3.1.10, y que había tenido lugar una discusión prolongada sobre el empleo de los términos «prevención», «prohibición» y «eliminación» de la violencia y el acoso a bordo. Dado que algunas de las propuestas pendientes de adiciones a la norma A4.3 pretendían claramente lograr los mismos objetivos que la enmienda contenida en la propuesta núm. 1, podía apoyar la propuesta de que se examinaran en un grupo de trabajo. Sin embargo, seguía siendo necesario obtener ciertas aclaraciones. Una de ellas se refería a la adición del apartado e) a la norma A4.3, párrafo 2, que incluía una nota a pie de página. Por regla general, el MLC, 2006 no contenía notas a pie de página, por lo que se necesitaría una aclaración sobre la situación de las notas a pie de página en el Convenio. Además, en principio,

los armadores preferirían que la definición de violencia y acoso se incorporara al texto del MLC, 2006, para que todos los Estados ratificantes adoptaran la misma definición a fin de evitar diferencias de interpretación. En lo referente a la adición propuesta del apartado *f)* a la norma A4.3, párrafo 2, los armadores también habían aceptado en cierto grado que se impondrían obligaciones a los armadores de adoptar y aplicar políticas pertinentes para prevenir y combatir la violencia y el acoso. El primer problema real que se planteaba hacía referencia a la norma A4.3, párrafo 2, *g)*, en relación con la notificación por los armadores de los incidentes no resueltos y graves de violencia y acoso. El problema estaba relacionado con la manera en que los casos graves o no resueltos debían determinarse, y por quién. Los conceptos eran muy subjetivos. Además, sería necesario determinar cuáles eran las autoridades nacionales adecuadas y qué se esperaba que hicieran con las notificaciones. No parecía haber ninguna garantía en relación con la confidencialidad, y tampoco se abordaba la cuestión de los casos en los que las víctimas de actos de violencia o acoso no querían que estos se notificaran a las autoridades nacionales. En tales casos, el armador tendría que elegir entre cumplir el deber de proteger a la gente de mar o infringir las disposiciones del Convenio. Por consiguiente, el apartado *g)* no era aceptable en su forma actual. El apartado *h)* era aceptable y estaba en consonancia con el texto contenido en la propuesta núm. 1. En relación con la pauta B4.3.1, la referencia propuesta a la Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 206), era aceptable. Sin embargo, la enmienda propuesta a la pauta B4.3.1, párrafo 2, *m)*, era bastante sorprendente, en primer lugar, porque parecía estar poco relacionada con la violencia y el acoso y, en segundo lugar, porque las enmiendas adoptadas por la cuarta reunión del STC, parte II, en 2022, incluían las palabras «todo el equipo de protección personal necesario en tallas apropiadas» en la norma A4.3, párrafo 1, *b)*. Por consiguiente, la enmienda propuesta a la pauta B4.3.1, párrafo 2, *m)*, debería suprimirse. La enmienda a la pauta B4.3.1, párrafo 4, *d)*, estaba en consonancia con la propuesta núm. 1 y era aceptable. En relación con el nuevo párrafo 5 propuesto, en la pauta B4.3.1, aunque no planteaba problemas particulares, los autores de la propuesta deberían indicar la cooperación internacional que se pretendía lograr sobre la base de acuerdos bilaterales o multilaterales, y si había ejemplos de dicha cooperación. El párrafo 6 propuesto en la pauta B4.3.1 planteaba problemas más graves y no debería aceptarse, ya que la gestión de incidentes a bordo relacionados con la violación del bienestar de la gente de mar o incidentes de violencia y acoso incumbía claramente al armador. Un término más apropiado podría ser «investigar» dichos incidentes, aunque también se necesitaría una aclaración relativa a la expresión «violación del bienestar de la gente de mar». Además, aunque el concepto de Estado «particularmente interesado» existía en relación con las investigaciones de incidentes, su pertinencia no estaba clara en el contexto de incidentes de violencia y acoso. En lo que respecta a la norma A5.1.5, párrafo 2, que se había redactado cuidadosamente para equilibrar los intereses de la gente de mar y los armadores, los cambios propuestos habían perturbado considerablemente el equilibrio de una manera que tendría consecuencias imprevistas. La adición de las palabras «en particular» en relación con la denuncia de incidentes de violencia y acoso parecía crear una jerarquía de quejas, lo que no era aceptable. La inclusión de las palabras «o a los responsables jerárquicos a bordo de los buques» después de la palabra «capitán» también era inaceptable. El capitán representaba el nivel más alto de autoridad a bordo, y el texto propuesto se alejaba del objetivo de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para la resolución de las quejas en el nivel más bajo posible. Además, el llamamiento para la designación de personal en tierra que recibiera las quejas era excesivamente preceptivo e incoherente con el enfoque adoptado por las Directrices de la ICS/ITF, que recomendaban la facilitación de una serie de puntos de contacto alternativos para la gente de mar que deseara presentar quejas, a fin de que pudiera elegir el punto de contacto en el que tuviera más confianza, y no estaba en consonancia con el enfoque previsto en el Convenio núm. 190. En lo referente a la norma A5.1.5, párrafo 3, se requería una explicación sobre quién

era exactamente «la gente de mar implicada en el proceso de tramitación de una queja». El texto de la norma A5.1.5, párrafo 5, era aceptable, puesto que ya figuraba en la norma A5.2.2, párrafo 7. En lo tocante a la adición propuesta del párrafo 2, *h*) a la pauta B5.1.5, se necesitarían aclaraciones del significado de las expresiones «acceso sin obstáculos» y «vías de recurso y reparación adecuadas».

67. **El Vicepresidente de la gente de mar** puso de relieve que, aunque todos estaban de acuerdo en la necesidad de prohibir, erradicar y eliminar la violencia y el acoso, parecía difícil realizar progresos. Por consiguiente, convendría que las propuestas fueran examinadas por un grupo de trabajo, cuya labor debería apoyarse en la propuesta refundida 12/13. Saludó los esfuerzos realizados por los autores de la propuesta refundida. Acogería con agrado explicaciones sobre ciertos ámbitos, en particular la cuestión de la notificación a los Estados del pabellón y los procedimientos de tramitación de quejas.
68. **El Vicepresidente gubernamental** estuvo de acuerdo en que era necesario realizar progresos y que un grupo de trabajo, que podría estar presidido por el representante del Gobierno de Sudáfrica, era una buena forma de avanzar.
69. **Un representante del Gobierno del Canadá**, en respuesta a la solicitud de aclaraciones relativas a la propuesta refundida 12/13, en relación con las enmiendas propuestas a la norma A5.1.5, párrafo 3, indicó que las palabras «la gente de mar implicada en el proceso de tramitación de una queja» tenían por objeto garantizar que la protección frente al hostigamiento no solo incluyera al marino que era víctima de violencia o acoso, sino también a cualquier testigo o persona que testificara en favor de la víctima. En relación con la referencia contenida en el párrafo 2, *h*) propuesto de la pauta B5.1.5 a «acceso sin obstáculos» y a «vías de recurso y reparación adecuadas», señaló que siempre era más ventajoso para la víctima que hubiera múltiples soluciones posibles, y el texto tenía por objeto abarcar la diversidad de opciones disponibles. La discusión con los interlocutores sociales se acogería con agrado para mejorar el texto propuesto. El texto «violación del bienestar de la gente de mar» que figuraba en el párrafo 6 propuesto en la pauta B4.3.1 tenía su origen en las discusiones del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI y parecía ser claro, pero sería aceptable hallar otras palabras con el mismo significado. El párrafo también incluía una referencia a los Estados que suministran mano de obra, a quienes deberían notificarse los incidentes de violencia y acoso, ya que a menudo no conocían la existencia de tales casos, por lo que no podían tomar medidas. En lo tocante a la inclusión propuesta de una nota a pie de página, cuya intención había sido unir las propuestas núms. 12 y 13, se había considerado que una simple referencia al Convenio núm. 190 no era suficiente y que la definición de violencia y acoso debería incluirse en el MLC, 2006. La secretaría de la OIT había confirmado que no había ningún impedimento legal para utilizar una nota a pie de página en el texto del Convenio. Por último, en lo que respecta a la referencia contenida en el nuevo párrafo 5 propuesto de la pauta 4.3.1 a la cooperación internacional en materia de asistencia, programas e investigación, explicó que esta tenía su origen en la reunión más reciente del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI y que se pretendía que condujera a mejores resultados mediante la participación de los Gobiernos en programas e investigaciones sobre la lucha contra la violencia y el acoso.
70. **Una representante adjunta del Secretario General** señaló que el anexo A5-II del MLC, 2006 sobre el certificado de trabajo marítimo, contenía dos notas a pie de página. La Oficina había confirmado que no existía ningún impedimento legal para la utilización de notas a pie de página en el Convenio. Sin embargo, incumbía a los miembros del STC decidir si la inclusión de una nota a pie de página sería adecuada. En respuesta a una nueva solicitud de aclaración de los armadores, indicó que una nota a pie de página insertada en una norma tendría la misma condición que la norma, por lo que sería vinculante. Eso significaba que cuando la CEACR

examinara la aplicación de la norma, la definición de violencia y acoso debería tener en cuenta de manera obligatoria la redacción del artículo 1 del Convenio núm. 190.

71. **El Vicepresidente armador**, en relación con la explicación proporcionada relativa a la expresión «violación del bienestar de la gente de mar», recordó que el Convenio establecía derechos para la gente de mar, así como responsabilidades para los armadores y otras partes interesadas de hacer realidad tales derechos y tomar medidas en los casos en que estos se vulneraran. En el presente caso, se estaba proponiendo una nueva expresión, lo cual podría crear problemas. Sería mucho mejor utilizar una formulación que resultara familiar, así como terminología que ya se utilizara en el Convenio.
72. **Un representante del Gobierno de Sudáfrica** señaló que, aunque la redacción tal vez podría mejorarse, la intención era cubrir los casos en los que las condiciones de vida de la gente de mar eran particularmente malas o en los que se planteaban problemas en relación con su remuneración, por ejemplo, lo que podría afectar a la gente de mar a título individual o a grupos de marinos a bordo de los buques.
73. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** señaló que, atendiendo a la terminología que ya se utilizaba en el Convenio, expresiones como «violación de la salud, del bienestar y de los derechos de la gente de mar» tal vez serían más adecuadas.
74. **Un representante del Gobierno del Canadá**, a la luz de la discusión, propuso la supresión de las palabras «relacionados con la violación del bienestar de la gente de mar o los incidentes de», lo que conduciría a un texto que se centraba en los incidentes de violencia y acoso a bordo de los buques.
75. **Una representante del Gobierno del Pakistán** señaló que, en relación con la referencia al Convenio núm. 190, debería haber disposiciones diferentes para los países que habían ratificado el Convenio y para aquellos que aún no lo habían hecho. Sin esa distinción, una referencia general en el MLC, 2006 a otros Convenios de la OIT podría complicar la situación en la legislación nacional y conducir a que los países dudaran en ratificar el MLC, 2006.
76. **El Presidente** tomó nota de la discusión y de la decisión de remitir el texto de la propuesta refundida 12/13 a un grupo de trabajo, que estaría integrado por: los Gobiernos del Canadá, Francia y Sudáfrica; la Sra. Kierstin Del Valle Lachtman, la Sra. Claudia Vella Casagrande y la Sra. Jeaninne Haijemaije en representación de los armadores, y la Sra. Camille Dyan Simbulan, el Sr. Jonathan Warring y la Sra. Sascha Meijer en representación de la gente de mar. Estaría presidido por el Gobierno de Sudáfrica.
77. El STC volvió a examinar la propuesta tras su examen por el grupo de trabajo. La propuesta, tal como había sido examinada por el grupo de trabajo, tenía por objeto:
 - añadir, en la pauta B1.4.1, párrafo 2, el siguiente nuevo apartado: «*l*) la adopción de medidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso en los procesos de contratación y colocación.»;
 - añadir, en la pauta B3.1.10, párrafo 1, el siguiente nuevo apartado: «, y *d*) la gente de mar debería tener a su disposición productos de higiene menstrual y medios para desecharlos.»;
 - añadir, en la norma A4.3, párrafo 1, el siguiente nuevo apartado: «, y *e*) la prevención y eliminación, inclusive mediante su prohibición legal, de la violencia y el acoso a bordo de los buques, incluido el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, teniendo debidamente en cuenta el Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190).»;

- añadir, en la norma A4.3, párrafo 2, los siguientes nuevos apartados:
 - «e) definir la violencia y el acoso a bordo de los buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, de conformidad con el artículo 1 del Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190)¹;
 - 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;
 - g) establecer, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, un método de notificación seguro, justo y efectivo para los incidentes de violencia y acoso a bordo de los buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual;
 - h) exigir a la gente de mar y a otras personas interesadas que cumplan las políticas 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.»;
- añadir, en la pauta B4.3.1, párrafo 1, en la segunda oración, después de las palabras «También deberían tenerse en cuenta», las siguientes palabras: «la Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 206), y»;
- sustituir, en la pauta B4.3.1, párrafo 2, *m*), las palabras «equipo de protección personal para la gente de mar» por las palabras «suministro de todo el equipo de protección personal necesario en tallas apropiadas para toda la gente de mar»;
- sustituir, en la pauta B4.3.1, párrafo 4, *d*), las palabras «el acoso y la intimidación» por las palabras «la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual»;
- añadir, en la pauta B4.3.1, los siguientes nuevos párrafos:
 - «5. Todo Miembro debería dar debida consideración a participar en actividades de cooperación internacional en materia de asistencia, programas e investigación sobre cuestiones relativas a la prevención y la lucha contra la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual.
 - 6. Los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra deberían cooperar durante las investigaciones de los incidentes a bordo de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual.»;
- añadir, en la norma A5.1.5, párrafo 2, después de las palabras «, de ser necesario,» las siguientes palabras: «al personal en tierra pertinente o»;
- sustituir en la norma A5.1.5, párrafo 3, en la segunda oración, las palabras «contra un marino por haber presentado este una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada», por las siguientes palabras: «contra los querellantes, las víctimas, los testigos y los informantes. Deberán tenerse debidamente en cuenta las situaciones en que una queja presentada sea manifiestamente abusiva o malintencionada», y

¹ Con arreglo al Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190), artículo 1, 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.

- añadir, en la norma A5.1.5, el nuevo párrafo siguiente: «5. Deberán tomarse medidas apropiadas para asegurar, en todas las etapas, el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.».

78. El resultado propuesto por el grupo de trabajo fue elogiado calurosamente por **el Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar**.
79. **El Vicepresidente gubernamental** también expresó su amplio apoyo al resultado del grupo de trabajo, aunque persistían ciertas cuestiones. Con respecto a la norma A4.3, párrafo 1, e), se había retenido la expresión «teniendo debidamente en cuenta» en relación con el Convenio núm. 190, lo que daba lugar a que siguiera quedando sin respuesta la pregunta de lo que ello significaba para los Estados que no habían ratificado el Convenio. En lo tocante a la norma A4.3, párrafo 2, e), se planteaba la pregunta sobre la condición de la nota a pie de página y si era necesaria. En lo referente a la norma A4.3, párrafo 2, g), sería posible suprimir la palabra «establecer» y trasladar la referencia a la consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar. También debería considerarse si la redacción debería ser «en consulta con» o «previa consulta con». Además, la referencia a «un método de notificación justo y efectivo» podría mejorarse con las palabras «un mecanismo de notificación seguro y efectivo». En relación con la pauta B4.3.1, párrafo 2, m), señaló que se había proporcionado una buena explicación de por qué el equipo de protección personal era necesario en el contexto de la violencia y el acoso. En la pauta B4.3.1, párrafo 5, el texto debería ser más activo, mediante la sustitución de la palabra «participar» por las palabras «iniciar y participar». En la pauta B4.3.1, párrafo 6, la sustitución de las palabras «Estados que provean mano de obra» por «Estados que suministran mano de obra» estaría más en consonancia con la terminología utilizada en otras partes del Convenio. En el mismo párrafo, debería introducirse un texto para garantizar que se mantuviera informados efectivamente a los Estados que suministran mano de obra, que siempre parecían ser los últimos a los que se notificaban dichos incidentes. En relación con la norma A5.1.5, párrafo 5, era necesaria una aclaración sobre si el carácter confidencial de las quejas se aplicaba únicamente a las presentadas por la gente de mar, o a toda la lista que figuraba en la norma A5.1.5, párrafo 3, que incluía a los querellantes, las víctimas, los testigos y los informantes.
80. **Una representante del Gobierno de Indonesia** planteó la cuestión de si sería mejor que el párrafo 6 de la pauta B4.3.1 figurara en la pauta B4.3.6, que contemplaba las investigaciones.
81. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** expresó sus reservas sobre la versión enmendada propuesta de la norma A4.3, párrafo 2, e) y la nota a pie de página, en relación con su fuerza jurídicamente vinculante para los Gobiernos que no eran partes en el Convenio núm. 190.
82. **Un representante del Gobierno del Pakistán** señaló que la referencia al Convenio núm. 190 no debería ser obligatoria habida cuenta de la situación de los países que no habían ratificado el Convenio. Tal vez podría incluirse en una pauta.
83. **Un representante del Gobierno de Filipinas** lamentó que se hubiera propuesto suprimir la última oración de la pauta B4.3.1, párrafo 6, que se refería a los Estados que suministran mano de obra. Puso de relieve que debería informarse a estos últimos de cualquier investigación o cualquier incidente de violencia y acoso a bordo de los buques, ya que a menudo eran los últimos en tener noticia de tales incidentes. Las autoridades de dichos países tenían un importante papel que desempeñar al informar y prestar apoyo a las familias de la gente de mar afectada. Por consiguiente, debería incluirse texto sobre la comunicación, la notificación y la cooperación con los Estados que suministran mano de obra en caso de ocurrir tales incidentes.
84. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** expresó su acuerdo con el orador anterior.

85. **El Vicepresidente de la gente de mar**, en relación con todos los puntos planteados por los representantes gubernamentales, recordó que la propuesta original había sido refundida por varios Gobiernos. Los puntos podrían remitirse nuevamente al grupo de trabajo.
86. **El Vicepresidente armador** admitió que había cierta confusión en el debate que había reabierto un pequeño número de representantes gubernamentales. En lo que respecta a ciertos puntos planteados, como la condición de la nota a pie de página, la Oficina debería poder proporcionar orientación. En lo tocante a otros, era reticente a pedir al grupo de trabajo, que ya había realizado un trabajo extraordinario, que volviera a reunirse. Era muy importante que todas las preocupaciones expresadas se examinaran en el contexto adecuado, y sería más apropiado que el comité de redacción examinara la propuesta a la luz de las discusiones.
87. **El Vicepresidente gubernamental** consideraba que muchas de las cuestiones planteadas por los representantes gubernamentales eran cuestiones de redacción que podrían remitirse al comité de redacción. Sin embargo, algunas cuestiones eran bastante delicadas y los representantes gubernamentales tendrían que explicarlas a sus propios legisladores. En relación con esto, contarían con el apoyo de la Oficina para la facilitación de las aclaraciones necesarias. Una de las cuestiones pendientes que era fundamental hacía referencia a la relación entre el MLC, 2006 y el Convenio núm. 190, y a la condición de la nota a pie de página. Por ejemplo, Noruega había ratificado el Convenio núm. 190, pero lo consideraba una obligación aparte.
88. **Una representante adjunta del Secretario General** recordó que la propuesta original había utilizado las palabras «de conformidad con» el Convenio núm. 190; esto había suscitado cierta preocupación por que pudiera entenderse como una obligación de incorporar el contenido del Convenio núm. 190 al MLC, 2006, lo cual no había sido la intención de los autores de la propuesta. Por consiguiente, se había propuesto una redacción diferente, «teniendo debidamente en cuenta», lo que, en la práctica, conllevaba la obligación de considerar el contenido del Convenio núm. 190, e inspirarse en él, al prohibir y adoptar medidas encaminadas a prevenir y eliminar la violencia y el acoso. Se podría establecer un paralelismo con la obligación de tomar debidamente en consideración las disposiciones contenidas en las pautas del MLC, 2006. Los Estados ratificantes tenían la obligación formal de tomar debidamente en consideración las pautas. No estaban vinculados por ellas, pero tampoco podían pasarlas por alto. La situación era diferente con respecto a la definición de violencia y acoso, ya que los Estados ratificantes tenían la obligación de definir la violencia y el acoso en consonancia con la definición contenida en el artículo 1 del Convenio núm. 190, que figuraba en la nota a pie de página. La definición de violencia y acoso contenida en el Convenio núm. 190 se había redactado con suma cautela y era suficientemente flexible para adaptarse a diferentes sistemas. Por último, no había ningún impedimento legal para la utilización de notas a pie de página en el MLC, 2006, que ya contenía notas a pie de página en el anexo 5-II.
89. **El Presidente** concluyó que había acuerdo para remitir la propuesta refundida 12/13, en su forma enmendada, al comité de redacción.
90. Así quedó acordado.

Propuesta núm. 2 sobre la repatriación

91. La discusión que figura a continuación está relacionada con la propuesta núm. 2 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1, presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, tal como se indica en la parte II del documento de base para la discusión, que pretendía:
- añadir, al final de la norma A2.5.1, párrafo 8, la siguiente nueva oración: «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.» y
 - añadir en la norma A2.5.1, el siguiente nuevo párrafo: «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 pabellón del buque en el que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada.».

Enmienda A.77

92. La enmienda A.77, presentada por los Gobiernos de 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 tenía por objeto, en la norma A2.5.1, párrafo 8, suprimir la oración adicional contenida en la propuesta y sustituirla por la siguiente oración: «A los fines de repatriación, todo Miembro, durante una emergencia de salud pública de importancia internacional, deberá asegurar el acceso a visados de conformidad con las normas marítimas internacionales y las leyes y procedimientos nacionales aplicables.».
93. **El Vicepresidente armador** señaló que la enmienda atentaba contra los fundamentos de la propuesta conjunta presentada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, al hacer que la disposición se centrara en un proceso que solo sería aplicable en circunstancias especiales, tales como las experimentadas durante la pandemia de COVID-19. La enmienda propuesta no solo pretendía suprimir el concepto de que no se exigiera a la gente de mar ser titular de un visado o de un permiso especial para bajar a tierra a los fines de repatriación, sino que, al referirse al requisito de asegurar el acceso a visados, dejaba claro que la gente de mar seguiría necesitando obtener un visado al desembarcar a los fines de repatriación.
94. **El Vicepresidente de la gente de mar** expresó su pleno acuerdo con el Vicepresidente armador, y señaló que esa enmienda era diametralmente opuesta al objetivo de la propuesta original.
95. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que los visados siempre eran una cuestión difícil para que los Gobiernos concedieran exenciones globales.
96. **Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, al tiempo que acogió con agrado la propuesta, señaló que no podía aceptar la nueva oración propuesta en el párrafo 8. Los requisitos de visado para la entrada en el territorio nacional y a los fines de repatriación eran, por definición, una cuestión de soberanía nacional que debía determinar cada Estado, por lo que no entraba en el ámbito de aplicación del MLC, 2006. Los visados no eran una cuestión laboral.
97. **Un representante del Gobierno de Irlanda** señaló que, si bien la propuesta tenía su origen en la situación vivida durante la pandemia de COVID-19, no se limitaba a las emergencias de salud pública, o a las emergencias de salud pública de importancia internacional. El objetivo de la enmienda A.77 era que se centrara en este tema.

98. **Los representantes de los Gobiernos del Brasil, China, el Japón, Malta y la República de Corea** estuvieron de acuerdo con los representantes gubernamentales de Bélgica e Irlanda. **Un representante del Gobierno del Japón** estuvo de acuerdo con la representante del Gobierno de Bélgica.
99. **Una representante del Gobierno de Jamaica** añadió que la experiencia de la pandemia había demostrado que el tránsito de la gente de mar podía facilitarse sin visados, pero que, en general, se necesitaba otro mecanismo para tener en cuenta los riesgos relacionados con la seguridad.
100. **El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que, tras los atentados del 11 de septiembre, se habían realizado grandes esfuerzos para acelerar la adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), y se había proporcionado financiación para la organización de reuniones especiales a fin de alcanzar un acuerdo sobre un convenio encaminado a establecer de buena fe credenciales de la gente de mar con vistas a facilitar la concesión de los permisos para bajar a tierra, la repatriación, el tránsito y el embarco en sus buques. Aunque el Convenio núm. 185 no se había ratificado de una manera suficientemente amplia, establecía el principio requerido para facilitar los viajes de la gente de mar. Era consciente de que en algunos países se estaba contemplando la ratificación, aunque estaban esperando que los Estados Unidos expresaran su opinión a ese respecto. Tampoco debía olvidarse que el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) original también se había ratificado de una manera bastante amplia.
101. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** consideró que su país había dado ejemplo durante la pandemia de COVID-19 al suprimir el requisito de visado para la gente de mar. Señaló que tal vez sería conveniente para los Gobiernos que se introdujeran adiciones al texto propuesto por los interlocutores sociales, a efectos de que se permitiera el acceso sin necesidad de visado, a menos que hubiera razones válidas para no hacerlo. Con este fin, podrían añadirse las siguientes palabras a la oración adicional que se incluiría en el párrafo 8 contenida en la propuesta: «, a condición de que las autoridades competentes no tengan motivo para denegar la entrada por razones de higiene, seguridad u orden públicos, o de seguridad nacional.».
102. **Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, recordó que los documentos de identidad de la gente de mar previstos en el Convenio núm. 185 no eran documentos de viaje, sino solo documentos para demostrar que eran marinos. Las cuestiones planteadas por la nueva oración incluida en la propuesta transcendían con creces las cuestiones marítimas y laborales.
103. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que estaba claro que los documentos de identidad de la gente de mar previstos en el Convenio núm. 185 no sustituían los pasaportes. Sin embargo, al establecer credenciales de buena fe para la gente de mar, deberían facilitar su acceso a sus derechos en virtud del MLC, 2006, que incluían ser libres de embarcar a bordo de sus buques y de desembarcar de los mismos, disfrutar de permisos para bajar a tierra, y regresar a sus hogares al término de su periodo de servicio. Era preocupante que los Gobiernos siguieran dando la impresión de desear denegar a la gente de mar el derecho a la repatriación, y estuvieran poniendo dificultades y obstáculos en el camino. El objetivo de la propuesta era corregir la situación observada durante la pandemia, cuando se denegó a la gente de mar los derechos consagrados en el MLC, 2006. La subenmienda propuesta por el Gobierno del Reino Unido podría ofrecer un camino a seguir.
104. **El Vicepresidente armador** expresó su agradecimiento al representante del Gobierno del Reino Unido por la propuesta sumamente constructiva. El STC también examinaría una propuesta encaminada a otorgar a la gente de mar la condición de trabajadores clave que gozarían de privilegios con miras a la facilitación de sus desplazamientos en el caso de emergencias de salud

pública, y en otros momentos. Era necesario aprender las lecciones de la pandemia de COVID-19, y garantizar que la gente de mar pudiera viajar para embarcar a bordo de sus buques y regresar a sus hogares al término de su periodo de servicio enfrentándose a los menos obstáculos posibles. Estaba claro que el documento de identidad de la gente de mar previsto en el Convenio núm. 185 no era un pasaporte. No siempre se sabía con antelación en qué países estaría la gente de mar cuando llegara el momento de su repatriación, por lo que los requisitos de visado no solo podrían retrasar su repatriación, sino también los cambios de tripulación. Ya era la práctica habitual en algunos países que la gente de mar que finalizaba su periodo de servicio y viajaba a un aeropuerto con fines de repatriación no requería visados, y dicha práctica debería ser universal. Por consiguiente, compartió las preocupaciones expresadas por la gente de mar.

105. **Un representante del Gobierno de Noruega** señaló que redundaba en interés de todas las personas facilitar los viajes de la gente de mar. Sin embargo, las cuestiones relacionadas con los visados daban lugar a muchos problemas. Las autoridades responsables de las medidas relacionadas con los visados eran las autoridades de inmigración. Aunque Noruega no había ratificado el Convenio núm. 185 por diversos motivos, probablemente había adoptado uno de los regímenes más liberales para los viajes de la gente de mar. Sin embargo, las prácticas diferían considerablemente de un país a otro. Las cuestiones que se habían planteado durante la pandemia en relación con los viajes de la gente de mar probablemente deberían haber sido objeto de una reunión conjunta OMI/OIT, posiblemente incluyendo asimismo a la Organización Mundial de la Salud (OMS). Sería muy difícil tomar una decisión sobre los temas que estaban examinándose, ya que también tendrían que ser aprobados por las autoridades sanitarias, de inmigración y otras autoridades competentes. Se había decidido mantener el Convenio núm. 185 como un instrumento independiente, precisamente porque no se había considerado factible incluir sus disposiciones en el MLC, 2006.
106. **Una representante adjunta del Secretario General**, en respuesta a una solicitud de aclaración, indicó que el texto adicional era el mismo que el propuesto en la norma A2.4.2 sobre los permisos para bajar a tierra y en el Convenio núm. 185, que se refería a la «seguridad nacional» en lugar de únicamente a «seguridad». Sin embargo, el orden del texto se había modificado.
107. **El Vicepresidente de la gente de mar** expresó su preocupación por la sugerencia de que solo podían discutirse y acordarse cuestiones si estaban relacionadas únicamente con las cuestiones cubiertas por las autoridades marítimas. La publicación de las propuestas de enmienda al MLC, 2006, nueve meses antes de la reunión del STC, tuvo por objeto precisamente permitir que hubiera tiempo para la celebración de las consultas necesarias con las diversas autoridades competentes. El artículo I del MLC, 2006 establecía la obligación clara de dar pleno efecto a las disposiciones del Convenio, no solo entre los diversos países, sino también en cada país en los ámbitos cubiertos por las diversas autoridades. La gente de mar tenía derecho a la repatriación, y muchos Gobiernos no habían respetado ese derecho durante la pandemia, y habían reconocido el problema. La decisión de establecer un confinamiento absoluto había perturbado las cadenas de suministro y la gente de mar había sufrido. Muchos de los Gobiernos presentes representaban a varios miles de marinos que no habían podido regresar a sus hogares. El objetivo de la propuesta era corregir esa situación, y los interlocutores sociales estaban pidiendo ayuda a los Gobiernos para hacerlo.
108. **El Vicepresidente armador** expresó su frustración considerable por el hecho de que muchos Gobiernos no parecían haber utilizado el tiempo suficiente disponible desde la publicación de las propuestas de enmienda para celebrar las consultas necesarias con las autoridades respectivas. El MLC, 2006 establecía otras muchas obligaciones, que incumbían a autoridades distintas de los departamentos marítimos o de transporte, como la atención médica en tierra y la seguridad social.

- 109. Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, dijo que, cuando se copiaba texto de otros Convenios y se mezclaban diferentes situaciones, como los permisos para bajar a tierra y la repatriación, ello creaba dificultades legales y problemas de aplicación. Los Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006 deseaban dar pleno efecto al Convenio, por lo que estaba totalmente justificado que pusieran de relieve las cuestiones que daban lugar a dificultades de aplicación. Se habían realizado los preparativos necesarios, y las opiniones expresadas por los miembros gubernamentales reflejaban los resultados de las consultas celebradas con las diversas autoridades competentes.

Enmienda A.27

- 110.** La enmienda A.27, presentada por el Gobierno de Filipinas, pretendía añadir, en el nuevo párrafo 10 propuesto de la norma A2.5.1, la palabra «inmediata» antes de la palabra «repatriación». La enmienda fue secundada por el Gobierno de Indonesia.
- 111. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que podría haber circunstancias en las que la repatriación inmediata de la gente de mar no fuera adecuada y en las que hubiera un motivo de peso para un retraso. Por consiguiente, se opuso a la enmienda.
- 112. El Vicepresidente armador** indicó que, si bien podía entender la lógica subyacente a la enmienda, tal vez no fuera posible, por razones logísticas, que la repatriación tuviera lugar inmediatamente. Además, el término «inmediata» daba la impresión de una operación muy apresurada que quizá no redundara en el interés del marino. Tal vez pudiera considerarse un texto alternativo, o retenerse el texto original de la propuesta.
- 113. El Vicepresidente gubernamental** señaló que la mayoría de los Gobiernos preferían el texto original sin enmienda. No se trataba tanto de la rapidez de la repatriación, sino de la manera en que esta se llevaba a cabo. La necesidad de una repatriación inmediata ya se indicaba en otras disposiciones del Convenio, incluida la norma A2.5.1, párrafo 9.
- 114. Un representante del Gobierno de Filipinas** indicó que la intención inherente a la enmienda era facilitar la repatriación en un plazo razonable. Por lo tanto, podría aceptarse otra redacción.
- 115. Una representante del Gobierno de Indonesia** señaló que el tiempo era vital, por lo que se necesitaba un adjetivo. Durante una breve discusión, se propusieron términos alternativos, incluidos «oportuna», «rápida» y «puntual».
- 116. El Vicepresidente armador** dijo que, dado que el requisito de facilitar la repatriación inmediata de la gente de mar ya se indicaba en la norma, no era necesario repetir la palabra. El nuevo párrafo propuesto se centraba en la manera en que se llevaba a cabo la repatriación, poniendo énfasis en la no discriminación.
- 117. El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que la segunda oración del párrafo 9 se refería a la situación específica, abordada durante la cuarta reunión del STC, en la que se encontraba la gente de mar a la que se impedía reivindicar su derecho a regresar a sus hogares porque había sido abandonada, o porque se había denegado a su buque el permiso para atracar y, por consiguiente, la tripulación se había visto obligada a permanecer a bordo mientras el buque estaba anclado y solo podía ser repatriada si podía ser sustituida por tripulación del Estado costero o de otro lugar.
- 118. El Presidente** tomó nota de la divergencia de opiniones sobre la enmienda A.27, motivo por el cual no se adoptó. Propuso que la reunión continuara examinando la propuesta núm. 2 en su conjunto.
- 119. El Vicepresidente armador**, tras la celebración de consultas entre los grupos y a la luz de las discusiones, propuso subenmendar la propuesta núm. 2 suprimiendo la nueva oración propuesta

en la norma A2.5.1, párrafo 8, e insertar en su lugar el siguiente texto en las pautas, posiblemente como una nueva pauta B2.5.1: «No debería exigirse a la gente de mar ser titular de un visado o de un permiso especial para bajar a tierra a los fines de repatriación.».

120. **El Presidente**, en respuesta a una solicitud de una representante del Gobierno de Indonesia de continuar con la discusión de la enmienda A.77, explicó que los autores de la propuesta habían acordado retirar la adición propuesta al párrafo 8, lo que significaba que la enmienda A.77 ya no estaba examinándose.
121. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que podía estar de acuerdo en que el texto se incluyera en las pautas, si ello era aceptable para los interlocutores sociales. Consideraba que tal vez sería más adecuado incluirlo en la pauta B2.5.2, que se refería a la aplicación por los Miembros, aunque el comité de redacción podría determinar su ubicación exacta. El texto adicional que había propuesto anteriormente también podía mantenerse al final del párrafo, a saber «, a condición de que las autoridades competentes no tengan motivo para denegar la entrada por razones de higiene, seguridad u orden públicos, o de seguridad nacional.».
122. **El Vicepresidente armador** indicó que la adición propuesta no era necesaria, ya que, si las autoridades competentes tenían cualquier motivo para denegar la entrada, la cuestión de si era necesario un visado, o no, ni siquiera se plantearía. Cualquier otra cuestión podía dejarse en manos del comité de redacción.
123. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que no había consenso en el Grupo Gubernamental sobre el texto propuesto, incluso como una pauta.
124. **El Presidente** recordó que los interlocutores sociales habían hecho la concesión de trasladar el texto propuesto a las pautas, donde no conllevaba ninguna obligación legal de adoptar una legislación.
125. **Una representante del Gobierno de Egipto** consideraba que la gente de mar debería tener el derecho de desembarcar en un puerto, a menos que el Estado del puerto o las autoridades portuarias tuvieran motivos para denegar la entrada por razones de salud pública, seguridad pública u orden público, lo que era un asunto de soberanía nacional. Dichas condiciones deberían indicarse en todas las disposiciones respectivas en las reglas y las pautas.
126. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que, tras la celebración de nuevas consultas con el Grupo Gubernamental, sería aceptable incluir en las pautas el texto propuesto si se acordaba retener las palabras: «, a condición de que las autoridades competentes no tengan motivo para denegar la entrada por razones de higiene, seguridad u orden públicos, o de seguridad nacional.».
127. **El Vicepresidente armador**, tras la celebración de nuevas consultas, dijo que apreciaba los esfuerzos realizados por los representantes gubernamentales para dar cabida a las opiniones de los interlocutores sociales. Sin embargo, las cuestiones planteadas estaban haciéndose demasiado complejas. Por consiguiente, lamentándolo, y de acuerdo con la gente de mar, retiró la propuesta, quedando entendido que los interlocutores sociales discutirían una propuesta sobre el tema que se presentaría antes de la sexta reunión del STC.
128. Así quedó acordado.

Propuestas núms. 3 y 14 sobre los permisos para bajar a tierra

129. La discusión que figura a continuación se refiere a las propuestas núms. 3 y 14, que cubren temas similares.

130. La propuesta núm. 3 de enmienda al Código relativa a la norma A2.4 y a la pauta B2.4, presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, tal como se indica en la parte 2 del documento de base para la discusión, pretendía:

- cambiar el título de la norma, de tal manera que el título actual, «Norma A2.4 - Derecho a vacaciones», fuera remplazado por «Norma A2.4.1 - Derecho a vacaciones anuales»;
- añadir la siguiente nueva norma: «Norma A2.4.2 - Permisos para bajar a tierra:
 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.
 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.
 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 para bajar a tierra.
 4. En caso de denegación de un permiso para bajar a tierra, las autoridades públicas deberán comunicar 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.»;
- añadir, en la pauta B2.4, la siguiente nueva pauta: «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.».

131. La propuesta núm. 14 de enmienda al Código relativa a las normas A2.4 y A4.4 y a la pauta B4.4.6, presentada por los Gobiernos de 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, pretendía lo siguiente:

- añadir, en el título de la norma A2.4, después de las palabras «Derecho a vacaciones», las palabras «y a disfrutar de permisos para bajar a tierra»;
- añadir, en la norma A2.4, los siguientes nuevos párrafos: «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.»;
- Añadir en la norma A4.4, los siguientes nuevos párrafos:
 - «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.
 - 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.»; y
- suprimir el siguiente párrafo de la pauta B4.4.6: «5. Los responsables en los puertos y abordaje 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.».

Enmienda A.75

132. La enmienda A.75, presentada por los Gobiernos de 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, pretendía, en la propuesta núm. 3, suprimir lo siguiente:

«Norma A2.4.2 - Permisos para bajar a tierra

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.».

133. Una representante del Gobierno de Bélgica, presentando la enmienda, señaló que las enmiendas a la propuesta núm. 3 presentadas por el mismo grupo de Gobiernos, a saber, las enmiendas núms. A.75, A.74, A.73 y A.72, también pretendía eliminar de la propuesta el texto que se había extraído directamente del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio FAL), de la OMI. La preferencia de no extraer texto directamente de otros instrumentos internacionales era debida a los problemas que podían plantearse, por ejemplo, en caso de que la OMI introdujera una enmienda al Convenio FAL. Añadió que las propuestas núms. 3 y 14 tenían los mismos objetivos, pero que la diferencia radicaba en la manera en que se lograba el objetivo. La propuesta núm.14 pretendía fortalecer el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra.

134. El Vicepresidente de la gente de mar reconoció que ciertos Gobiernos tenían problemas con la redacción de la propuesta núm. 3, que se inspiraba en parte en las enmiendas recientes

introducidas al Convenio FAL. El MLC, 2006 ya preveía permisos para bajar a tierra para la gente de mar. La lógica subyacente a la propuesta núm. 3 era que no se estaba cumpliendo el requisito de conceder a la gente de mar permisos para bajar a tierra. Tal como indicó el observador que representaba a la ICMA y un estudio reciente realizado por la ITF, los permisos para bajar a tierra para la gente de mar estaban limitándose enormemente. Más de una cuarta parte de la gente de mar encuestada no se había beneficiado de ningún permiso para bajar a tierra y muchos más marinos se beneficiaban de ellos con poca frecuencia, cuando los buques estaban en un puerto. En efecto, los permisos para bajar a tierra no solo estaban denegándose, sino que estaban en peligro de extinción. Tras la pandemia de COVID-19, los Estados Miembros estaban escudándose en los protocolos de seguridad portuaria para limitar los permisos para bajar a tierra. El lugar adecuado para codificar y fortalecer ese derecho era la carta de derechos de la gente de mar, a saber, el MLC, 2006. Se debía garantizar a la gente de mar su derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra, lo que era positivo para su salud física y mental y, cuando este se garantizara, sería positivo para la contratación y retención de la gente de mar.

135. **El Vicepresidente armador** expresó su acuerdo con los argumentos esgrimidos por el Vicepresidente de la gente de mar. La propuesta era necesaria para que el párrafo 2 de la regla 2.4 fuera más claro, ya que hacía uso de lenguaje pasivo y no dejaba claro en quién recaía la responsabilidad de conceder permisos para bajar a tierra, es decir, si al armador o al Estado rector del puerto. Por consiguiente, el texto del Convenio debía fortalecerse a este respecto y la propuesta núm. 3 representaba un importante esfuerzo de colaboración entre la gente de mar y los armadores. Acogió con agrado la propuesta núm. 14, ya que indicaba claramente el apoyo de un grupo grande de Gobiernos a la necesidad de proporcionar más detalles en el Convenio sobre los permisos para bajar a tierra. Sin embargo, el enfoque adoptado en la propuesta núm. 14 era hacer una simple referencia al Convenio FAL. Aunque dicha referencia era breve, esto planteaba problemas, ya que una referencia a un instrumento elaborado fuera de la OIT planteaba la cuestión de qué sucedería en caso de enmendarse las disposiciones pertinentes de dicho instrumento. Cabía el riesgo de que la gente de mar perdiera sus derechos. En los casos en que se hacía referencia a otros convenios de la OIT en el MLC, 2006, la gente de mar estaría protegida por las cláusulas de no regresión de la Constitución de la OIT, lo que sin embargo no se aplicaría a instrumentos que no fueran de la OIT. La OMI no era tripartita, por lo que los interlocutores sociales no tenían la misma voz que en la OIT, y el ámbito de aplicación del Convenio FAL difería del ámbito de aplicación del MLC, 2006. La manera más fácil de evitar dichos problemas era establecer la protección de los derechos de la gente de mar en el Código del MLC, 2006.
136. **El Vicepresidente gubernamental** indicó que la mayoría de los Gobiernos apoyaban la enmienda A.75.
137. **Un representante del Gobierno del Japón** expresó su apoyo a la enmienda A.75 y, como consecuencia, retiró las enmiendas A.9 y A.12.
138. **Una representante del Gobierno de la Federación de Rusia** puso de relieve que el derecho a gozar de permisos para bajar a tierra debía reflejarse de una manera adecuada en el MLC, 2006.
139. **Una representante del Gobierno de Bélgica** recordó que el MLC, 2006 ya contenía referencias a otros convenios de la OMI, incluidos el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). Las diferentes competencias de los diversos organismos de las Naciones Unidas deberían respetarse y el Convenio FAL parecía haber sido eficaz al proteger los derechos de la gente de mar, ya que proporcionaba la base para las enmiendas actuales.

- 140. El Vicepresidente armador** consideró que, aunque el MLC, 2006 contenía otras referencias a convenios de la OMI, el contexto era muy diferente. Por ejemplo, el objetivo de la referencia al Convenio de Formación en la regla 1.3 era indicar que la formación y las calificaciones que cumplían las normas del Convenio de Formación eran aceptables a los fines del MLC, 2006. Asimismo, aunque las disposiciones del Convenio de Formación cambiarían, y en la actualidad estaban examinándose, el instrumento cubría específicamente el tema abordado por la regla. Sin embargo, el principal objetivo del Convenio FAL no era establecer los derechos de la gente de mar, incluido el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra, sino facilitar el tráfico y el comercio marítimos. Dado que cualquier cambio que se introdujera en el Convenio FAL podría tener el efecto de cercenar los derechos de la gente de mar, eso sería contrario a uno de los principios fundamentales de la OIT, a saber, la no regresión. Por consiguiente, sería más seguro que las disposiciones pertinentes se incorporasen en el MLC, 2006. Además, la propuesta no era importar todas las páginas del Convenio FAL, sino tan solo cuatro párrafos. Ello no menoscabaría los derechos de la gente de mar establecidos en el instrumento que se había elaborado a tal efecto.
- 141. El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo con el orador anterior y expresó su agradecimiento a los Gobiernos que habían presentado la propuesta núm. 14, que tenía el mismo objetivo que la propuesta núm. 3, a saber, fortalecer los derechos de la gente de mar. Aunque el MLC, 2006 contenía otras referencias a convenios de la OMI, no había ejemplos de los derechos de la gente de mar establecidos en el MLC, 2006 a través de un instrumento adoptado por otra organización.
- 142. El Vicepresidente gubernamental** indicó que el Grupo Gubernamental estaba en general de acuerdo con el enfoque de sustituir la propuesta núm. 3 por la propuesta núm. 14. Hablando como el representante de Noruega, consideraba que el tema central no era la denegación de los derechos de la gente de mar, sino el problema de la aplicación de todas las obligaciones derivadas de los diversos convenios por los que estaban vinculados los países. El texto propuesto para la norma A2.4.2, párrafo 1, que figuraba en la propuesta núm. 3 se basaba claramente en el Convenio FAL, incluidas las palabras «por razones de higiene, seguridad u orden públicos», que también estaban contenidas en el Convenio núm. 185, artículo 6. Era necesario evitar una situación de conflicto entre las disposiciones de tres instrumentos internacionales diferentes por los que estaban vinculados los países.
- 143.** Tras nuevas discusiones y consultas, el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar presentaron una propuesta de compromiso, consistente en añadir, en la norma A2.4.2, el siguiente nuevo párrafo: «7. Deberá considerarse que el permiso para bajar a tierra otorgado de conformidad con las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional cumple los requisitos de los párrafos 1 a 4 de la presente norma.».
- 144. El Vicepresidente de la gente de mar, el Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental** aceptaron la propuesta de compromiso para la adición del nuevo párrafo 7, que allanaría el camino hacia un acuerdo sobre los seis primeros párrafos establecidos en la propuesta núm. 3.
- 145. Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, expresó su agradecimiento a los autores por el texto de compromiso para el nuevo párrafo 7, que iba más allá de lo que se había pretendido inicialmente. Los permisos para bajar a tierra eran una cuestión muy importante, y estaba dispuesta a aceptar la propuesta en aras de un sólido compromiso. Los párrafos 1 a 4 de la norma A2.4.2 estaban concebidos para los Estados que no eran partes en el Convenio FAL, mientras que el párrafo 7 estaba concebido para los Estados que eran partes en el Convenio FAL.

146. El Presidente señaló que, a la luz de la aprobación del nuevo párrafo 7, el Comité aprobaba el nuevo título de la norma A2.4, así como el título y los párrafos 1 y 2 de la norma A2.4.2.

147. Así quedó acordado.

Enmienda A.26

148. La enmienda A.26, presentada por el Gobierno de Filipinas, pretendía subenmendar el nuevo párrafo 3 de la propuesta núm. 3 mediante la supresión de las palabras «, como, por ejemplo, un pase,» y la adición de las siguientes palabras al final del párrafo: «, sin perjuicio de la legislación nacional vigente en el territorio del Estado rector del puerto». La subenmienda fue respaldada por los Gobiernos de Indonesia y el Pakistán.

149. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que no se oponía a la supresión del ejemplo a saber, un pase, pero no podía aceptar la adición al final de la oración, que representaba una enorme limitación, especialmente porque el párrafo 1 de la propuesta núm. 3 ya establecía la condición, para disfrutar de permisos para bajar a tierra, de que las autoridades públicas no tuvieran ningún motivo para negarse a conceder dichos permisos por razones de higiene, seguridad u orden públicos.

150. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo con las opiniones expresadas por el Vicepresidente de la gente de mar.

151. El Vicepresidente gubernamental señaló que muchos Gobiernos consideraban necesario que hubiera más seguridad a este respecto, como se indicaba en la declaración realizada por la representante del Gobierno de Bélgica. Sin embargo, no se opondrían al consenso emergente.

152. Un representante del Gobierno de Filipinas señaló que el objetivo de la enmienda propuesta era abordar las preocupaciones de seguridad nacional relacionadas con el hecho de permitir a la gente de mar disfrutar de permisos para bajar a tierra sin que tuviera que ser titular de un visado o un permiso especial. Por supuesto, reconocía el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra, y confiaba en que estos serían fácilmente accesibles y menos onerosos en términos administrativos, y que estuvieran al mismo tiempo en armonía con las preocupaciones de seguridad de los Estados rectores del puerto.

153. Un representante del Gobierno del Brasil apoyó la enmienda A.26 e indicó que su Gobierno no estaría cómodo con el texto propuesto sin la referencia a la legislación nacional.

154. Un representante del Gobierno de Noruega señaló que la cuestión de los permisos para bajar a tierra planteaba dificultades. Sin embargo, aceptaba que hubiera un consenso para abordar más ampliamente en el MLC, 2006 los permisos para bajar a tierra. Los párrafos 1 a 4 de la norma A2.4.2, tal como estaban contenidos en la propuesta núm. 3, se habían extraído del Convenio FAL, y plantearían problemas si su redacción se enmendara. La propuesta de incluir un nuevo párrafo 7 ofrecía efectivamente una opción a aquellos Estados que habían ratificado el Convenio FAL para introducir las disposiciones pertinentes en la legislación nacional. Podía aceptar los párrafos 1 a 7 propuestos originalmente, para no crear un desequilibrio entre los Estados que estaban vinculados por el Convenio FAL y los que solo estaban vinculados por el MLC, 2006.

155. El Presidente señaló que la enmienda A.26 no había recibido apoyo tripartito, por lo que no se adoptaba. Como consecuencia, se adoptaba el párrafo 3 de la norma A2.4.2, tal como figuraba en la propuesta núm. 3.

156. Así quedó acordado.

157. El Presidente señaló que se había acordado adoptar los párrafos 4, 5 y 6, y la nueva propuesta de compromiso para el párrafo 7. Como consecuencia de la adopción del párrafo 5, las

enmiendas A.72, A.71 y A.24 ya no se examinarían, y a raíz de la adopción del párrafo 6, la enmienda A.70 ya no se examinaría.

158. Así quedó acordado.

Enmienda A.69

159. La enmienda A.69, presentada por los Gobiernos de 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, pretendía sustituir en la nueva pauta B2.4.5, párrafo 1, tal como se indicaba en la propuesta núm. 3, las palabras «las organizaciones de los armadores y sus agentes» por las palabras «las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas y otras partes interesadas pertinentes».
160. **El Vicepresidente armador** señaló que no apoyaba la enmienda, la cual, a su parecer, no cubría la cuestión que estaba abordándose en el nuevo párrafo propuesto, que estaba relacionado con las situaciones en que los buques y su tripulación viajaban a diferentes puertos que no estaban en el país en el que se encontraba el armador. En tales circunstancias, los armadores contrataban a agentes para que actuaran en su nombre. Por consiguiente, el objetivo del párrafo era alentar a las autoridades de los Estados rectores del puerto a cooperar con los armadores y sus agentes, según procediera.
161. **El Vicepresidente de la gente de mar** dijo que, aunque la enmienda tenía una buena intención, no la respaldaba por los motivos indicados por el Vicepresidente armador.
162. **El Vicepresidente gubernamental** indicó que el objetivo de la enmienda era fundamentalmente abordar la situación que se daba en los puertos grandes, y hacer que el párrafo propuesto fuera más eficaz. En el MLC, 2006 no se hacía referencia ampliamente a los agentes.
163. **Una representante del Gobierno de Bélgica** señaló que cabía la posibilidad de que se entendiera que el texto del párrafo, tal como se había propuesto originalmente, exigía a cada Miembro que cooperara con los armadores y sus agentes. En el caso de un puerto grande, podía entenderse que esto exigía el establecimiento de procedimientos con cada armador que utilizara el puerto y con cada agente que realizara su actividad en el puerto, lo que no sería posible en la práctica. Dado que había muchas partes interesadas que participaban en la explotación de los puertos, lo que se pretendía era hacer el texto más amplio refiriéndose a las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas y a otras partes interesadas, lo que claramente no excluiría a los agentes.
164. **El Vicepresidente armador** no quería perder de vista el papel que desempeñaban los agentes de los buques, en particular en los puertos pequeños, pero era consciente de los aspectos prácticos que debían abordarse en los puertos grandes. Por consiguiente, tras la celebración de consultas entre los grupos, como solución de compromiso, propuso subenmendar la enmienda A.69, sustituyendo las palabras «las organizaciones de los armadores y sus agentes» por las palabras «las organizaciones de armadores y de la gente de mar, así como con otras partes interesadas, y añadir las palabras «, según proceda,» antes de las palabras «con las organizaciones de armadores».
165. La enmienda A.69 fue adoptada, en su forma subenmendada.
166. **Un representante del Gobierno del Canadá** propuso una subenmienda al nuevo párrafo 2 propuesto de la pauta B2.4.5, consistente en suprimir las palabras «al aprobar los planes de seguridad de las instalaciones portuarias y supervisar su puesta en práctica». La gente de mar

debería poder acceder a las instalaciones de bienestar en todos los casos, y no solo al aprobar los planes de seguridad de las instalaciones portuarias. El texto, en su forma subenmendada, estaba relacionado con la aplicación del Convenio FAL, y debería evitarse toda referencia al Código PBIP. La subenmienda fue respaldada por el Gobierno del Reino Unido.

167. **El Vicepresidente de la gente de mar** no entendía por qué era necesario incluir en las pautas una referencia al derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra, puesto que esto ya figuraba la parte vinculante del Convenio. Se opuso a la supresión propuesta, que negaba la lógica del párrafo propuesto, que era reconocer que los planes de seguridad de las instalaciones portuarias podían obstaculizar el disfrute por la gente de mar de permisos para bajar a tierra.
168. **El Vicepresidente armador** destacó que, sin duda, la inclusión del párrafo en la pauta no se había propuesto para reafirmar lo que ya estaba establecido en las reglas, a saber, el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra y a acceder a instalaciones de bienestar en tierra, tal como preveía la regla 4.4. El objetivo del párrafo era garantizar que las necesidades de la gente de mar y los requisitos de la regla 4.4 se tuvieran en cuenta al aprobarse y ponerse en práctica los planes de seguridad de las instalaciones portuarias. En el párrafo no se hacía referencia al Código PBIP. Si el texto original no era aceptable, sería mejor que no hubiera ningún texto, aunque su preferencia era retener el texto original. Si era útil, sería aceptable sustituir la palabra «y», antes de la palabra «supervisar», por la palabra «, inclusive».
169. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que sería desafortunado que se entendiera que sus comentarios indicaban una preferencia por suprimir todo el párrafo.
170. **El Vicepresidente gubernamental** dijo que debía actuarse con gran cautela al referirse a cuestiones contempladas en el Código PBIP, lo cual era el caso del presente párrafo.
171. **Un representante del Gobierno del Canadá** indicó que, a la luz de la discusión, podía apoyar la supresión de todo el párrafo 2. La propuesta fue respaldada por los representantes de los Gobiernos de Bélgica y Grecia.
172. **Un representante del Gobierno de España** señaló que no estaba claro en la versión española si la referencia era a los planes de seguridad de las instalaciones portuarias o a los planes de protección de las instalaciones portuarias.
173. **Un representante del Gobierno de Irlanda** también apoyó la supresión del párrafo. Los planes de seguridad de las instalaciones portuarias, al igual que los planes de seguridad de los buques, tenían por objeto interferir lo menos posible en los desplazamientos de las personas.
174. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que, si los Gobiernos no estaban convencidos de que las instalaciones de bienestar en los puertos y los planes de seguridad de las instalaciones portuarias debían tener en cuenta el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra y a acceder a instalaciones de bienestar, no tenía mucho sentido mantener el párrafo propuesto. Por consiguiente, tras la celebración de consultas entre los grupos, propuso la supresión del párrafo.
175. Así quedó acordado.

Enmienda A.68

176. La enmienda A.68, presentada por los Gobiernos de 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, pretendía, en el nuevo párrafo 3 propuesto en la pauta B2.4.5, añadir la palabra «pertinente» después de la palabra «personal» y la palabra «principales» antes de la palabra «derechos», y sustituir la palabra «incluido» por las palabras «en particular».
177. **El Vicepresidente de la gente de mar** prefería el texto original del párrafo. Con referencia a las enmiendas propuestas, no tenía claro la utilidad de especificar personal «pertinente» ni qué se entendía por derechos «principales», y no estaba de acuerdo con recortar el texto especificando «en particular» el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra.
178. **El Vicepresidente armador** también prefería el texto original, que ya especificaba que la información y la formación que se proporcionaran deberían ser «apropiadas», lo que significaba que la información y la formación serían bastante extensas para las personas más interesadas, y que otras personas tal vez no necesitaran información ni formación. Además, la palabra «principales» daba a entender una jerarquía de derechos de la gente de mar, lo que no era el caso, y el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra no era el único o el principal derecho que cubrirían la información y la formación.
179. **El Vicepresidente gubernamental** propuso la supresión de la palabra «principales».
180. **Una representante del Gobierno de Bélgica** explicó que la inclusión de la palabra «pertinente» tenía por objeto tener en cuenta la situación que se daba en los puertos grandes, en los que trabajaban miles de personas. La información y la formación a las que se hacía referencia no serían pertinentes para la mayoría de estas personas, ya que tal vez no tuvieran contacto con la gente de mar. En aras de un compromiso, la inclusión propuesta de la palabra «pertinente» podía desestimarse, pero seguiría siendo preferible mantener la expresión «en particular», si el Comité podía aceptarla.
181. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que la cuestión planteada sobre el gran número de personas que trabajaban en algunos puertos era válida. En la formulación actual, lo que se pretendía era que incumbiera al Estado Miembro determinar el personal al que era apropiado proporcionar información y formación.
182. **El Vicepresidente armador** dijo que la información y la formación proporcionadas al personal en los puertos y terminales sobre los derechos de la gente de mar deberían incluir el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra y otros derechos, tales como el derecho a la repatriación. El empleo de las palabras «en particular» casi excluía cualquier derecho que no fuera el de disfrutar de permisos para bajar a tierra, incluido el derecho a la repatriación, que era particularmente pertinente en ese contexto.
183. **El Presidente**, a raíz de la discusión, entendió que había una preferencia por el texto original del párrafo 3, por lo que la enmienda A.68 no se mantenía. También entendió que la propuesta núm. 3 se había aprobado, en su forma subenmendada, por lo que la propuesta núm. 14 no se examinaría.
184. Así quedó acordado.

Propuesta núm. 4 sobre los trabajadores clave

185. La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 4 de enmienda al Código relativa a las normas A5.1.1, A5.2.1 y A5.3 del MLC, 2006, presentada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, que pretendía:

- añadir a la norma A5.1.1 los siguientes nuevos párrafos:
 - «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.
 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.
 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.
 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.»;
- añadir a la norma A5.2.1 los siguientes nuevos párrafos:
 - «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.
 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.»
- añadir a la norma A5.3 el siguiente nuevo párrafo:
 - «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.»

- 186. El Vicepresidente armador** indicó que, tras la celebración de consultas y a fin de tener en cuenta las preocupaciones expresadas por los Gobiernos, ahora los armadores y la gente de mar deseaban proponer una subenmienda que sustituiría todas las enmiendas presentadas en la propuesta núm. 4 por el siguiente texto, que se añadiría a la norma A5.1.1: «3. Todo Miembro deberá designar a la gente de mar como trabajadores clave y tomar todas las disposiciones necesarias para facilitar sus desplazamientos seguros y sin obstáculos cuando viajen en relación a su empleo o trabajo, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrutar de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y atención médica en tierra.». Como consecuencia, las enmiendas A.15, A.16, A.17 y A.18 se retiraron.
- 187. El Vicepresidente de la gente de mar** apoyó la subenmienda propuesta.
- 188. El Vicepresidente gubernamental** expresó su agradecimiento a los interlocutores sociales por tratar de responder a las preocupaciones de los Gobiernos en relación con la cuestión de los trabajadores clave. Sin embargo, tras examinar la subenmienda propuesta, seguía habiendo algunas preocupaciones importantes que debían abordarse. Durante el proceso de consulta, algunos Gobiernos habían tratado de redactar un texto que pudiera utilizarse como una propuesta de compromiso. Apoyándose en ese texto, propuso una serie de modificaciones a la subenmienda presentada por los interlocutores sociales. En primer lugar, se insertaría la siguiente frase introductoria: «En el caso de restricciones a los desplazamientos de las personas, inclusive durante una emergencia de salud pública de importancia internacional, garantizando al mismo tiempo que se protejan las necesidades de salud pública,». El texto era familiar y ayudaba a definir el contexto en el que dichas disposiciones serían necesarias, garantizando al mismo tiempo que se protegieran las necesidades de salud pública, lo cual era sin duda una preocupación de importancia internacional. Las palabras «deberán designar» serían sustituidas entonces por las palabras «deberán designar y reconocer», lo que reforzaba el aspecto del reconocimiento mutuo. Las palabras «todas las disposiciones necesarias» serían sustituidas entonces por las palabras «las medidas adecuadas», y se suprimirían las palabras «y sin obstáculos». La expresión «sin obstáculos» planteaba un problema, ya que parecía estar demasiado relacionada con los viajes exentos de la obligación de obtener un visado. Por último, los Gobiernos querían que el párrafo adicional se insertara en las pautas, en lugar de en una norma. Las cuestiones planteadas por la propuesta eran sin duda de importancia nacional para los Gobiernos y se referían a las autoridades sanitarias y de inmigración nacionales, por lo que el Grupo Gubernamental estaba limitado en el sentido de hasta dónde podía llegar en relación con este tema.
- 189. Un representante del Gobierno de Irlanda**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, reafirmó que los Estados miembros de la Unión Europea no escatimaban esfuerzos, y seguirían sin escatimarlos, para facilitar los desplazamientos de la gente de mar, tal como se había demostrado durante la pandemia de COVID-19, cuando había habido casos de llegada y atraque de buques en sus puertos específicamente para facilitar los desplazamientos de la gente de mar. La propuesta tenía su origen en la situación que se había planteado durante la pandemia, y los Estados miembros de la Unión Europea seguían reconociendo la condición de la gente de mar como trabajadores clave y, por consiguiente, entendían y apoyaban plenamente la intención de la propuesta de incluir en el MLC, 2006, como carta de derechos de la gente de mar, la designación de la gente de mar como trabajadores clave. Sin embargo, la incorporación de esa disposición a la legislación nacional planteaba problemas, entre otras razones porque el MLC, 2006 no contenía una definición de trabajadores clave, y también desde el punto de vista del control de la aplicación y el cumplimiento. Además, el Convenio FAL contenía una disposición sobre dicha cuestión. Los Estados miembros de la Unión Europea habían presentado un proyecto de resolución sobre el tema a la presente reunión del STC a fin de poner de relieve la necesidad de una respuesta coordinada en todos los organismos de las Naciones Unidas y en todos los

Estados Miembros, aunque ello no prejuzgaría la discusión sobre la presente propuesta. A raíz de las discusiones sobre la propuesta, trasladarían una subenmienda a su propuesta de resolución para instar a todos los Estados Miembros de la OIT a considerar seriamente la necesidad de especificar la condición de la gente de mar como trabajadores clave, con miras a elaborar y aplicar políticas coordinadas y leyes pertinentes para la seguridad y protección de toda la gente de mar. Aunque los Estados miembros de la Unión Europea seguían reconociendo a la gente de mar como trabajadores clave, no podían apoyar la inclusión del texto propuesto en la parte vinculante del Código, pero consideraban que su inserción en las pautas sería una buena forma de avanzar.

190. **Un representante del Gobierno de Liberia** señaló que una emergencia de salud pública también podía ser de importancia nacional, por lo que propuso suprimir las palabras «de importancia internacional» en el texto propuesto por el Vicepresidente gubernamental. La subenmienda propuesta fue apoyada por los armadores.
191. **El Vicepresidente de la gente de mar** tomó nota de la propuesta de los Gobiernos de trasladar el texto propuesto a las pautas, lo que podía ser respaldado por la gente de mar. Sin embargo, consideraba que la preocupación expresada con respecto a la definición de trabajadores clave tendía a eclipsar el tema central. Recordó que muchos Gobiernos habían comunicado a la OMI que estaban designando a la gente de mar como trabajadores clave, sin parecer estar preocupados por la falta de una definición legal de trabajadores clave en el MLC, 2006, o por las dificultades relacionadas con su incorporación a la legislación. Dichos Gobiernos habían dado un paso importante, que debía acogerse con agrado. Recordando que los interlocutores sociales habían realizado grandes esfuerzos para responder a las preocupaciones expresadas por los Gobiernos, cuestionó la intención de la versión subenmendada presentada por los Gobiernos de contextualizar la cuestión y limitar la designación de la gente de mar como trabajadores clave a las emergencias de salud pública. Esa intención era totalmente desacertada. La gente de mar eran trabajadores clave porque realizaban un trabajo clave. Traían vacunas, alimentos y combustible. Por consiguiente, eran trabajadores clave en todo momento y debían ser reconocidos como tales por toda la sociedad. La OIT había publicado un informe excelente sobre los trabajadores clave y su importancia, que abordaba muchas de las cuestiones. Por consiguiente, instó al Comité a examinar con más detenimiento el texto propuesto por los interlocutores sociales, incluso si se insertaba en las pautas.
192. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en que el texto subenmendado propuesto por los interlocutores sociales constituía un llamamiento muy breve, claro y simple para que se designara a la gente de mar como trabajadores clave y se les ofreciera privilegios particulares, codificando así la situación que se daba en la práctica en los Estados en los que se designaba a la gente de mar como trabajadores clave. El MLC, 2006 era el instrumento ideal para consignar claramente que la gente de mar eran trabajadores clave. Su designación como tales no debería estar supeditada a que se garantizara la protección de las necesidades de salud pública, ya que dichas necesidades no se protegerían en la práctica a no ser que se garantizara el desplazamiento seguro de la gente de mar y otros trabajadores clave que, libre de obstáculos, fuera objeto de las menores restricciones posibles. No se habían esgrimido argumentos convincentes para trasladar el texto propuesto a las pautas, y la subenmienda propuesta por los Gobiernos contenía demasiadas salvedades para ser válida. Cabía recordar que muchos países, incluidos los Estados miembros de la Unión Europea, habían dado un ejemplo excelente durante la pandemia. Sin embargo, otros países se habían escudado en la supuesta necesidad de proteger la salud pública para limitar los desplazamientos de la gente de mar. Por consiguiente, la inclusión del texto propuesto sobre las emergencias de salud pública no era aceptable en el contexto actual.
193. **El Vicepresidente gubernamental** tomó nota de que el tema planteaba cuestiones que afectaban a las políticas en ámbitos mucho más amplios que el sector marítimo. Recordó que

Noruega era uno de los países que había designado a la gente de mar como trabajadores clave durante la pandemia. Sin embargo, proceder de esta manera en todo momento suscitaría cuestiones de política pública mucho más amplias que concernirían a muy diferentes organismos de las Naciones Unidas. Los Gobiernos deberían celebrar nuevas consultas sobre esta cuestión a fin de hallar una solución.

- 194. Un representante del Gobierno del Reino Unido** indicó que su Gobierno había estado preparado para aceptar la propuesta original presentada por los interlocutores sociales, que instaba a que se designara a la gente de mar como trabajadores clave en todas las circunstancias. También podría haber aceptado la subenmienda propuesta por los interlocutores sociales como una norma. Sin embargo, a la luz de la discusión, si la propuesta se incluía en las pautas, como una nueva solución de compromiso, proponía suprimir la frase introductoria subenmendada, a saber, «En el caso de restricciones a los desplazamientos de las personas, inclusive durante una emergencia de salud pública de importancia internacional, garantizando al mismo tiempo que se protejan las necesidades de salud pública,».
- 195.** La subenmienda propuesta fue apoyada por **los representantes de los Gobiernos de las Bahamas, el Brasil, Chipre, Dinamarca, España, Filipinas, Grecia, Irlanda, Jamaica, Malta, Nigeria, Noruega, el Pakistán, Panamá y Sudáfrica**. También se acordó que el comité de redacción pudiera determinar la ubicación del texto en las pautas.
- 196. El Vicepresidente armador acogió** con agrado la reconsideración de la cuestión por los Gobiernos y, aunque la solución de compromiso no daba a los armadores todo lo que habían esperado, al menos ofrecía reconocimiento de sus demandas en una parte del Convenio que los Gobiernos tenían la obligación de tener en cuenta.
- 197. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que, a la luz del consenso que estaba surgiendo en el Comité, la gente de mar podría aceptar la propuesta de compromiso. La sustitución de las palabras «todas las disposiciones necesarias» por las palabras «las medidas adecuadas» y la supresión de la expresión «y sin obstáculos» eran decepcionantes, pero deseaba dar gracias a los Gobiernos por ayudar a dar un paso importante en la determinación de la necesidad de designar a la gente de mar como trabajadores clave en el texto del Convenio.
- 198. El Presidente** concluyó que la propuesta núm. 4 se había adoptado en su forma subenmendada.
- 199.** Así quedó acordado

Propuesta núm. 5 sobre el trato justo de la gente de mar en caso de siniestros marítimos

- 200.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 5 de enmienda al Código relativa a la norma A5.1.6 del MLC, 2006, presentada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de mar, que tenía por objeto añadir en la norma A5.1.6 el siguiente nuevo párrafo «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.».
- 201. El Vicepresidente de la gente de mar**, presentando la propuesta, dijo que su intención estaba clara, y consistía en introducir una referencia a las *Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo*. También estaba proponiéndose una enmienda consistente

en incluir una referencia a las *Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos*, que había sido acordadas en noviembre de 2024 y aprobadas ulteriormente por el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT. Aunque cabía pensar que era prematuro hacer referencia a dichas Directrices en el Convenio, la gente de mar consideraba que, cuanto antes se incluyeran en el MLC, 2006, mejor sería para la gente de mar a la que se imputaba judicialmente, se denegaban las debidas garantías procesales, y se detenía. Debería ponerse énfasis en el vínculo entre el trato justo en el contexto de los siniestros marítimos y marinos, y la rapidez con la que se podía acusar a la gente de mar de infracciones penales en relación con accidentes marítimos. Un ejemplo reciente era el capitán del Solong, a quien se había acusado de homicidio.

202. El Vicepresidente armador apoyó la propuesta.

Enmienda A.67

203. La enmienda A.67, presentada por los Gobiernos de 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 pretendía añadir, en la norma A5.1.6, párrafo 1, después de las palabras «tener debidamente en cuenta», las palabras «los principios establecidos por el Código de Investigación de Siniestros de la OMI y».

204. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, propuso subenmendar la enmienda A.67, sustituyendo las palabras «los principios establecidos por el Código de Investigación de Siniestros de la OMI» por las siguientes palabras: «los principios establecidos por el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, de la OMI,».

205. La enmienda, en su forma subenmendada, fue apoyada por **el Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar**.

206. El Vicepresidente gubernamental señaló que el Código de Investigación de Siniestros de la OMI era obligatorio en virtud del Convenio SOLAS, en el que eran partes la mayoría de los países que habían ratificado el MLC, 2006. Era uno de los Códigos más importantes de la OMI, además de ser fundamental cuando se llevaban a cabo auditorías de la OMI.

207. Enmienda A.67 fue adoptada en su forma subenmendada.

Enmienda A.14

208. La enmienda A.14, presentada por la gente de mar, pretendía, en la norma A5.1.6, párrafo 1, añadir, después de las palabras «Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo» las palabras «y de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos.».

209. La enmienda A.14 fue respaldada por **el Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar**.

210. El Vicepresidente gubernamental señaló que, en principio, los Gobiernos apoyaban la propuesta original, aunque algunos se preguntaban si sería mejor incluirla en las pautas. En lo tocante a la enmienda A.14, si bien los Gobiernos apoyaban plenamente las *Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos*, el Comité Jurídico de la OMI las había adoptado hacía apenas unas semanas, por lo que sería prematuro incluirlas ya en el MLC, 2006.

211. **Una representante adjunta del Secretario General** recordó que las *Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos* habían sido debatidas extensamente por un grupo de trabajo de la OMI antes de transmitirse al Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, que las había examinado en noviembre de 2024, y que ulteriormente habían sido aprobadas por el Consejo de Administración de la OIT y por el Comité Jurídico de la OMI. Por consiguiente, habían sido plenamente adoptadas por los organismos respectivos y no se esperaba que surgieran revisiones o incertidumbres.
212. **Un observador que representaba a la OMI** confirmó que las Directrices se habían preparado durante algunos años antes de su adopción formal, en noviembre de 2024, antes de pasar por los diferentes procedimientos establecidos en las dos organizaciones para su aprobación.
213. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que, si la referencia a las Directrices pertinentes era aprobada por la quinta reunión del STC, la enmienda respectiva al MLC, 2006 no entraría en vigor durante dos años más, lo que proporcionaría suficiente tiempo para que se examinaran con detenimiento. Si la referencia fuera adoptada por la próxima reunión del STC, la enmienda no entraría en vigor hasta 2030.
214. **Un representante del Gobierno de Noruega** señaló que había que actuar con cautela en relación con la situación de las Directrices, que indicaban en el párrafo 3 de su introducción que no tenían por objeto interferir en la aplicación de la legislación de ningún Estado, ni menoscabar la aplicación del derecho penal o civil interno, de sus procedimientos, ni de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional. Sin embargo, la resolución del Comité Jurídico de la OMI indicaba que los Estados Miembros deberían contemplar su incorporación a la legislación nacional. Si bien la enmienda se había propuesto con la mejor de las intenciones, podrían plantearse cuestiones jurídicas si su adopción implicaba cualquier tipo de obligación en relación con el Derecho penal y procesal nacional. Por consiguiente, Noruega se reservaba su posición sobre la enmienda, en su forma subenmendada.
215. **Una representante adjunta del Secretario General** recordó que el representante del Gobierno del Reino Unido se había venido refiriendo a la entrada en vigor de la enmienda al Código MLC, 2006, no a las Directrices, y que la redacción de la enmienda A.14 era «tener debidamente en cuenta las recomendaciones» de las últimas versiones de las Directrices.
216. **Los representantes de los Gobiernos del Brasil, las Islas Cook, Nigeria, Panamá y los Países Bajos, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, la Federación de Rusia, Filipinas, Jamaica, el Pakistán, la República de Corea y Sudáfrica** apoyaron la enmienda, en su forma subenmendada.
217. **Un representante del Gobierno de Liberia**, al tiempo que apoyaba la enmienda, en su forma subenmendada, planteó la cuestión de si la expresión «siniestro marino» debería sustituirse por «incidente marítimo» o «incidente marino», lo que abarcaría tanto los accidentes como los delitos.
218. **El Vicepresidente armador** no tenía opiniones firmes sobre la referencia a «siniestro marino» o «siniestro marítimo», pero señaló que el título general de la regla 5.1.6 era «Siniestros marítimos». Además, las *Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos* podían aplicarse fácilmente en las situaciones en las que no había habido un siniestro marino o un incidente marítimo. La cuestión podía remitirse al comité de redacción, con contribuciones de la Consejera Jurídica.
219. **Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, estuvo de acuerdo en que la cuestión podía remitirse al comité de redacción.

220. **Una representante del Gobierno de Dinamarca**, al tiempo que expresó su acuerdo en que la cuestión pudiera remitirse al comité de redacción, consideraba que también podía plantear cuestiones de fondo.
221. **Un observador que representaba a la OMI** señaló que el Código de Investigación de Siniestros de la OMI tenía un título más específico, a saber, el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos. Por consiguiente, los incidentes marítimos ya estaban incluidos en el ámbito de aplicación del Código, que era vinculante en virtud del Convenio SOLAS.
222. **Una representante adjunta del Secretario General**, en respuesta a una solicitud de aclaración formulada por un representante del Gobierno de la República de Corea relativa a la pertinencia para los siniestros marítimos de las *Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos*, adoptadas recientemente, señaló que estas contenían nuevos elementos que brindaban protección más amplia a la gente de mar en comparación con las Directrices originales, que se habían adoptado en 2006. Por ejemplo, instaban a los Gobiernos a aunar esfuerzos para proporcionar pasaportes a la gente de mar que había sido detenida durante largos periodos y cuyos pasaportes ya no eran válidos. Esos principios más generales podían ofrecer protección a la gente de mar en todos los casos conexos.
223. **El Vicepresidente de la gente de mar** consideraba que las Directrices adoptadas recientemente representaban una reflexión más actualizada de las expectativas de la gente de mar y de los armadores, por lo que eran más pertinentes para las situaciones de imputación judicial y detención de la gente de mar por presuntos delitos. Incluían una nueva sección sobre sus derechos, obligaciones y trato en el caso de ser sospechosa de haber cometido un delito, tales como el derecho a asistencia jurídica, el derecho a conocer los cargos que se les imputan y el derecho a la manutención de una manera coherente con los requisitos del MLC, 2006. Por consiguiente, revestía suma importancia adoptar la enmienda, para que pudieran tenerse debidamente en cuenta las Directrices lo antes posible.
224. **Un representante del Gobierno del Pakistán** señaló que la retención de las palabras «siniestro marítimo» como una referencia a «incidente marítimo» ampliaría excesivamente el alcance de la disposición propuesta.
225. **Un representante del Gobierno de Liberia** expresó su acuerdo con el orador anterior.
226. **Un representante del Gobierno de Türkiye**, tomando nota de la inclusión en la primera oración de una referencia al Código de Investigación de Siniestros de la OMI, propuso la adición de las palabras «del Código y» después de las palabras «en la aplicación» en la segunda oración como una enmienda consiguiente.
227. **Un representante del Gobierno de Noruega** expresó su preocupación por la adición de otra referencia al Código de Investigación de Siniestros de la OMI, lo que podría imponer nuevas obligaciones a los Estados Miembros.
228. **El Presidente** señaló que la subenmienda propuesta por el representante del Gobierno de Türkiye no había sido apoyada, por lo que no se examinaría. Señaló que la enmienda A.14, en su forma subenmendada, había sido aprobada por el Comité y, por lo tanto, la propuesta núm. 5 se adoptaba, en su forma enmendada.
229. Así quedó acordado.

Propuesta núm. 6 sobre las horas de trabajo y de descanso

- 230.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 6 de enmienda al Código relativa a la norma A2.3, párrafo 5, *b)*, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, que pretendía, en el párrafo 5, *b)*, ii), sustituir las palabras «77 horas por cada periodo de siete días» por las palabras «96 horas por cada periodo de siete días».
- 231. El Vicepresidente de la gente de mar**, presentando la propuesta, dijo que estaba muy claro, tal como confirmaban los estudios encomendados y llevados a cabo por la ITF y la Universidad Marítima Mundial, entre otras entidades, que la cultura actual de ajuste en el sector del transporte marítimo estaba teniendo un gran impacto en las horas de trabajo y las horas de descanso. El panorama mostrado por dichos estudios ponía de relieve una verdad inconveniente que era motivo de gran preocupación. Aunque los mecanismos de control y las inspecciones por el Estado rector del puerto no estaban revelando la verdad, y los registros a bordo de los buques no mostraban lo que sucedía realmente, la situación descrita por la gente de mar era completamente diferente. Aunque los registros indicaban que la gente de mar trabajaba en torno a 75 horas por semana en total, en realidad trabajaba más de 90 horas por semana. Además, en la práctica, la mayoría de los marinos no tenía un solo día de vacaciones durante todo el periodo de sus 11 o 12 meses a bordo, lo que constituía una violación flagrante de las disposiciones del Convenio. Asimismo, había muchos estudios que mostraban que trabajar más de 55 horas por semana aumentaba el riesgo de accidentes cerebrovasculares y cardiopatías. Adicionalmente, la situación empeoraba por el efecto negativo del trabajo por turnos. Era preocupante que, en un momento en que los principios y derechos fundamentales en el trabajo de la OIT se habían ampliado recientemente para incluir el derecho a un lugar de trabajo seguro y saludable, el MLC, 2006 siguiera estableciendo un régimen de trabajo de una semana de, en teoría, 75 horas, que en la práctica podía llegar a superar 90 horas. Los Gobiernos no deberían estar cómodos con un convenio cuyos términos socavaban el derecho de la gente de mar a un entorno de trabajo seguro y saludable. Por ejemplo, según el informe provisional relativo al *Solong*, que había estado implicado en una colisión con el *Stena Immaculate*, el capitán, que había sido el único vigilante a bordo, sufría de fatiga, y las horas de trabajo y los niveles de dotación a bordo del buque fueron el motivo fundamental por el que se había producido la colisión, saldándose con la vida de un marino. No era sorprendente que hubiera una crisis de contratación y retención de personal en el sector. Nadie estaría dispuesto a trabajar más de 90 horas a la semana durante 11 o 12 meses. Y la situación solo empeoraría a menos que se tomaran decisiones difíciles ahora para poner fin a las condiciones inaceptables.
- 232. El Vicepresidente armador** reconoció que el tema era motivo de gran preocupación para la gente de mar. Sin embargo, los armadores deseaban retener la redacción original del Convenio, que tenía su origen en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Las negociaciones sobre dicha redacción habían sido difíciles, y la solución de avenencia alcanzada tal vez no fue fácil, pero, al amparo de la OIT, se había establecido. Los armadores estaban convencidos de que en este momento no había razones suficientes para perturbar ese compromiso, en particular dado que los términos de dicho compromiso, que se basaba tanto en las horas de trabajo como en las horas de descanso, se habían reflejado desde entonces en el Convenio de Formación, en su versión enmendada.
- 233. El Vicepresidente gubernamental** dijo que los Gobiernos estaban de acuerdo en que la gente de mar había identificado algunas cuestiones muy importantes. Sin embargo, ya que la OMI también estaba abordando el tema a través del Convenio de Formación y de otros instrumentos conexos, sería adecuado que lo examinara, por ejemplo, el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI o un grupo similar, ya que se reconocía que la cuestión era de vital importancia. Era

lamentable que no se dispusiera del tiempo necesario para abordarla de una manera adecuada, motivo por el cual el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI tal vez fuera un medio adecuado con ese fin.

- 234. El Vicepresidente de la gente de mar**, al tiempo que señaló que no entendía por qué era tan difícil cambiar simplemente el número mínimo de horas de descanso, de 77 a 96, en un periodo de siete días, indicó la importancia de las observaciones formuladas por el Vicepresidente gubernamental en reconocimiento del problema señalado por la gente de mar. A fin de realizar progresos sobre esa y otras cuestiones podía considerar retirar la propuesta si pudiera adoptarse una resolución redactada de manera adecuada que reflejara las cuestiones planteadas.
- 235. El Vicepresidente armador** consideró que la cuestión justificaba un examen detenido, lo que podría hacerse mucho mejor en un foro conjunto OIT-OMI, como el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, ya que tanto el MLC, 2006 como el Convenio de Formación contenían disposiciones paralelas, aunque no idénticas, sobre los periodos de descanso de la gente de mar. Los armadores estarían dispuestos a considerar una resolución sobre el tema.
- 236. Un observador que representaba a la OMI** señaló que valoraba la discusión sobre la propuesta, e instó al Comité, al redactar la resolución, a hacer que la tarea se remitiera al Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI de la forma más clara y específica posible.
- 237.** En ese entendimiento, la propuesta núm. 6 se retiró.

Propuesta núm. 7 sobre las excepciones a las horas de trabajo y de descanso

- 238.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 7 de enmienda al Código relativa a la norma A2.3, párrafo 13, del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, que pretendía sustituir las palabras «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 periodos 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.» por las palabras «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 en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma.».

Enmienda A.19

- 239.** La enmienda A.19, presentada por la gente de mar, pretendía, en la norma A2.3, párrafo 13, tal como figuraba en la propuesta núm. 7, sustituir las palabras «duración máxima del viaje» por las palabras «duración máxima de los periodos de servicio».
- 240. El Vicepresidente de la gente de mar**, presentando la enmienda, dijo que lo que pretendía era abordar algunas cuestiones planteadas por los Gobiernos en relación con la definición de los viajes, en particular los viajes de corta duración. La propuesta estaba relacionada con la posibilidad contemplada en la norma A2.3, párrafo 13, de prever excepciones a las horas normales de trabajo y los periodos de descanso, así como con la posibilidad contemplada en la norma A2.3, párrafo 6, de agrupar las horas de descanso en dos periodos, uno de los cuales debía ser al menos de seis horas ininterrumpidas. El mecanismo establecido en el párrafo 13 para prever excepciones a las horas normales de trabajo era a través de un convenio colectivo, que en la medida de lo posible debía seguir las disposiciones de la norma, pero podría tener en cuenta

el otorgamiento de una licencia compensatoria para la gente de mar que realizaba guardias o para la gente de mar que trabajaba a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración. Sin embargo, los datos parecían mostrar un incumplimiento de los requisitos conexos, y la no aplicación de dichos requisitos. La CEACR había observado en algunos países que los convenios colectivos no se utilizaban con ese fin y había tomado nota de la existencia de acuerdos con la fuerza de trabajo, lo que en la práctica parecía ser una manera de eludir las normas y de evitar requisitos que no se estaban cumpliendo en la práctica. En relación con esto, se refirió al caso de P&O Ferries, que había despedido a 800 trabajadores con el fin de que pudiera emplearse a otros trabajadores con contratos con arreglo a los cuales trabajaban 12 horas al día sin ningún un día de descanso durante 17 semanas. Finalmente, esa explotación planteaba graves problemas de seguridad y de falta de cumplimiento. Por consiguiente, el objetivo de la propuesta era alentar a los Estados Miembros a desempeñar su papel y a exigir convenios colectivos que redujeran la duración máxima de los periodos de servicio y garantizaran el otorgamiento de periodos de descanso compensatorio, como ya hacían los buenos armadores.

241. El Presidente propuso que el Comité también examinara al mismo tiempo la enmienda A.59.

Enmienda A.59

242. La enmienda A.59, presentada por los armadores, pretendía, en la norma A2.3, párrafo 13, retener el texto original de la disposición y, por consiguiente, suprimir el texto contenido en la propuesta núm. 7.

243. El Vicepresidente armador, presentando la enmienda, consideraba que el texto original del párrafo 13 era útil y adecuado, y garantizaba la vigilancia nacional de cualquier excepción por parte de las autoridades competentes. Si, tal como señalaba la gente de mar, dicha labor de vigilancia no se llevaba a cabo, una enmienda a las disposiciones del Convenio no cambiaría dicha situación. Teniendo en cuenta la conclusión de la discusión sobre la propuesta núm. 6 y la remisión del examen de las horas de trabajo y de descanso al Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, no sería adecuado enmendar el texto que existía desde 1996.

244. El Vicepresidente gubernamental señaló que la cuestión que estaba examinándose estaba relacionada con los convenios colectivos, lo cual interesaba esencialmente a los interlocutores sociales. La propuesta del Vicepresidente armador tal vez fuera una respuesta adecuada.

245. El Vicepresidente de la gente de mar valoraba las opiniones expresadas por el Grupo Gubernamental y el Grupo de los Armadores. Sin embargo, puso de relieve que el tema que estaba examinándose no era la negociación colectiva en sí misma, sino el requisito de que las autoridades competentes registraran y autorizaran convenios colectivos, y garantizaran que sus disposiciones establecían menos horas de trabajo y periodos de descanso más largos que el mínimo establecido en el Convenio. Para los Gobiernos, dejar que los interlocutores sociales fueran libres de negociar convenios colectivos que no establecieran mejores normas que los niveles mínimos previstos en el Convenio era una elusión de sus responsabilidades. A fin de realizar progresos, sería aceptable adoptar una resolución redactada de una manera adecuada que remitiera la cuestión al Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, como en el caso de la propuesta núm. 6 conexas.

246. Una representante adjunta del Secretario General señaló que el párrafo 13 establecía una obligación en relación con la negociación colectiva, y recordó que la libertad de negociación colectiva era uno de los principios fundamentales de la OIT. Sin embargo, en el caso actual, los convenios colectivos podían reducir la protección establecida en el MLC, 2006. En virtud de la disposición, los Gobiernos tenían la obligación de autorizar y registrar dichos convenios colectivos y, al hacerlo, verificar su contenido, que en la medida de lo posible debía estar de conformidad

con las disposiciones del Convenio. Eso era importante porque si, por ejemplo, un sindicato era muy débil y estaba de acuerdo con excepciones excesivas, el convenio colectivo tendría que ser rechazado por las autoridades. Si la cuestión era examinada por un grupo de trabajo como el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, sería necesario reconocer que la negociación colectiva formaba parte claramente del mandato de la OIT, aunque la autorización de excepciones a las horas de trabajo y de descanso era una cuestión diferente. De la información disponible parecía desprenderse que la legislación de la gran mayoría de países contemplaba las excepciones a las horas de trabajo permitidas por el Convenio, porque habían sido importadas del Convenio de Formación, pero no se habían acordado por conducto de la negociación colectiva, tal como exigía el MLC, 2006.

- 247. El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que, tras la celebración de consultas entre los grupos, se había acordado un proyecto de resolución que se remitiría al Comité, que cubriría las cuestiones planteadas durante la discusión de las propuestas núms. 6 y 7, que, por consiguiente, retiraba.
- 248.** El Comité tomó nota del retiro de las propuestas núms. 6 y 7.

Propuestas núms. 8 y 9 sobre la formación y las calificaciones, la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes

- 249.** La discusión que figura a continuación está relacionada con las propuestas núms. 8 y 9, que cubrían temas similares.
- 250.** La propuesta núm. 8 de enmienda al Código relativa a la regla 1.3 del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, tenía por objeto añadir a la regla 1.3 la siguiente nueva norma A1.3: «Norma A1.3 - Formación y calificaciones
1. 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.».
- 251.** La propuesta núm. 9 de enmienda al Código relativa a la norma A2.8 del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, pretendía, en la norma A2.8, párrafo 3, sustituir las palabras «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.» por lo siguiente: «, 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».
- 252. El Vicepresidente de la gente de mar** puso de relieve la importancia de una transición justa para los marinos, de los cuales, según estudios recientes, se creía que 800 000 tendrían que seguir un proceso de reciclaje o de perfeccionamiento profesional para afrontar efectivamente la descarbonización del sector a fin de garantizar la manipulación segura de combustibles alternativos. Sin embargo, a la luz de las discusiones que estaban manteniéndose en el contexto de la OMI sobre dichas medidas y las medidas económicas que podrían acordarse para financiar la descarbonización del sector del transporte marítimo, y habida cuenta de las limitaciones de tiempo a las que se enfrentaba el Comité, muy a su pesar retiraría las propuestas núms. 8 y 9 y cualquier enmienda conexa, y consideraría presentarlas nuevamente a la próxima reunión del STC.
- 253. El Presidente** tomó nota del retiro de las propuestas núms. 8 y 9 y, como consecuencia, las enmiendas A.21, A.57, A.58 y A.79 no se examinarían.

Propuesta núm. 10 sobre la repatriación

254. La discusión que tuvo lugar a continuación se refirió a la propuesta núm. 10 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1 y a la pauta B2.5.1, párrafo 3, del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, que pretendía:

- añadir, en la norma A2.5.1 el siguiente nuevo párrafo: «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 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.» y
- suprimir la pauta B2.5.1, párrafo 3.

Enmienda A.56

255. La enmienda A.56, presentada por el Grupo de los Armadores, pretendía, en la norma A2.5.1, suprimir totalmente el nuevo párrafo 3.

256. El Vicepresidente armador, presentando la enmienda, indicó que las razones de la propuesta para suprimir todo el nuevo párrafo propuesto no diferían mucho de las razones indicadas cuando se había presentado una propuesta muy similar en la cuarta reunión del STC en 2022. El término «repatriación» se refería al retorno de la gente de mar a su país de origen, como se había reafirmado en 1987, cuando se había adoptado el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), y en 2006, cuando se había incorporado al MLC, 2006. Los armadores no elegían dónde vivía la gente de mar, y la propuesta, en su forma actual, impondría un lastre económico a los armadores que sería difícil de cuantificar y gestionar, y que podría cambiar cada vez que un marino se mudara. Podría recompensar a la gente de mar que se trasladaba a los lugares más lejanos y de difícil acceso, ya que se exigiría a los armadores asumir el costo necesario para transportarlos a sus hogares. En efecto, podría tener la consecuencia imprevista de que la gente de mar que vivía en las capitales estuviera en una situación más favorable para hallar un empleo que la que vivía más lejos, a fin de reducir al mínimo los costos de la repatriación. Cuando los armadores pagaban los gastos de viaje de los miembros de la tripulación, podían cubrir el costo total del viaje, o el reembolso podía estar sujeto a límites, como cubrir el costo del viaje en tren, pero no en taxi. De conformidad con la legislación en al menos algunos países, dichos pagos podían dar lugar a una obligación tributaria, puesto que el pago de un trayecto al trabajo o desde el trabajo se consideraba una prestación en especie. Si la propuesta se aceptaba, ¿se esperaría que los armadores cubrieran cualquier obligación tributaria? Algunos armadores tal vez trataran de recortar el costo adicional conteniendo el aumento de los salarios o reduciendo otros elementos de las medidas de estímulo relacionadas con el empleo. Sería imposible hacer esto de una manera equitativa, por lo que sería inevitable que hubiera ganadores y perdedores. La gente de mar señalaba que la propuesta estaba justificada, porque su objetivo era poner en consonancia las prestaciones de repatriación estándar con las situaciones de abandono, pero las dos situaciones diferían considerablemente. La tripulación que había sido abandonada se encontraba en una situación muy angustiada, ya que su empleador había desaparecido efectivamente y la había dejado sin apoyo. Probablemente se le debía un salario y tal vez se había dejado a sus familias sin medios para pagar las facturas domésticas. Por consiguiente, estaba justificado que, en tales circunstancias, el proveedor de garantía financiera

asumiera el costo de todo el viaje hasta el hogar del marino, así como otras obligaciones. En cambio, en los casos de repatriación rutinaria, no se dejaba a la gente de mar sin el apoyo del armador. Su empleo podría continuar o, si la relación de trabajo estaba tocando a su fin, se pagaba al marino puntualmente y en su totalidad, y se le pagaba una suma por las vacaciones que no había tomado. En el caso de que hubiera sufrido accidentes o enfermedades a bordo, tendría derecho a recibir prestaciones por enfermedad durante 16 semanas, o tal vez más. Por consiguiente, la comparación no era válida y los armadores no podían apoyar la propuesta.

- 257. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que la disposición que estaba actualmente en vigor sobre este tema debía actualizarse, porque se había adoptado en 1926 y, en efecto, se refundía en los instrumentos revisados de 1987 y 2006, con muy pocas modificaciones en el texto. En cambio, una de las características más significativas del MLC, 2006 era que se trataba de un instrumento vivo, y que el papel de los mandantes tripartitos era actualizar y adaptar su texto a los requisitos actuales. Un buen ejemplo eran las enmiendas adoptadas al MLC, 2006 sobre la repatriación en los casos de abandono, que reconocían el derecho de la gente de mar, en determinadas circunstancias y en condiciones específicas, a ser repatriada a sus hogares. Esto justificaba ampliamente que la presente propuesta armonizara el punto de destino elegido para la repatriación con el domicilio de la gente de mar. Asimismo, si bien estaba claro que la gente de mar que había sido abandonada se encontraba en una situación particularmente angustiada, no había un motivo claro por el que las condiciones de repatriación tuvieran que diferir en otras circunstancias. Cuando la gente de mar se desplazaba desde su hogar hasta su lugar de trabajo, merecía recibir una manutención y beneficiarse de cobertura médica. Había muchos ejemplos de gente de mar cuya repatriación había sido interrumpida y a la que se había comunicado que el armador no tenía la obligación de proporcionarle manutención o de cubrir las emergencias médicas. Durante la pandemia de COVID-19, la crisis del cambio de tripulación había dejado a la gente de mar abandonada o en cuarentena, y esta había tenido que sufragar sus propios gastos sin el apoyo de los armadores. La propuesta tenía por objeto aprender una de las lecciones de la pandemia. Por consiguiente, se opuso a la enmienda.
- 258. El Vicepresidente gubernamental** indicó que los Gobiernos preferían la enmienda A.66, que tenía por objeto reformular ligeramente la propuesta. Si bien los Gobiernos apoyaban la intención subyacente a la propuesta, consideraban que era necesario adaptar ligeramente la formulación, por ejemplo, en relación con el punto de destino elegido para la repatriación, que podía ser el hogar del marino o un punto de destino para la repatriación acordado mutuamente. Debería reconocerse que el hogar del marino tal vez no fuera el punto de destino ideal para la repatriación en todas las circunstancias, por ejemplo, si se encontraba en una zona de guerra.
- 259. El Presidente** señaló que no había acuerdo tripartito en apoyo de la enmienda A.56, por lo que ya no se examinaría.

Enmienda A.66

- 260.** La enmienda A.66, presentada por los Gobiernos de 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, pretendía volver a redactar el nuevo párrafo 3 propuesto de la norma A2.5.1, para que rezara: «3. Sin perjuicio de cualesquiera convenios colectivos que regulen las cuestiones abordadas en la presente disposición, los costos que debe asumir el armador por la repatriación con arreglo al párrafo 2, apartado c), incluirán al menos lo siguiente: a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación; b) el alojamiento y la alimentación de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta que llega 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 que llega al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto por la legislación o por convenios colectivos; d) el transporte del 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.».

- 261. El Vicepresidente de la gente de mar** planteó algunas cuestiones de redacción en relación con la enmienda A.66. En primer lugar, cuestionó la referencia a los convenios colectivos al comienzo del párrafo. Si bien estaba claro que las cuestiones abordadas por el párrafo a menudo estaban contempladas en los convenios colectivos, era más normal, en el contexto del MLC, 2006, referirse a ellas al final de la disposición y en relación con la legislación en un texto que ya estaba contenido en el apartado c), como se proponía en la enmienda. Estuvo de acuerdo en que el hogar de la gente de mar tal vez no fuera el punto de destino más conveniente para la repatriación en todas las circunstancias, y convendría reflejar el concepto con una formulación adecuada. Sin embargo, también era importante cubrir las circunstancias en las que la gente de mar vivía a distancias considerables de las grandes ciudades. Uno de los principales suministradores de mano de obra para el sector del transporte marítimo mundial era un país que consistía en un archipiélago de 17 000 islas, y no era razonable limitar la repatriación a una ciudad que podría requerir tres días de viaje desde el domicilio de la gente de mar. También era irrazonable que la repatriación no cubriera los costos necesarios de alojamiento y alimentación. Con respecto al equipaje, la cifra de 30 kg indicada en la propuesta provenía de la pauta. Sin embargo, podría plantearse el problema de que se permitiera un límite de equipaje de 30 kg en los viajes internacionales, pero un límite mucho menor en los viajes nacionales de conexión. Por consiguiente, convenía que el texto de la enmienda no especificara un límite de peso, ya que la repatriación debería cubrir las pertenencias personales de la gente de mar.
- 262. El Vicepresidente gubernamental** propuso una subenmienda al apartado c), consistente en sustituir las palabras «el punto de destino elegido para la repatriación» por las palabras «el domicilio o el punto de destino para la repatriación acordado mutuamente».
- 263. Un representante del Gobierno del Japón** apoyó la enmienda A.66, por lo que retiró la enmienda A.10.
- 264. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que la supresión de la palabra «adecuada» en relación con la alimentación planteaba problemas. La referencia a los convenios colectivos al comienzo del párrafo también planteaba algunas dificultades. Las normas mínimas aplicables a la repatriación deberían ser equivalentes a las aplicables en los casos de abandono.
- 265. El Vicepresidente armador**, al tiempo que acogía con agrado la enmienda en su forma original, a reserva de ciertas modificaciones, dijo que no podía aceptar la subenmienda propuesta por el Vicepresidente gubernamental.
- 266. El Presidente indicó** que no se había alcanzado un acuerdo sobre el texto subenmendado de la enmienda, por lo que el Comité examinaría el texto original de la enmienda A.66.
- 267. El Vicepresidente armador** solicitó una aclaración sobre la frase introductoria del párrafo propuesto. ¿Las palabras «Sin perjuicio de cualesquiera convenios colectivos que regulen las cuestiones abordadas en la presente disposición» significaban que, si las partes en el acuerdo colectivo así lo convenían, las disposiciones del convenio colectivo podrían en ciertos aspectos ser menos que las de la disposición? Por ejemplo, si las partes acordaban un límite de 23 kg de equipaje en lugar, por ejemplo, de 30 kg, ¿eso se aplicaría? Los apartados a) y b) relativos al pasaje al punto de destino elegido para la repatriación y al alojamiento y la alimentación de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido

para la repatriación eran aceptables en su redacción actual. Sin embargo, el apartado c) relativo a 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 por la legislación o por convenios colectivos, no debería trasladarse de las pautas a la norma. Propuso subenmendar el apartado d) mediante la adición de las palabras «hasta 30 kg» después de las palabras «el transporte de». El apartado e) sería aceptable con su redacción actual. El traslado de la mayor parte del párrafo de las pautas a un requisito de obligado cumplimiento era un gran cambio, pero sería aceptable para los armadores siempre y cuando el apartado sobre la remuneración y las prestaciones permaneciera en las pautas.

- 268. Una representante adjunta del Secretario General**, en respuesta a una solicitud de aclaración, indicó que, si se adoptaban las palabras «hasta 30 kg» de equipaje, y un convenio colectivo especificaba 23 kg de equipaje, eso se incluiría en «hasta 30 kg», por lo que sería aplicable.
- 269. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que los convenios colectivos podían prever condiciones más favorables, que deberían reflejarse en la frase introductoria, por ejemplo, mediante la supresión de las palabras «que regulen las cuestiones abordadas en la presente disposición» y su sustitución por las palabras «prevean disposiciones más favorables». Además, era ilógico que no hubiera un límite de peso para el equipaje que se cubría para la gente de mar abandonada, pero sí un límite de 30 kg para quienes eran repatriados tras un servicio normal. La gente de mar que trabajaba 11 meses podía acumular muchas pertenencias.
- 270. El Vicepresidente armador** se opuso a la subenmienda propuesta, que iba en contra del objetivo del MLC, 2006 de establecer normas mínimas.
- 271. El Vicepresidente gubernamental** indicó que podía haber cierta flexibilidad sobre el texto de la disposición propuesta, y que el tema cubierto era esencialmente una cuestión sobre la que los interlocutores sociales debían alcanzar un acuerdo.
- 272. Una representante del Gobierno de Indonesia** no apoyó la propuesta de los armadores de retener el apartado c) en las pautas, y consideraba que el peso especificado debería ser «30 kg», tal como figuraba en la pauta, y no «hasta 30 kg».
- 273. Un representante del Gobierno de Filipinas** no podía apoyar el texto actual propuesto con la retención del apartado c) en la norma. Señaló que convendría aclarar si el punto de destino para la repatriación era elegido por el armador o por la gente de mar.
- 274. Un representante del Gobierno de Francia** prefería el texto de la enmienda tal como figuraba antes de la subenmienda propuesta por la gente de mar a la parte introductoria de la oración, y prefería mantener el apartado c) como una pauta.
- 275. Una representante del Gobierno de Dinamarca** estuvo de acuerdo en que el apartado c) debería retenerse en las pautas, en particular si el texto propuesto por la gente de mar se retenía en la parte introductoria del nuevo párrafo.
- 276. Los representantes de los Gobiernos de Grecia y Barbados** estuvieron de acuerdo con los representantes de los Gobiernos de Francia y Dinamarca.
- 277. Una representante del Gobierno de las Islas Cook** precisó que el punto de destino elegido para la repatriación era un aspecto obligatorio que debía especificarse en el acuerdo de empleo de la gente de mar, por lo que se acordaría cuando este se firmara.
- 278. Una representante adjunta del Secretario General** aclaró que, de conformidad con la pauta B2.5.1, párrafo 3, a), los costos que debe sufragar el armador por la repatriación deberían incluir al menos el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el

párrafo 6 de la pauta, que contenía disposiciones más precisas que especificaban los puntos de destino a los que podría repatriarse a la gente de mar.

- 279. El Vicepresidente de la gente de mar** expresó su admiración por la manera en que los países escandinavos y otros países fomentaban la negociación colectiva como un mecanismo principal para la consecución de la justicia social, un salario justo y prestaciones sociales. Sin embargo, la redacción de la parte introductoria de la oración, antes de su subenmienda propuesta, no contenía la terminología habitual utilizada en el Convenio y daba lugar claramente a excepciones a las normas mínimas establecidas en el resto del párrafo. En lo tocante al peso del equipaje de la gente de mar, sería mejor no indicar ningún peso específico.
- 280. El Vicepresidente armador** no podía aceptar la redacción del párrafo introductorio de la oración propuesta por la gente de mar. Añadió, refiriéndose en particular al peso especificado para el equipaje que debía cubrir las disposiciones sobre la repatriación, que su traslado de una pauta a una norma no conllevaba la pérdida de derechos. Algunos Gobiernos tal vez hubieran adoptado legislación que tenía debidamente en cuenta la disposición que figuraba en las pautas, y no cambiarían la legislación como consecuencia. Otros tal vez hubieran establecido en la legislación un peso mayor para el equipaje de la gente de mar. A los Gobiernos que aún no habían adoptado legislación sobre el tema se les exigiría que lo hicieran. Como consecuencia, nadie saldría perdiendo con la especificación del límite propuesto de 30 kg.
- 281. Un representante del Gobierno del Reino Unido** propuso, a fin de superar las dificultades para alcanzar un acuerdo en el Comité, suprimir las palabras introductorias «Sin perjuicio de cualesquiera convenios colectivos que regulen las cuestiones abordadas en la presente disposición,» o incluir ese texto a final del párrafo, indicando que los convenios colectivos podrían proporcionar condiciones diferentes, pero no menos favorables, a las especificadas en otras partes del Convenio.
- 282. El Vicepresidente de la gente de mar** respaldó la propuesta de eliminar las palabras introductorias del párrafo propuesto.
- 283. El Vicepresidente armador** podía aceptar la subenmienda de suprimir la parte introductoria de la oración.
- 284. El Presidente** señaló que se había alcanzado un acuerdo sobre la supresión de la parte introductoria de la oración, y sobre los apartados *a)* y *b)*.
- 285. Los representantes de los Gobiernos de las Bahamas, Dinamarca y Liberia** estuvieron de acuerdo en que el apartado *c)* se retuviera en las pautas.
- 286. Una representante del Gobierno de Indonesia**, al tiempo que indicó su preferencia por la inclusión del apartado en la norma, señaló que podía aceptar su retención en las pautas si la gente de mar estaba de acuerdo.
- 287. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que el texto del apartado *c)* especificaba «si ello está previsto por la legislación o por convenios colectivos», por lo que no debería plantear un problema incluirlo en la norma. Sin embargo, con miras a alcanzar un acuerdo, y para no perder el resto de la propuesta, podía aceptar su retención en las pautas.
- 288.** Así quedó acordado.
- 289. El Vicepresidente armador**, con referencia al apartado *d)*, señaló que, a cambio de aceptar el traslado de la disposición de las pautas a una norma, querría que se incluyeran las palabras «hasta 30 kg» en relación con el equipaje. Si las leyes nacionales contenían un requisito que contemplaba un peso mayor, este no se vería afectado. Dado que la parte introductoria de la oración especificaba «al menos», era necesario garantizar que la norma mínima establecida en el

apartado d) fuera un máximo de 30 kg, especialmente en vista de los precios cada vez más elevados establecidos por las compañías aéreas para la facturación del equipaje.

- 290. El Vicepresidente de la gente de mar**, tomando nota de que las palabras «al menos» figuraban en la parte introductoria de la oración, dijo que entonces no era lógico especificar «hasta 30 kg». Sin embargo, a pesar de ello, parecería que el texto podría tener un significado diferente para diferentes personas y que, dado que las palabras «al menos» estaban reteniéndose, 30 kg era, en efecto, una norma mínima, por lo que no cambiaría la situación actual. Como consecuencia, en aras del consenso, podía aceptar el texto propuesto.
- 291. El Presidente** tomó nota de que la enmienda A.66 se había aprobado en su forma subenmendada, y que conllevaría algunas enmiendas consiguientes a la pauta, las cuales podían ser examinadas por el comité de redacción.

Enmienda A.81

- 292.** La enmienda A.81, presentada por los Gobiernos de 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, pretendía, en la norma A2.5.1, párrafo 5, *b)*, suprimir el texto actual y reemplazarlo por el siguiente: «*b)* el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar en las circunstancias previstas en el apartado *a)*, que podrán incluir el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación, el transporte del equipaje personal de la gente de mar, y costos razonables de alimentación y alojamiento, y».
- 293. El Vicepresidente gubernamental** propuso dos nuevas subenmiendas. La primera, de conformidad con el lenguaje utilizado normalmente en las disposiciones vinculantes, era sustituir las palabras «podrá recuperar» por las palabras «recuperará». La segunda era una consecuencia de la adopción de la enmienda A.66, y consistía en la adición de las palabras «y de tratamiento médico, si es necesario», después de las palabras «alimentación y alojamiento».
- 294. El Vicepresidente de la gente de mar** podía aceptar la enmienda en su forma subenmendada.
- 295. Un representante del Gobierno de Francia** señaló que la inclusión de la referencia al tratamiento médico y de la palabra «recuperará» era consecuencia del traslado de la disposición de las pautas a la norma, y de la adopción de la enmienda A.66.
- 296. El Vicepresidente gubernamental**, tras la celebración de nuevas consultas, retiró la enmienda A.81.
- 297. El Presidente** tomó nota de que, tras la adopción de la enmienda A.66 y el retiro de la enmienda A.81, la enmienda A.29 ya no se examinaría. Indicó que la propuesta núm. 10 se había aprobado, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 11 sobre la guía médica internacional de a bordo

- 298.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 11 de enmienda al Código relativa a la pauta B4.1.1, párrafos 2 y 4, del MLC, 2006, presentada por el Grupo de los Armadores, que pretendía:
- añadir, en la pauta B4.1.1, párrafo 2, después de las palabras «las ediciones más recientes de la» las palabras «International Medical Guide for Seafarers and Fishers» y
 - añadir, en la pauta B4.1.1, párrafo 4, después de las palabras «la última edición de la» las palabras «International Medical Guide for Seafarers and Fishers, la».

299. **El Vicepresidente armador** recordó que el Convenio establecía el requisito en la norma A4.1, párrafo 4, *a)*, de que los buques llevaran a bordo una guía médica. Por consiguiente, la propuesta pretendía incluir en la pauta B4.1.1 una referencia a la nueva «International Medical Guide for Seafarers and Fishers» publicada en marzo de 2023. La Guía, que era un producto comercial del que la ICS no se había beneficiado hasta la fecha, había sido preparado por la ICS en estrecha colaboración con las partes interesadas, incluida la ITF y la Asociación Internacional de Medicina Marítima, como un instrumento para la persona a bordo responsable de la atención médica. Lo que se pretendía era mantener actualizada la Guía.
300. **El Vicepresidente gubernamental y el Vicepresidente de la gente de mar** respaldaron la propuesta.
301. **Una representante del Gobierno de Polonia**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, reconoció la intención subyacente a la propuesta, que tenía por objeto actualizar los requisitos en relación con la formación. Apoyó la inclusión de la referencia a la «International Medical Guide for Seafarers and Fishers» junto con las demás guías, incluida la «Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas», que garantizaría que los responsables de la atención médica a bordo tuvieran acceso a la última información médica, lo cual era esencial para la seguridad y el bienestar de la gente de mar.
302. **El Presidente** tomó nota del apoyo a la adopción de la propuesta núm. 11.
303. Así quedó acordado.

Propuesta núm. 15 sobre la atención médica a bordo de buques y en tierra

304. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 15 de enmienda al Código relativa a la norma A4.1 y la pauta B4.1.1, párrafo 3, del MLC, 2006, presentada por los Gobiernos de 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, que pretendía suprimir la pauta B4.1.1, párrafo 3, y añadir a la norma A4.1, párrafo 4, el siguiente apartado: «*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.».
305. **El Vicepresidente gubernamental** señaló, en particular en vista de los procesos que estaban llevándose a cabo en la OMI sobre el mismo tema, que era prematuro examinar la cuestión en la reunión actual del STC. A fin de realizar progresos sobre otros temas, propuso retirar la propuesta y presentar una propuesta similar a la sexta reunión del STC.
306. La propuesta núm. 15 fue retirada.

Propuesta núm. 16 sobre la duración máxima del periodo de servicio a bordo

307. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 16 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1, párrafos 1 y 2, y a los anexos A5-I, A5-II (Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DMLC), partes I y II) y A5-III, del MLC, 2006, presentada por los Gobiernos de 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, que pretendía:

- añadir, en la norma A2.5.1, párrafo 1, el siguiente nuevo apartado: «*d*) al término de la duración máxima del periodo de servicio a bordo, establecida en el párrafo 2, apartado *b*) de la presente norma.»;
- sustituir el párrafo 2, *b*) de la norma A2.5.1 por el siguiente nuevo apartado: «*b*) que la duración máxima del periodo 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.»;
- añadir, en el anexo A5-I, después de las palabras «Horas de trabajo y de descanso», lo siguiente: «Duración máxima del periodo de servicio a bordo»;
- añadir, en el anexo A5-II (DMLC, parte I), el siguiente punto nuevo: «17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5)»;
- añadir, en el anexo A5-II (DMLC, parte II), el siguiente punto nuevo: «17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5)»;
- añadir, en el anexo A5-III, después de las palabras «Horas de trabajo y de descanso», lo siguiente: «Duración máxima del periodo de servicio a bordo».

Enmiendas A.37 y A.6

- 308.** La enmienda A.37, presentada por el Grupo de los Armadores, y la enmienda A.6, presentada por el Gobierno de Tailandia, eran idénticas, y pretendían, en la norma A2.5.1, párrafo 1, suprimir el nuevo apartado propuesto *d*).
- 309.** La discusión también hizo referencia a la enmienda A.20, presentada por la gente de mar, que pretendía, en la norma A2.5.1, párrafo 2, sustituir el apartado *b*) por el siguiente nuevo apartado: «*b*) que la duración máxima del periodo 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 nueve (9) meses, duración que podrá extenderse a diez (10) meses o reducirse a ocho (8) meses por razones de conveniencia operacional. 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.».
- 310.** El **Vicepresidente de la gente de mar** se opuso a las enmiendas A.37 y A.6, que serían contrarias al propósito subyacente a la propuesta.
- 311.** El **Vicepresidente gubernamental** propuso una subenmienda, cuyo objetivo era tener en cuenta algunas de las preocupaciones abordadas por las enmiendas A.37 y A.6. Apoyándose en la percepción de que sería demasiado preceptivo prever que toda prolongación de la duración máxima del periodo de servicio a bordo «no deberá exceder de 20 días», la subenmienda pretendía sustituir dichas palabras por una referencia a la necesidad de que ese periodo fuera autorizado por escrito por las autoridades competentes, y fuera acordado mutuamente por escrito por el armador y la gente de mar. Esto debería bastar para proporcionar la flexibilidad que

se requería en vista de la naturaleza del sector del transporte marítimo. Todos los Gobiernos estaban firmemente comprometidos a garantizar que las excepciones a la duración máxima del periodo de servicio a bordo de 11 meses solo se permitieran en casos excepcionales. Estaba claro que la base original de la propuesta núm. 16 era codificar la opinión de la CEACR, que explicaba que la cifra de 11 meses se derivaba de un año menos cuatro semanas de vacaciones anuales.

312. El Presidente señaló que la subenmienda propuesta por el Vicepresidente gubernamental tenía en cuenta las enmiendas A. 37, A.6 y A.20, que se referían al tema central de la propuesta núm. 16.

313. El Vicepresidente de la gente de mar consideraba que la subenmienda propuesta no tenía en cuenta la enmienda A.20. Señaló que la propuesta original partía de la base de que la duración máxima del periodo de servicio a bordo para la gente de mar era 12 meses, menos el periodo correspondiente a sus vacaciones anuales remuneradas, lo que en la práctica significaba 11 meses. Esto había sido negado por los amadores, pero confirmado por la CEACR. Sin embargo, debería reconocerse que la duración máxima del periodo de servicio a bordo era el periodo establecido en el acuerdo de empleo de la gente de mar, tal como se especificaba en la norma A2.5.1 sobre la repatriación, a la que tenía derecho la gente de mar, de conformidad con el párrafo 1, a), si el acuerdo de empleo expiraba mientras esta se encontraba en el extranjero. Por consiguiente, la cifra importante era el periodo establecido en el acuerdo que, sobre la base de uno de los acuerdos más extendidos del sector, el Acuerdo del Foro Internacional de Negociación (IBF), que cubría aproximadamente 12 000 buques y a unos 250 000 marinos en todo el mundo, eran nueve meses, duración que podía prolongarse a diez meses o reducirse a ocho meses por razones de conveniencia operacional. Además, otra disposición del Convenio, la pauta B2.5.1, párrafo 2, preveía que, «al determinar la duración máxima del periodo de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada», «deberían tenerse en cuenta los factores que afectan el medio ambiente de trabajo de la gente de mar» y que «[e]n la medida en que sea factible, todo Miembro debería esforzarse por reducir ese periodo en función de los cambios tecnológicos, y podría inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima.» Por consiguiente, los Miembros debían considerar reducir la duración máxima del periodo de servicio a bordo teniendo en cuenta el entorno de trabajo de la gente de mar y a la luz de los cambios tecnológicos. Uno de estos cambios tecnológicos era la introducción del transporte aéreo de masas, que hacía relativamente fácil repatriar a la gente de mar. Habida cuenta de lo anterior, la gente de mar consideraba, por tanto, que nueve meses representaba una solución de compromiso razonable con la que la mayoría de los armadores ya estarían familiarizados. Los jóvenes y los oficiales experimentados no estarían de acuerdo en prestar servicio a bordo de un buque durante 11 o 12 meses, y probablemente ni siquiera durante nueve meses. En lo que respecta al resto de la subenmienda propuesta por el Vicepresidente gubernamental en relación con la prolongación de la duración máxima del periodo de servicio, había innumerables ejemplos de marinos a los que se había prometido la repatriación a cambio de una prolongación de la duración de su periodo de servicio, pero las promesas no se habían cumplido. Debería ser posible, gracias a la logística moderna, evitar tener que solicitar prolongaciones de la duración del periodo de servicio, y proceder a la pronta repatriación de la gente de mar.

314. El Vicepresidente gubernamental señaló que la subenmienda propuesta era una fiel interpretación de la opinión de la CEACR. Sin embargo, el periodo especificado era un límite máximo basado en criterios de seguridad, que no era lo mismo que los periodos de servicio establecidos en los convenios colectivos y en los acuerdos de empleo de la gente de mar, que eran determinados por los interlocutores sociales. No era posible adoptar una legislación sobre dichos periodos en vista de la gran diversidad de condiciones que se aplicaban en el curso normal de las actividades. La motivación de la propuesta era prevenir situaciones como las que habían

ocurrido durante la pandemia, cuando se había obligado a la gente de mar a permanecer a bordo durante periodos más largos y se les había denegado la repatriación. El MLC, 2006 contenía otras salvaguardias relativas a los periodos normales de servicio. Sin embargo, los miembros gubernamentales no apoyaban la enmienda A.20 propuesta por la gente de mar.

- 315. El Vicepresidente de la gente de mar** no estaba de acuerdo en que las disposiciones que estaban discutiéndose solo tuvieran por objeto establecer condiciones para circunstancias extremas. Durante la pandemia de COVID-19, algunos Gobiernos habían autorizado prolongaciones de la duración de los periodos de servicio a bordo de hasta 17 meses, lo que era absolutamente atroz, en particular dado que la CEACR había indicado que ya no existían las condiciones de fuerza mayor. En respuesta a esa situación, se habían propuesto enmiendas en la última reunión del STC, pero limitadas por condiciones inaceptables que permitían flexibilidad, incluido el concepto de fuerza mayor. Era demasiado esperar que las personas trabajaran 11 meses al año durante 12 horas al día sin ningún día de descanso.
- 316. El Vicepresidente armador** pidió ciertas aclaraciones a los autores de la propuesta, pero no aceptaba la subenmienda propuesta por la gente de mar de establecer la duración máxima del periodo de servicio en nueve meses. La primera pregunta se refería a la prolongación de la duración máxima de los periodos de servicio a bordo, y estaba relacionada con si sería suficiente un reglamento general, una nota de orientación o un instrumento similar, o si se requeriría la autorización de la autoridad competente en cada caso individual en que se prolongara la duración máxima del periodo de servicio. En segundo lugar, con referencia al texto «la duración máxima del periodo 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», la pregunta era si se recalcularía la duración del periodo de servicio si se tomaba un periodo de vacaciones anuales durante ese periodo de 11 meses. La tercera pregunta era si la referencia al puerto desde el cual podía facilitarse la repatriación significaba un puerto que figurara en la travesía programada del buque, o si se esperaría que un buque se desviara a un puerto que no figuraba en ella. Si estaban satisfechos con las aclaraciones que se proporcionaran, los armadores tal vez estarían en posición de aceptar la propuesta, a condición de que se retiraran las adiciones a los anexos.
- 317. El Vicepresidente gubernamental**, en respuesta a las solicitudes de aclaración formuladas por el Vicepresidente armador, señaló que el texto propuesto era suficientemente flexible para permitir autorizaciones generales para la prolongación de la duración máxima del periodo de servicio y, por consiguiente, incumbiría a los Estados del pabellón determinar el procedimiento exacto para ello. Con referencia a los casos en los que se tomaban vacaciones anuales en el periodo de 11 meses de servicio, al reanudarse el servicio se recalcularía efectivamente el periodo de 11 meses. En lo tocante al puerto desde el cual la gente de mar podía ser repatriada, los Gobiernos estaban de acuerdo en que debería ser el primer puerto de escala. Aunque el texto de la disposición era general, estaba claro que no exigiría a los buques desviarse a otro puerto. En lo referente a las adiciones propuestas a los anexos, la posición principal de los Gobiernos era que dichas enmiendas deberían retenerse como contribución para la certificación y para el control por el Estado del puerto. Sin embargo, si no había acuerdo general acerca de que la duración máxima del periodo de servicio podía establecerse en diez meses, entonces estarían de acuerdo en retirar las adiciones propuestas a los anexos.
- 318. El Vicepresidente armador** expresó su agradecimiento al Vicepresidente gubernamental por examinar atentamente las preguntas formuladas y por las respuestas claras proporcionadas. Al pasar revista a dichas respuestas, tomaba nota de la opinión expresada de que, en los casos de prolongación de la duración máxima del periodo de servicio en las situaciones en las que la repatriación era imposible debido al cierre de las fronteras o a otras restricciones, el texto

propuesto no implicaba la necesidad de obtener autorización en cada caso individual. Sin embargo, era preocupante que, al parecer, algunos Estados del pabellón seguían insistiendo en la necesidad de obtener autorización en cada caso individual. Por consiguiente, la redacción tal vez debería reexaminarse. En lo que respecta a los casos en que las vacaciones anuales se tomaban durante el periodo de servicio de 11 meses, ahora estaba claro que el cálculo del siguiente periodo de servicio comenzaría cuando el marino reanudara su trabajo tras el periodo de licencia. En lo tocante al tercer punto, tomó nota de que los Gobiernos opinaban que estaba claro que el texto no exigía a los buques que se desviarán a puertos que no figuraban en su travesía programada, lo que podría tener repercusiones importantes, por ejemplo, en relación con los contratos de fletamento y los seguros de los buques. Sin embargo, la indicación proporcionada por el Vicepresidente gubernamental de que los Gobiernos estarían dispuestos a retirar las adiciones propuestas a los anexos si se aceptaba una duración máxima del periodo de servicio de diez meses, pero las mantendrían si la duración de dicho periodo era de 11 meses, era algo desconcertante. Los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto ya podían verificar la duración del periodo del servicio más allá del cual la gente de mar tenía derecho a ser repatriada ateniéndose al acuerdo de empleo, que podría incluir cualquier convenio colectivo aplicable. Por consiguiente, era difícil comprender la necesidad de incluir una referencia a la duración máxima del periodo de servicio a bordo entre otros temas que se referían esencialmente a la explotación del buque. Por último, los armadores lamentaban tener que comunicar al Comité que no podían estar de acuerdo con una duración del periodo de servicio a bordo que fuera inferior a 11 meses.

- 319. El Vicepresidente de la gente de mar** admitió que era frustrante la falta de progresos sobre esta cuestión a pesar del tiempo dedicado a ella en la cuarta reunión del STC. Estaba claro que la gente de mar aceptaría la propuesta de diez meses como duración máxima del periodo de servicio a bordo. Sin embargo, su Grupo creía que la duración máxima del periodo de servicio a bordo para la mayor parte de la gente de mar estaba establecida en el acuerdo de empleo. Había algunos casos preocupantes en los que las actividades de control realizadas por el Estado rector del puerto no parecían estar interesadas en las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, y solo tenían en cuenta la duración máxima permitida. No obstante, la gente de mar estaba agradecida a los Gobiernos por lo que parecía ser un paso adelante a este respecto al responder a las preocupaciones expresadas por la gente de mar en reuniones anteriores. Por último, la gente de mar deseaba formular algunas observaciones. En primer lugar, en caso de realizarse una pequeña pausa en el viaje durante el periodo de contrato, por ejemplo, unos días para efectuar reparaciones al buque, cuando se permitía que la gente de mar desembarcara, este no sería un caso en el que la duración máxima del periodo de servicio pudiera recalcularse. Eso solo sucedería cuando regresaran a sus hogares para disfrutar de sus vacaciones anuales. Y, en segundo lugar, si la repatriación era imposible debido a las circunstancias, no importaba si se solicitaba la aprobación de la gente de mar y del armador, porque la repatriación era, en cualquier caso, imposible. Sin embargo, el hecho de que la repatriación pudiera ser costosa no significaba que fuera imposible.
- 320. El Vicepresidente armador**, tras la celebración de consultas, propuso subenmendar el texto de la propuesta para que rezara: «[...], 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 del destino de repatriación, la duración máxima del periodo de servicio a bordo podrá prolongarse cuando se notifique a la autoridad competente, si es acordada mutuamente por escrito entre la gente de mar y el armador o el representante del armador, y solo durante el tiempo mínimo necesario para llegar al próximo puerto de escala en el que pueda facilitarse la repatriación.». Este texto iría seguido de la misma oración final, pero las adiciones propuestas a los anexos se suprimirían.

- 321. El Vicepresidente de la gente de mar** cuestionó el procedimiento que se había seguido y expresó su preferencia por la propuesta gubernamental de diez meses como duración máxima del periodo de servicio a bordo.
- 322. Un representante del Gobierno de la República de Corea** solicitó una aclaración de la Consejera Jurídica relativa a la duración máxima del periodo de servicio para la gente de mar especificada en la propuesta núm. 16, que podría dar lugar a un conflicto entre la duración máxima del periodo de servicio especificada y la posibilidad de que la gente de mar renunciara a su derecho a la repatriación. Si un marino optaba por no acogerse al derecho de repatriación, y expresaba su deseo de continuar prestando servicio a bordo durante un periodo prolongado, ¿sería posible que el marino y el armador alcanzaran un acuerdo sobre una prórroga del contrato, lo cual podría dar lugar a un conflicto entre la duración máxima del periodo de servicio y la renuncia al derecho a la repatriación?
- 323. La Consejera Jurídica**, en respuesta a la solicitud de aclaración, recordó al principio que el periodo de 11 meses se refería a la duración máxima del periodo de servicio continuo a bordo sin licencia, deducida por la Comisión de Expertos de una lectura combinada de la norma A2.4, párrafos 2 y 3, sobre las vacaciones anuales, y de la norma A2.5.1, párrafo 2, *b)*, sobre el derecho a la repatriación. La duración máxima del periodo de servicio continuo tenía por objeto garantizar que la gente de mar tomara sus vacaciones anuales pagadas mínimas. Se basaba en el párrafo 2 de la norma A2.4, que preveía 2,5 días civiles de licencia por mes de empleo, o 30 días o un mes, en 12 meses. Además, en la misma norma se indicaba explícitamente que se deberá prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas, salvo en los casos previstos por la autoridad competente. Dicha prohibición tenía por objeto garantizar la consecución efectiva del objetivo de la regla 2.4, que era asegurar que la gente de mar disfrutara de vacaciones anuales en beneficio de su salud y bienestar. Este requisito también estaba intrínsecamente vinculado con la seguridad del buque. En lo tocante a la repatriación, la situación era diferente. De conformidad con la regla 2.5, párrafo 1, la gente de mar tenía derecho a ser repatriada, lo que en su mayor parte consistía en un derecho a viajar y a que se sufraguen sus gastos de viaje, en contraste con el derecho a ausentarse del trabajo. Sin embargo, podía decidir por diversos motivos no ejercer ese derecho a la repatriación cuando surgiera. El Estado del pabellón podría prever por consiguiente la expiración del derecho, si no se reclamaba en un periodo de tiempo razonable, que sería determinado en la legislación nacional o en convenios colectivos (véase la pauta B2.5.1, párrafo 8). El MLC, 2006, contenía dos conjuntos diferentes de normas relativas al derecho a vacaciones anuales y a la repatriación, y la renuncia del derecho a la repatriación no conllevaba el derecho a vacaciones anuales. Por lo tanto, independientemente del ejercicio del derecho a la repatriación, la duración máxima del periodo de servicio a bordo de un buque era, en principio, 11 meses.
- 324. El Vicepresidente gubernamental**, haciendo referencia al texto subenmendado propuesto por los armadores, indicó que los Gobiernos tendrían dificultades para aceptarlo. Por ejemplo, la expresión «se notifique» tenía claramente la intención de reducir la flexibilidad brindada a las autoridades competentes para tomar las disposiciones que consideraran necesarias a fin de desempeñar su papel a este respecto. Además, no estaba en consonancia con los principios generales subyacentes al MLC, 2006, con arreglo a los cuales debería ser firme en cuanto a los principios, pero flexible en lo que respecta a las maneras en que estos se aplicaban.
- 325. Un representante del Gobierno del Brasil** añadió que ahora no estaba claro si el límite de diez meses propuesto seguía considerándose. Un límite de diez meses a la duración máxima del periodo de servicio a bordo sería perfectamente aceptable para el Brasil, y ayudaría a hacer frente a las peligrosas condiciones de trabajo de la gente de mar que prestaba servicio a bordo de los buques durante periodos muy largos.

326. **El Presidente**, a la luz de la discusión, concluyó que no había acuerdo tripartito sobre la propuesta núm. 16, por lo que esta no se adoptaría. Como consecuencia, las enmiendas A.37, A.6, A.36, A.5, A.20, A.35, A.4, A.34, A.3, A.33, A.2, A.32 y A.1 ya no se examinarían.
327. Así quedó acordado.

► V. Votación por el Comité Tripartito Especial sobre las siete propuestas aprobadas de enmienda al Código en relación con las reglas 1.4, 2.1, 2.4, 2.5, 4.3, 4.4 y 5.1 del MLC, 2006

328. Se procedió a una votación nominal de conformidad con el artículo XV, párrafo 4, del MLC, 2006, sobre las siete propuestas aprobadas para enmendar el Código del MLC, 2006. Se votó por separado cada una de las propuestas aprobadas, en el orden de los números que habían sido atribuidos a las propuestas originales. El Comité votó por medios electrónicos.
329. De los 110 Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006, un total de 65 estuvieron representados en la reunión, por lo que se obtuvo el quorum requerido.
330. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a la regla 2.5 (propuesta núm. 2 sobre la repatriación - no discriminación) obtuvo 2 290 votos a favor; no hubo votos en contra y hubo 60 abstenciones.
331. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a la regla 2.4 (propuesta núm. 3 sobre los permisos para bajar a tierra) obtuvo 2 190 votos a favor; hubo 40 votos en contra y 120 abstenciones.
332. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa la regla 2.5 (propuesta núm. 4 sobre la gente de mar como trabajadores clave) obtuvo 2 230 votos a favor; no hubo votos en contra y hubo 120 abstenciones.
333. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a las reglas 4.4 y 5.1 (propuesta núm. 5 sobre los siniestros marítimos) obtuvo 2 280 votos a favor; hubo 20 votos en contra y 50 abstenciones.
334. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a la regla 2.5 (propuesta núm. 10 sobre la repatriación) obtuvo 2 260 votos a favor; hubo 20 votos en contra y 70 abstenciones.
335. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a la regla 4.1 (propuesta núm. 11 sobre la formación médica) obtuvo 2 260 votos a favor; hubo 20 votos en contra y 70 abstenciones.
336. La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a las reglas 1.4, 2.1, 4.3 y 5.1 (propuesta refundida 12/13 sobre la violencia y el acoso) obtuvo 2 190 votos a favor; hubo 40 votos en contra y 120 abstenciones.
337. En todas las votaciones, la mayoría de los votos a favor de las enmiendas comprendieron por lo menos la mitad de los votos a favor atribuidos a los representantes de los Gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los representantes de los armadores, y la mitad de los votos atribuidos a los representantes de la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión.
338. Así, las siete propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 fueron adoptadas.
339. El anexo I contiene información completa sobre los diferentes votos emitidos.
340. **Un representante del Gobierno del Canadá** señaló que actualmente estaban teniendo lugar elecciones federales, por lo que su país estaba atravesando lo que se conoce como un «periodo

provisional», durante el cual la administración pública del Canadá tenía la obligación de abstenerse de contraer nuevos compromisos hasta que fuera elegido un nuevo gobierno. En ese contexto, el Canadá tenía que abstenerse de tomar posiciones oficiales sobre la política emergente, por lo que se había abstenido de todas las votaciones durante la presente reunión. Como signatario del Convenio núm. 190, el Canadá estaba orgulloso de haber ayudado en la campaña para la ratificación del Convenio, participando en mesas redondas de alto nivel y en otros eventos a fin de subrayar su importancia y de arrojar luz sobre la necesidad de combatir la violencia y el acoso en el trabajo. Asimismo, el Canadá había tenido el placer de ser coautor de la propuesta refundida 12/13, y de colaborar con otros Gobiernos y con los interlocutores sociales en el texto revisado adoptado por el Comité, que se remitiría a la Conferencia Internacional del Trabajo para su aprobación. El Canadá confiaba sinceramente en que el hecho de haberse abstenido de votar no cambiaría en absoluto el resultado de los trabajos del STC en relación con dichas propuestas.

- 341. Un representante del Gobierno de Sudáfrica** expresó su apoyo al proceso democrático que estaba teniendo lugar en el Canadá, y acogió con agrado la contribución realizada por el Canadá a la refundición de las propuestas núms. 12 y 13.

► VI. Intercambio de información sobre la aplicación del MLC, 2006

- 342. Un representante del Gobierno de Türkiye** proporcionó información actualizada sobre la situación de su país con respecto a la ratificación del MLC, 2006. Estaba teniendo lugar el proceso interno de ratificación, y se habían celebrado consultas con las instituciones y organizaciones pertinentes y con los interlocutores sociales. Como consecuencia, se había iniciado el proceso de ratificación para el MLC, 2006 y sus enmiendas, y se habían presentado los documentos necesarios al Ministerio de Relaciones Exteriores. El proyecto de ley que aprueba la ratificación se sometería al Presidente para su aprobación tras su adopción por la Gran Asamblea Nacional. A fin de garantizar que la legislación nacional estuviera en consonancia con el MLC, 2006, se había establecido un Comité de Cumplimiento del MLC, y la Dirección General del Trabajo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social hacía las veces de secretaría. La labor ya había comenzado, y los departamentos pertinentes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el Ministerio de Transporte e Infraestructura y otros ministerios competentes y los interlocutores sociales estaban participando activamente en las actividades del Comité de Cumplimiento del MLC.
- 343. El Vicepresidente armador** llamó la atención sobre el párrafo 15 del documento de base para la discusión (STCMLC/2025/3), que indicaba que, entre el 1 de septiembre de 2024 y el 30 de noviembre de 2024, varios memorandos de entendimiento sobre el control por el Estado del puerto, con inclusión de Tokio, París, el Mediterráneo, Viña del Mar, Abuja, el océano Índico y el mar Negro, habían emprendido una campaña de inspección concentrada que se centraba en determinadas disposiciones del Convenio, encaminada a garantizar el cumplimiento de las normas relativas a los salarios de las tripulaciones, incluidos los requisitos en materia de garantía financiera y los acuerdos de empleo de la gente de mar. Señaló que, de conformidad con la regla 5.2.1, párrafo 2, del Convenio, todo Miembro «deberá aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima exigidos en virtud de la regla 5.1.3 como presunción, salvo prueba en contrario, del cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar). Por consiguiente, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, las inspecciones que se realicen en sus puertos deberán limitarse a examinar el certificado y la declaración.». El Código preveía cinco circunstancias específicas en las que se permitía una inspección que fuera más allá del examen del certificado y

de la declaración, que se indicaban en la norma A5.2.1, párrafo 1, apartados *a)* a *d)*. A los armadores les preocupaba que, cuando se emprendieran campañas de inspección concentradas, las inspecciones de los buques se llevaran a cabo dentro de los límites de las atribuciones de los inspectores del Estado rector del puerto establecidos en esas disposiciones.

- 344. La Vicepresidenta de la gente de mar** dijo que las estadísticas recientes sobre los casos de abandono de la gente de mar indicaban que había habido al menos 100 casos en los que, por ejemplo, no se habían cumplido las condiciones de la garantía financiera. Por consiguiente, había motivos de peso para efectuar inspecciones minuciosas.
- 345. Una representante adjunta del Secretario General** recordó que la CEACR había puesto de relieve en numerosas ocasiones el importante papel que desempeñaban los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto al garantizar el cumplimiento armonioso del MLC, 2006 en todo el mundo. La CEACR consideraba que los inspectores desempeñaban un papel complementario al de los órganos de control de la OIT, que examinaban todos los documentos y circulares adoptados con miras a la aplicación del Convenio. Añadió que, tras la pandemia, el Secretario General de las Naciones Unidas había establecido un equipo de tareas que había examinado la aplicación del MLC, 2006. Una de las conclusiones del equipo de tareas había sido la clara necesidad de fortalecer la formación de los inspectores del Estado rector del puerto en todo el mundo en relación con la aplicación del MLC, 2006. A este respecto, había anunciado recientemente que la OIT estaba colaborando con todos los memorandos de entendimiento sobre el control por el Estado del puerto a fin de mejorar el conocimiento del Convenio. Los memorandos de entendimiento habían reconocido que en todas las regiones del mundo había alto nivel de conocimiento de los instrumentos de la OMI, pero no tanto del MLC, 2006. Por consiguiente, la OIT seguiría prestando apoyo en relación con esto. La regla 5.2.1, párrafo 3, indicaba que las inspecciones que se realizaban en los puertos estaban en conformidad con las disposiciones del Código y otros acuerdos internacionales aplicables que rigen las inspecciones de control por el Estado del puerto en el territorio de un país determinado. El MLC, 2006 brindaba una protección mínima y, en algunos ámbitos, como la garantía financiera, algunos Estados del pabellón efectuaban inspecciones anuales, aunque el Convenio no lo exigiera.
- 346. Una experta de la OIT**, presentando el documento de información titulado *Global register of fatalities at sea: Experimental data collection* (STCMLC/2025/INF, disponible en inglés) señaló que, apoyándose en las enmiendas aprobadas por el STC en 2022, la Oficina había procedido a realizar un ejercicio experimental de recopilación de datos sobre las muertes ocurridas en el mar en 2024. Una de las enmiendas al Convenio adoptadas en 2022 exigía que todas las muertes de la gente de mar empleada, contratada o que trabajara a bordo de los buques que enarbolan su pabellón se investigaran y registraran de manera adecuada, y se notificaran cada año al Director General de la OIT a efectos de que se publicaran en un registro mundial. Los principales objetivos del ejercicio experimental de recopilación de datos realizado en 2024 eran ayudar a los Gobiernos a prepararse para la presentación oficial de informes, que comenzaría en 2025, cuando se exigiría a todos los Estados ratificantes que proporcionaran datos, e identificar esferas que necesitaran mejoras en el cuestionario, como la idoneidad de las definiciones proporcionadas y la viabilidad de recopilar datos con los niveles de precisión solicitados. Para el ejercicio experimental de recopilación de datos, la OIT, en consulta con la Mesa del STC y los Gobiernos que habían propuesto la enmienda, a saber, Australia, Francia, Kenya, Noruega, Nueva Zelandia y Panamá, había elaborado un breve cuestionario que estaba disponible en línea. El cuestionario proporcionaba información sobre conceptos y definiciones, recopilaba información sobre las fuentes de estadísticas y datos sobre las muertes de la gente de mar, con información sobre la causa de la muerte, el tipo de buque, la ubicación del buque en el momento del accidente, y las

características demográficas de las víctimas, con inclusión del sexo, la edad, el puesto que ocupaban y el servicio. El cuestionario se había enviado a todos los Estados Miembros ratificantes y no ratificantes, y se habían recibido 57 respuestas, de las cuales solo 51 proporcionaban datos sobre las muertes de la gente de mar. Además, 46 países habían comunicado metadatos o, en otras palabras, información sobre las fuentes de los datos y la cobertura de las fuentes administrativas utilizadas. En los 57 países que proporcionaron información, se habían registrado 403 muertes, de las cuales 139 fueron debidas a enfermedades o causas naturales, 74 fueron consecuencia de accidentes del trabajo, 24 fueron suicidios y 37 fueron por otras causas o seguían siendo objeto de investigación. El ejercicio había revelado una serie de retos. Aproximadamente la mitad de los países solo habían proporcionado datos sobre las muertes causadas por accidentes del trabajo, y no otras causas de muerte, y algunos países solo habían podido facilitar datos relativos a periodos anteriores al año de informe. Por consiguiente, había variaciones considerables en la cobertura de las muertes, ya que no todos los países mantenían registros de todos los tipos de muertes y había diferencias en términos del periodo máximo en el que las muertes se clasificaban como muertes causadas por accidentes del trabajo tras producirse un accidente. No todos los países podían desglosar los datos por el tamaño o el tipo de buque, o por el puesto, la edad, la categoría y el servicio de la víctima. Por lo tanto, era necesario mejorar la infraestructura y los sistemas nacionales de recopilación de datos. Dado que la comunicación de datos era obligatoria actualmente, el cuestionario estaba mejorándose, así como su accesibilidad y, en particular, se estaba actualizando la información sobre los puntos de contacto nacionales para la recopilación de datos.

- 347. La Vicepresidenta de la gente de mar** acogió con agrado el excelente trabajo realizado para recopilar información que era de suma importancia para seguir formulando políticas sobre la seguridad y la salud, la salud mental y otras muchas cuestiones.
- 348. Un representante del Gobierno de Australia** expresó su agradecimiento por la labor realizada por la OIT con miras a establecer la plataforma para la recopilación de datos muy importantes, que serían esenciales a fin de realizar progresos. Alentó a todos los Estados Miembros a proporcionar la información de contacto solicitada.
- 349. El Vicepresidente armador** expresó su agradecimiento por la labor realizada y por la presentación de datos por los Gobiernos. Aunque el surgimiento de pautas llevaría cierto tiempo, los armadores alentaban a más Gobiernos a participar en el proceso, a fin de que pudieran recopilarse estadísticas más detalladas y fiables.
- 350. La representante del Secretario General** recordó que los Gobiernos recibirían solicitudes para proporcionar datos en menos de un mes. Por consiguiente, invitó a todos los Gobiernos a facilitar los datos solicitados, a fin de que pudiera obtenerse el panorama más exacto posible sobre ese tema tan importante.

► VII. Examen de los proyectos de resoluciones

- 351.** El Comité pasó a examinar cinco proyectos de resoluciones presentados de conformidad con los plazos establecidos por la Mesa.

a) Proyecto de resolución relativa a la ampliación del mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI

352. El proyecto de resolución fue presentado por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores.
353. **La Vicepresidenta de la gente de mar**, presentando el proyecto de resolución, dijo que era necesario para ampliar el mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, y que debería examinarse antes de que se presentara otro proyecto de resolución que instara a remitir las discusiones del STC sobre las horas de trabajo al Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para su examen.
354. **El Vicepresidente armador** indicó que, además de la propuesta de ampliar el mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, según proceda, estaba proponiéndose una pequeña enmienda al mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI, para que ya no se le exigiera celebrar como mínimo una reunión de tres días al año, sino cuando tuviera motivos para hacerlo.
355. **El Vicepresidente gubernamental** propuso añadir, en el párrafo 6 de la parte dispositiva, las palabras «de la OIT» después de las palabras «Consejo de Administración», para que fuese más claro.
356. **La representante del Secretario General**, en respuesta a una solicitud de aclaración, señaló que podía suprimirse el párrafo 2, b) de la parte dispositiva, que especificaba «Añadir cualquier otro tema acordado por el Comité Tripartito Especial en su quinta reunión», ya que se había presentado al Comité otro proyecto de resolución que añadía un punto para su examen por el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI. Por consiguiente, el párrafo adicional contenido en la presente resolución parecía redundante.
357. Así quedó acordado y la resolución fue adoptada, en su forma enmendada. La resolución, tal como se adoptó, está contenida en el anexo II.

b) Proyecto de resolución relativa a la convocatoria de una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos sobre las horas de trabajo y de descanso

358. El proyecto de resolución fue presentado por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores.
359. **El Vicepresidente armador** recordó que el proyecto de resolución se estaba presentando tras la discusión sobre las propuestas núms. 6 y 7, sobre las cuales no había sido posible alcanzar un consenso tripartito. Por consiguiente, como solución de compromiso, se había acordado proponer una resolución en la que se instara respetuosamente al Consejo de Administración de la OIT a solicitar el acuerdo de la OMI para convocar una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI sobre las horas de trabajo y de descanso, a fin de examinar las disposiciones pertinentes contenidas en el MLC, 2006 y en el Convenio de Formación, y de considerar la elaboración de orientaciones prácticas. Dado que el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI solo tenía el mandato de formular recomendaciones, no se esperaba que elaborara las orientaciones él mismo, sino que determinara el valor de dichas orientaciones. El proyecto de resolución no tenía por objeto crear expectativas relativas a la elaboración de nuevas orientaciones, dado que las que ya existían podían ser adecuadas.

- 360. La Vicepresidenta de la gente de mar** recordó que el Grupo de la Gente de Mar había presentado dos propuestas de enmienda al Convenio, a saber, las propuestas núms. 6 y 7, sobre las horas de trabajo y los periodos de descanso, que eran muy importantes para la seguridad y la salud de la gente de mar. El Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI debería proporcionar asesoramiento, según proceda, sobre esas cuestiones importantes.
- 361. El Vicepresidente gubernamental** señaló la cuestión general planteada por los Estados que suministran mano de obra de que sus intereses deberían reflejarse, ya que era evidente que tenían un importante papel que desempeñar en cualquier medida que se propusiera. Propuso subenmendar el texto, mediante la adición, antes de los párrafos de la parte dispositiva, del siguiente párrafo: «Teniendo presente que el Convenio y el Código de Formación están siendo objeto actualmente de un examen exhaustivo en la OMI;». También propuso la adición, en el apartado *b)* de la parte dispositiva, de las palabras «sobre las horas de trabajo o» antes de las palabras «sobre las horas de descanso».
- 362. Un representante del Gobierno de Filipinas** destacó la importancia que revestía la inclusión de los Estados que suministran mano de obra en cualquier orientación práctica o norma adoptada sobre el control de la aplicación de las disposiciones sobre las horas de trabajo y de descanso, ya que los Estados que suministran mano de obra podrían tener información que no estaba disponible para los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón obtenida de la información proporcionada por la gente de mar sobre sus horas de trabajo y de descanso. Aunque no era necesario incluir una referencia en el texto de la resolución a los Estados que suministran mano de obra, estos deberían incluirse en cualquier labor ulterior encaminada a la elaboración de orientaciones.
- 363.** Así quedó acordado y el proyecto de resolución fue adoptado, en su forma enmendada. La resolución, tal como se adoptó, está contenida en el anexo II.

c) Proyecto de resolución por la que se reconoce a la gente de mar como trabajadores clave

- 364.** El proyecto de resolución fue presentado por los Gobiernos de 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.
- 365. El Vicepresidente gubernamental** indicó que el Grupo Gubernamental estaba proponiendo ciertas enmiendas al proyecto de texto. En los párrafos 1 y 5 de la parte dispositiva, se propuso añadir las palabras «y nacional» en la frase «durante emergencias de salud pública de importancia internacional», que eran determinadas por la OMS. En el párrafo 7 de la parte dispositiva, la enmienda propuesta tenía por objeto poner la referencia a las agresiones sexuales y el acoso sexual más en consonancia la terminología actual de la OIT, sustituyéndola por las palabras «la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual».
- 366. Una representante del Gobierno de Indonesia** propuso varias enmiendas, en particular: la sustitución, en el párrafo 1 de la parte dispositiva, de las palabras «que prestan un servicio esencial» por las palabras «a la hora de mantener las cadenas de suministro»; la sustitución, en el párrafo 1 de la parte dispositiva, de las palabras «políticas coordinadas para garantizar la seguridad y la protección de su gente de mar nacional y no nacional» por las palabras «políticas coherentes con miras a fortalecer la protección de toda la gente de mar»; la supresión, en el párrafo 3 de la parte dispositiva, de las palabras «facilitado por visados»; la sustitución, en el párrafo 4 de la parte dispositiva, de las palabras «Subraya la importancia de los procesos» por

«Pide a los Miembros que faciliten los procesos»; la sustitución, en el párrafo 5 de la parte dispositiva, de la palabra «Gobiernos» por la palabra «Miembros»; la sustitución, en el párrafo 5 de la parte dispositiva, de las palabras «garantizar el acceso oportuno y sin restricciones» por las palabras «que, sobre la base de una cooperación voluntaria faciliten», y la sustitución, en el párrafo 8 de la parte dispositiva, de las palabras «Miembros del Comité Tripartito Especial» por las palabras «mandantes tripartitos».

367. El Vicepresidente armador, al tiempo que expresó su agradecimiento a los autores del proyecto de resolución y a quienes habían propuesto enmiendas a este último, indicó que los armadores no podían apoyar la resolución. En vista del tiempo limitado de que disponía el Comité para completar sus trabajos, indicó que los interlocutores sociales habían acordado una enmienda de fondo al texto que estaba examinando el Comité, y solicitó su acuerdo para examinar ese texto propuesto, que rezaría así:

«El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006),

Reunido en Ginebra, del 7 al 11 de abril de 2025, con motivo de la quinta reunión del Comité Tripartito Especial,

Recordando la resolución 75/17 relativa a 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», aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 1 de diciembre de 2020,

Recordando asimismo la Resolución 56/18 relativa a la «Promoción y protección del disfrute de los derechos humanos por la gente de mar», aprobada por el Consejo de Derechos Humanos el 11 de julio de 2024,

Tomando en consideración la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en la cual se garantizan condiciones de trabajo y de vida decentes para toda la gente de mar,

Recordando la resolución A.1160(32) sobre «Medidas generales para abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19», adoptada por la Asamblea de la OMI el 15 de diciembre de 2021,

Reiterando las numerosas declaraciones de las Naciones Unidas y de los organismos de las Naciones Unidas, entre otras cosas, sobre la necesidad de designar a la gente de mar como «trabajadores clave» y de garantizar su acceso a atención médica y la facilitación de los viajes, preservando así su bienestar y sus derechos,

Tomando nota de que la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) de la OIT destacó que el concepto de «fuerza mayor» no debería utilizarse para justificar los incumplimientos del MLC, 2006, y no debería utilizarse para prolongar los incumplimientos del MLC, 2006 ni de otras normas internacionales del trabajo por más tiempo que el absolutamente necesario,

Recordando el papel esencial que desempeña la gente de mar en el mantenimiento de las cadenas mundiales de suministro y a la hora de garantizar el movimiento continuo e ininterrumpido de bienes, energía, alimentos y suministros médicos, aún más crítico en tiempos de crisis generalizada,

Reconociendo los retos que ha afrontado la gente de mar durante la pandemia de COVID-19 y otras crisis, que han puesto de relieve la necesidad de garantizar sus derechos y bienestar,

1. Insta a los Estados Miembros de la OIT a dar cumplimiento a la pronta aplicación de la enmienda propuesta a la pauta B2.5, y a que designen y reconozcan a la gente de mar como trabajadores clave y a que adopten las medidas adecuadas para facilitar sus desplazamientos seguros cuando viajen en relación a su empleo o trabajo, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrutar de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y atención médica en tierra.
2. Reafirma el compromiso de los mandantes tripartitos de la OIT de abogar por el bienestar y los derechos de la gente de mar, promoviendo iniciativas que reconozcan sus contribuciones indispensables al comercio marítimo mundial, incluso dando efecto obligatorio en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, al derecho de la gente de mar a desplazarse de forma segura y sin obstáculos al embarcar o desembarcar de un buque, inclusive con fines de disfrute de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y, cuando sea necesario, acceso a tratamiento médico en tierra.
3. Pide a la Oficina que apoye la pronta aplicación de la enmienda propuesta a la pauta B2.5».

- 368. El Vicepresidente gubernamental** señaló que la enmienda de fondo propuesta al texto del proyecto de resolución planteaba una serie de cuestiones. La primera hacía referencia al texto contenido en el párrafo 2 de la parte dispositiva, «incluso dando efecto obligatorio en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, al derecho de la gente de mar a desplazarse de forma segura y sin obstáculos». La cuestión que se planteaba era qué era exactamente dar efecto obligatorio. Asimismo, la expresión «sin obstáculos», al aplicarse a los desplazamientos, planteaba algunos problemas para los Gobiernos, como se había indicado durante las discusiones, ya que daba a entender desplazamientos exentos de la obligación de obtener un visado, lo que para algunos Estados podría ser difícil de lograr. La referencia a la pauta B2.5.2, que era una de las enmiendas propuestas por el STC, era claramente aceptable.
- 369. Un representante del Gobierno de Irlanda** pidió que se aclarara el texto que indicaba que no debería utilizarse el concepto de «fuerza mayor» para prolongar los incumplimientos del MLC, 2006 y de otras normas internacionales del trabajo por más tiempo que el absolutamente necesario.
- 370. Una representante del Gobierno de Indonesia** pidió a quienes estaban proponiendo el texto emendado que indicaran los principales conceptos subyacentes a la propuesta y la manera en que esta difería del texto presentado por los miembros gubernamentales.
- 371. Un representante del Gobierno del Reino Unido** recordó que la expresión «sin obstáculos» se había utilizado en relación con los desplazamientos de la gente de mar en resoluciones anteriores adoptadas por la OMI y la OIT. Por consiguiente, confiaba en que pudiera aceptarse nuevamente.
- 372. El Vicepresidente armador** indicó que la referencia a «fuerza mayor» reflejaba las opiniones expresadas por la CEACR.
- 373. La Vicepresidenta de la gente de mar** señaló que la intención de la versión enmendada reducida del proyecto de resolución que estaba examinando ahora el STC era tener en cuenta la adición de la pauta B2.5.2 adoptada por el STC sobre la designación de la gente de mar como trabajadores clave. Dado que muchos Gobiernos apoyaban ampliamente su designación como trabajadores clave, los interlocutores sociales habían considerado que el proyecto de resolución, tal como se había propuesto originalmente, contenía muchas disposiciones detalladas que ya no eran absolutamente necesarias. Por consiguiente, la intención del texto enmendado era retener las partes del texto original que eran totalmente necesarias, y evitar la repetición de discusiones sobre ámbitos que eran importantes, como la violencia, la intimidación y el acoso, pero que habían sido abordados por otras propuestas durante los trabajos del STC en su presente reunión.

- 374. Una representante adjunta del Secretario General** indicó que el texto del proyecto de resolución propuesto se refería a la observación general de la CEACR publicada en 2021 sobre el impacto que las restricciones y otras medidas adoptadas por los Gobiernos en todo el mundo para frenar la propagación de la pandemia de CEACR habían tenido en la protección de los derechos de la gente de mar consagrados en el Convenio. La CEACR había puesto énfasis en que, en el momento en que había opciones disponibles para cumplir las disposiciones del Convenio, aunque pudieran ser más complicadas o arduas, ya no podía recurrirse a la noción de «fuerza mayor». El texto del proyecto de resolución reflejaba la misma idea, pero no era precisamente la utilizada por la CEACR.
- 375. El Vicepresidente gubernamental** pidió que en el texto se citara literalmente a la CEACR. Añadió que la referencia a dar efecto obligatorio a la pauta B2.5.2 planteaba problemas, ya que parecía dar a entender que una disposición que acababa de ser adoptada como una pauta se trasladaría a la parte vinculante del Convenio. Además, las palabras «abogar por» también deberían examinarse.
- 376. El Presidente** indicó que, tras nuevas consultas, a fin de tener en cuenta las preocupaciones expresadas durante las discusiones, se proponían una serie de subenmiendas. En primer lugar, se proponía añadir una nota a pie de página a la observación general en el párrafo del preámbulo que hacía referencia a los comentarios de la CEACR sobre la fuerza mayor. En el segundo párrafo de la parte dispositiva, se propuso instar a los Miembros a «dar cumplimiento a la pronta aplicación de la pauta B2.5.2», suprimiendo así el término «obligatorio». Las palabras «sin obstáculos» también se suprimirían. En el párrafo 3 de la parte dispositiva, se propuso una vez más el texto «la pronta aplicación de la pauta B2.5.2». Señaló que todas las subenmiendas propuestas eran aceptables, por lo que el proyecto de resolución se adoptaba.
- 377.** Así quedó acordado y el proyecto de resolución fue adoptado, en su forma enmendada. La resolución, tal como se adoptó, está contenida en el anexo II.

d) Proyecto de resolución sobre la protección de la gente de mar en el transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas

- 378.** El proyecto de resolución fue presentado por los Gobiernos de 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.
- 379. Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, puso de relieve que el transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas tenía repercusiones reales, no solo para el entorno marino y para la seguridad de los buques, sino que también tenía un fuerte impacto en la gente de mar. Por consiguiente, la resolución pedía a la OIT que, en consulta con la OMI, llevara a cabo un estudio conjunto para investigar la prevalencia y el impacto del transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas en la gente de mar.
- 380. El Vicepresidente armador** señaló que, si bien comprendía los motivos presentados por los autores del proyecto de resolución, los armadores no apoyaban la propuesta, porque que no creían que el papel del STC fuera encomendar estudios.
- 381. La Vicepresidenta de la gente de mar** expresó su agradecimiento a los autores de la resolución por abordar un tema tan importante, dado que combatir el transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas constituía prácticamente la labor diaria de las organizaciones de la gente de mar. Por consiguiente, apoyó la propuesta.

382. **Una representante del Gobierno de Bélgica**, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, a la luz de las observaciones formuladas, pidió a la Oficina que aclarara si era posible, o no, que el STC solicitara la preparación de estudios.
383. **Una representante adjunta del Secretario General** indicó que podría entrar dentro del mandato del STC solicitar estudios sobre temas relacionados con el funcionamiento del MLC, 2006 o cualesquiera otros temas conexos. En las reuniones anteriores del STC, se había solicitado un estudio sobre la sostenibilidad del sistema de garantía financiera. Sin embargo, era necesario alcanzar un consenso tripartito para formular dicha solicitud.
384. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado la aclaración de la Oficina, pero seguía creyendo que, en general, no correspondía al STC encomendar estudios. Además, en el caso actual, era difícil comprender qué significaba la expresión «transporte marítimo en condiciones inferiores a las normas». Esta tenía un significado específico en la OMI, ¿pero es eso lo que se pretendía en el proyecto de resolución?
385. **El Presidente** señaló la falta de apoyo tripartito a la resolución, por lo que esta no se adoptó.

e) Proyecto de resolución por el que se proponen enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, con el fin de reflejar las enmiendas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, decididas en la Quinta reunión del Comité Tripartito Especial de la OIT en relación con los permisos para bajar a tierra

386. El proyecto de resolución fue presentado por el Grupo de los Armadores.
387. **El Vicepresidente gubernamental** indicó que el Grupo Gubernamental estaba proponiendo una resolución enmendada, porque consideraba que el texto original del proyecto de resolución no adoptaba el enfoque más apropiado en su solicitud a la OMI y su Comité de Facilitación. Además de modificaciones de redacción en los párrafos del preámbulo, se propuso sustituir el primer párrafo de la parte dispositiva por el siguiente: «Recomienda que el Comité de Facilitación de la OMI considere la enmienda al MLC, 2006 en relación con el permiso para bajar a tierra, aprobada durante la quinta reunión del STC, y adopte las medidas oportunas.».
388. **El Vicepresidente armador** expresó su agradecimiento al Grupo Gubernamental y propuso otra subenmienda al nuevo párrafo de la parte dispositiva, consistente en sustituir las palabras «adopté las medidas oportunas» por las palabras «y considere enmiendas consiguientes al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, u otras medidas oportunas».
389. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que el Comité de Facilitación de la OMI tenía sus propios procedimientos para aceptar propuestas de enmienda.
390. **Una representante del Gobierno de Bélgica** indicó que las palabras «y adopte las medidas oportunas» era terminología estándar que no debería suscitar polémica.
391. **El Vicepresidente armador** aceptó el texto propuesto por los Gobiernos.
392. **La resolución fue adoptada**, en su forma enmendada. La resolución, tal como se adoptó, está contenida en el anexo II.

► VIII. Otros asuntos

a) Enmiendas propuestas al Reglamento del Comité Tripartito Especial

- 393. Una representante adjunta del Secretario General** indicó que se proponían dos conjuntos de enmiendas al Reglamento del STC. El primero tenía por objeto abordar una cuestión a la que se había enfrentado el STC en los últimos años, a saber, la necesidad de adoptar un procedimiento para proveer las vacantes de los miembros de la Mesa cuando estas se produjeran en el intervalo entre reuniones del Comité. El segundo conjunto de enmiendas, por iniciativa del Grupo de la Gente de Mar y del Grupo de los Armadores, tenía por objeto permitir que el STC siguiera ejerciendo su función consultiva ante el Consejo de Administración en el intervalo entre reuniones. Las enmiendas propuestas se presentaban en los documentos STCMLC/2025/3 (Add. 1) y STCMLC/2025/3 (Add. 2).
- 394. Un representante de la Consejera Jurídica** señaló que el Reglamento del STC se había adoptado en marzo de 2012 y no se había enmendado desde entonces. De conformidad con el artículo 21 del Reglamento, «El Consejo de Administración podrá introducir enmiendas al [...] Reglamento previa celebración de consultas con el Comité MLC». El primer conjunto de enmiendas propuestas incluían la adición de un nuevo párrafo 4 al artículo 6 del Reglamento, a fin de proveer de forma expedita todo puesto de los miembros de la Mesa que quede vacante en el intervalo entre reuniones del STC. La enmienda era necesaria para responder a las necesidades prácticas y jurídicas, ya que la experiencia había demostrado que las vacantes se producían en el intervalo entre reuniones del STC. Dadas las importantes obligaciones legales desempeñadas por los miembros de la Mesa al margen de sus reuniones, era necesario que dichas vacantes se cubrieran lo antes posible con la debida claridad y autoridad jurídicas. La enmienda propuesta no modificaría el procedimiento establecido en el artículo 6, párrafos 2 y 3, del Reglamento relativo al nombramiento del Presidente y de los Vicepresidentes del Comité. Por consiguiente, propuso añadir al artículo 6 el siguiente nuevo párrafo:
- «4. En caso de que se produzca una vacante en el intervalo entre reuniones del Comité MLC, a consecuencia del fallecimiento o la dimisión de un miembro de la Mesa, esta se proveerá siguiendo el método previsto en el párrafo 2 o 3, según proceda, con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo. Para la sustitución de la persona que ejerza la presidencia, los miembros gubernamentales del Comité MLC formularán una propuesta a tiempo para poder proceder a una designación en la subsiguiente reunión del Consejo de Administración. Para la sustitución de toda persona que ejerza una de las vicepresidencias, los representantes del Grupo en cuestión formularán una propuesta que comunicarán a los miembros del Comité MLC. Si la Oficina no recibe ninguna objeción en un plazo de 15 días desde la comunicación, el Comité MLC considerará designada a la persona propuesta. Todo nuevo miembro de la Mesa así designado desempeñará las funciones del cargo hasta la expiración del mandato de su predecesor.».
- 395.** Una segunda enmienda tenía por objeto añadir un nuevo párrafo 4 al artículo 4, a fin de garantizar la continuidad de la representación de todos los miembros del STC en el intervalo entre reuniones, y serviría para garantizar la misma continuidad para los tres Grupos con respecto a sus representantes. El nombramiento de representantes de los armadores y de la gente de mar se

había considerado válido más allá de las reuniones del STC, pero hasta ahora ese no había sido el caso para los Gobiernos. El nuevo párrafo sería del siguiente tenor:

«4. Las designaciones de representantes realizadas con arreglo al presente artículo serán válidas hasta la siguiente reunión del Comité MLC, a menos que el gobierno en cuestión o la secretaría del Grupo de que se trate notifiquen cambios al respecto durante ese periodo.».

396. La tercera propuesta contenida en ese conjunto de enmiendas hacía referencia al párrafo 10 de la Nota introductoria del Reglamento, que tenía simplemente por objeto aclarar la práctica seguida. La enmienda consistía en la adición, después de las palabras «las secretarías de los grupos», de las siguientes palabras: «(constituidas habitualmente por la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)».

397. El Vicepresidente armador recordó que una de las lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19 había sido la necesidad de fortalecer la cooperación a largo plazo entre el sector y los Gobiernos, con miras a afrontar los crecientes retos y cambios en el comercio marítimo y los mercados de trabajo. Por consiguiente, estuvo de acuerdo con la propuesta.

398. El Presidente señaló que había consenso sobre la adopción del primer conjunto de enmiendas al Reglamento.

399. Así quedó acordado.

400. El Presidente señaló que el segundo conjunto de enmiendas al Reglamento consistía en la propuesta de añadir, en el artículo 3, los siguientes nuevos párrafos:

«7. Las reuniones extraordinarias del Comité MLC, celebradas entre dos reuniones convocadas por el Consejo de Administración, serán convocadas por la Mesa para que el Comité aborde las cuestiones urgentes abarcadas por su mandato [tras un preaviso de 2 meses], cuando 10 de los Estados ratificantes, así como el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, comuniquen al Director General que desean que se organice dicha reunión. El Director General informará inmediatamente a la Mesa del Consejo de Administración. La comunicación para convocar una reunión extraordinaria incluirá el orden del día adoptado por la Mesa del Comité MLC.

8. El objetivo de las reuniones extraordinarias incluye proporcionar asesoramiento al Consejo de Administración, los Miembros de la OIT y sus mandantes tripartitos, por ejemplo, mediante resoluciones, sobre medidas que deben adoptarse en lo que respecta a las cuestiones que afectan o relativas al MLC, 2006. No se convocarán reuniones extraordinarias con el propósito de enmendar las disposiciones del MLC, 2006.

9. Las reuniones extraordinarias se organizarán únicamente en inglés y sin costo alguno para la Oficina, más allá de los relacionados con la preparación de documentos y con la facilitación de servicios de videoconferencia. Tendrán lugar en un formato que permita la participación a distancia o la participación en un formato híbrido (es decir, la participación tanto presencial como a distancia).

10. La Mesa podrá invitar a la reunión extraordinaria a los representantes de las organizaciones internacionales oficiales interesadas y de las organizaciones internacionales no gubernamentales o a otras entidades mencionadas en el artículo 9, párrafos 3 y 4.

11. Este Reglamento se aplicará en la medida en que sea pertinente, con la salvedad del artículo 18.».

401. El Vicepresidente armador señaló que el objetivo del segundo conjunto de enmiendas era garantizar que, cuando surgieran situaciones de emergencia entre las reuniones del STC previstas, ya fuera la próxima pandemia o cualquier otra situación de preocupación internacional

que afectara al sector marítimo y a todas las personas que trabajaban en él, existiera un mecanismo para que el STC se reuniera y, cuando fuera posible, hiciera uso de su autoridad colectiva para presentar una declaración o hacer llamamientos a la acción, según procediera. Por consiguiente, se estaba proponiendo un proceso. Ese proceso no tenía por objeto ser un subterfugio para proponer enmiendas al MLC, 2006, que seguiría siendo el papel de las reuniones previstas del STC. En la actualidad, el STC y su Mesa no tenían autoridad para convocar reuniones en situaciones de emergencia.

- 402. La Vicepresidenta de la gente de mar** recordó que la crisis causada por la COVID-19 había puesto de relieve la necesidad de un instrumento para el diálogo en tiempos de crisis o de dificultades.
- 403. El Vicepresidente gubernamental** señaló que el párrafo 9 propuesto no era aceptable, ya que no cumplía con la política del multilingüismo que se aplicaba en todo el sistema de las Naciones Unidas. Por consiguiente, deberían suprimirse las palabras «únicamente en inglés».
- 404. El Vicepresidente armador** señaló que estaba dispuesto a suprimir las palabras si eso facilitaba la aceptación de la propuesta. Instó a la Oficina a prestar asistencia para que se contemplaran todas las lenguas oficiales de la OIT.
- 405. La Vicepresidenta de la gente de mar** estuvo de acuerdo en que el multilingüismo era importante. Por otra parte, el pragmatismo algunas veces era importante en tiempos de crisis.
- 406. Un representante del Gobierno del Reino Unido** dijo que, si las reuniones eran multilingües, sería necesario suprimir las palabras «sin costo alguno para la Oficina». Tenía que darse por supuesto que esto conllevaría ciertos costos, a menos que hubiera posibilidades de patrocinio por los Gobiernos.
- 407. Un representante del Gobierno de Francia** pidió que la Oficina aclarara si la expresión «sin costo alguno para la Oficina» significaba que, en la práctica, no habría servicios de interpretación en dichas reuniones. Si ese era el caso, el Gobierno de Francia se opondría por principio a la adopción del párrafo.
- 408. La representante del Secretario General** confirmó que la oración significaba que las reuniones solo se celebrarían en inglés. Expresó oficialmente su apoyo al multilingüismo, pero puso de relieve que la organización de reuniones adicionales conllevaba costos. El STC, en particular los miembros gubernamentales, deberían considerar las repercusiones financieras de sus recomendaciones al Consejo de Administración. Se había tomado nota de las opiniones expresadas sobre la enmienda propuesta al Reglamento, las cuales se transmitirían al Consejo de Administración junto con la propuesta. La Oficina y la Mesa del STC tratarían de hallar una fórmula que fuera aceptable para todos.
- 409. El Vicepresidente armador** señaló que, si se suprimían las palabras «sin costo alguno para la Oficina», toda la oración tendría que reformularse, ya que a continuación se hacía referencia a los costos relacionados con la preparación de documentos y con la facilitación de servicios de videoconferencia. Tal vez no fuera necesario tomar ahora una decisión sobre el texto exacto que debía adoptarse, si podía adoptarse el principio de la organización de reuniones extraordinarias, y la cuestión de los costos se abordaba cuando llegara el momento.
- 410. El Presidente** señaló que se había tomado nota de las opiniones expresadas.
- 411. El representante de la Consejera Jurídica** recordó que la disposición sobre las enmiendas al Reglamento indicaba claramente que incumbía al Consejo de Administración enmendar el Reglamento del STC tras la celebración de consultas con el STC. Tendría que haber un acuerdo general para proceder con una enmienda, y sobre la base de este acuerdo la Oficina prepararía

una propuesta revisada de enmiendas para su examen por el Consejo de Administración, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y, en particular en el caso actual, los comentarios sobre el multilingüismo y el costo para la Oficina. El texto se transmitiría al Consejo de Administración como parte del informe del Presidente. Dado que se requería un consenso en el STC, tal vez fuera posible suprimir simplemente el texto que estaba planteando problemas.

- 412. Un asesor del Grupo de los Armadores** señaló que parecía haber consenso sobre el principio de recomendar al Consejo de Administración que hubiera la posibilidad de celebrar reuniones extraordinarias del STC. Los armadores eran sin duda muy comprensivos con las opiniones expresadas relativas a las lenguas y los costos, y partían de la base de que la recomendación dirigida al Consejo de Administración se ajustaría en relación con el factor del costo.
- 413. La representante del Secretario General** puso de relieve que la asistencia tanto presencial como a distancia tenía repercusiones en términos de costos, aunque los costos eran claramente muy inferiores en el caso de la participación a distancia. También podía ser aconsejable considerar que cualquier iniciativa que se recomendara al Consejo de Administración estaría sujeta a la disponibilidad de fondos.
- 414. El Vicepresidente armador**, a la luz de la discusión, propuso que el párrafo 9 indicara simplemente que las reuniones extraordinarias se organizarían a reserva de la disponibilidad de financiación, y que a continuación figurara la segunda oración propuesta en el párrafo.
- 415. Un representante del Gobierno de Francia** apoyó la posibilidad de convocar reuniones extraordinarias del STC. La cuestión de principio estaba relacionada con el multilingüismo. Si pudiera encontrarse una fórmula que evitara esa cuestión, la enmienda propuesta sería aceptable.
- 416. La representante del Secretario General**, tras la celebración de consultas con la Mesa, tomó nota de la enmienda propuesta al párrafo 9, que tendría una serie de enmiendas consiguientes. Por lo tanto, propuso que el punto que requiere decisión indicara que el STC decidía recomendar al Consejo de Administración, en su reunión de noviembre de 2025, la adopción de las enmiendas al artículo 3 del Reglamento del STC establecido para el MLC, 2006, «teniendo en cuenta todos los ajustes necesarios relacionados con la financiación de la reunión», a fin de que pudiera celebrar reuniones extraordinarias. Dichos ajustes tendrían que pasar por el proceso formal de adopción por el Consejo de Administración.
- 417.** Así quedó acordado.

b) Declaración de un representante del Gobierno de Francia

- 418. Un representante del Gobierno de Francia** hizo referencia al tema de los buques autónomos (buques marítimos autónomos de superficie (MASS, por su sigla en inglés)), que revestía particular importancia para Francia, especialmente en relación con los factores humanos y los trabajadores ocupados en dichos buques. Estaban entablándose discusiones en la OMI sobre la elaboración de un proyecto de Código MASS, centrado en particular en los factores humanos, los cuales estaban cubiertos por un capítulo específico que abordaba la situación tanto del personal a bordo como del personal en tierra que trabajaba en centros de operaciones remotos. El capítulo se centraba en las funciones y responsabilidades, la formación y la dotación. Los factores humanos estaban estrechamente vinculados con el factor de las condiciones de trabajo de los operadores de buques autónomos. Actualmente parecería importante que la organización competente examinara la cuestión de si el MLC, 2006 se aplicaba, o no, a los operadores de los buques autónomos. La cuestión de la aplicación del MLC, 2006 se planteaba con respecto a los operadores a bordo, y en particular para los que trabajaban en tierra. La respuesta a esa pregunta podría tener diferentes consecuencias. En primer lugar, si el MLC, 2006 se aplicaba a los trabajadores tanto a bordo como

en tierra, habría un marco común para todos los operadores que tendría en cuenta la especificidad del trabajo en un contexto marítimo. Si el MLC, 2006 solo se aplicaba al personal a bordo en los buques autónomos (la gente de mar), pero no a los operadores en tierra, habría dos regímenes jurídicos aplicables, a saber, el MLC, 2006 para los trabajadores a bordo, y otras leyes, que se definirían, para los operadores en tierra de los buques autónomos. Algunos Estados prestaban particular atención a la cuestión, ya que consideraban que el sector requería el mismo perfil profesional marítimo (cualificaciones, experiencia y competencias) que la gente de mar que trabajaban tradicionalmente en el mar. Eso significaba que sería necesario definir el régimen jurídico que se aplicaba al personal en tierra que operaba buques autónomos (la legislación laboral nacional para los trabajadores en tierra o un nuevo convenio internacional). Tras la presentación de un documento conjunto por Francia y la ITF al Comité de seguridad marítima de la OMI, se había decidido que la OMI colaborara con la OIT para garantizar la comunicación de información adecuada, a fin de que pudiera abordar las cuestiones relativas al trabajo realizado por los operadores de buques autónomos. Puso de relieve la importancia de abordar la cuestión de la legislación laboral aplicable a los diversos tipos de operadores a bordo y en tierra, y en particular la aplicabilidad del MLC, 2006 antes de la entrada en vigor del Código MASS vinculante.

c) Nombramiento de la Mesa del Comité

419. De conformidad con el artículo 6, 2) de su Reglamento, los miembros gubernamentales del STC decidieron volver a designar al Sr. Martin Marini (Singapur) para su nombramiento como Presidente del STC para el periodo de tres años 2025-2028.

420. De conformidad con el artículo 6, 3) de su Reglamento, el STC nombró a los siguientes representantes Vicepresidentes del STC para el mismo periodo:

Vicepresidentes: Sr. Haakan Storhaug (miembro gubernamental, Noruega)
Sr. Tim Springett (armadores)
Sr. Mark Dickinson (gente de mar)²

d) Fecha de la sexta reunión del Comité Tripartito Especial

421. Se acordó que la sexta reunión del STC se celebraría del 3 al 7 de abril de 2028.

e) Declaración de la representante del Secretario General

422. La representante del Secretario General recordó que las enmiendas que había adoptado el STC se transmitirían a la Conferencia Internacional del Trabajo para su aprobación. Debería garantizarse que las delegaciones tripartitas que asistieran a la Conferencia estuvieran plenamente informadas de las discusiones del STC y de la importancia de las enmiendas adoptadas, a fin de que estuvieran preparadas para participar activamente en la votación en la Conferencia. Las enmiendas no serían objeto de discusión en la Conferencia, por lo que los debates no se reabrirían. El informe sobre los trabajos del Comité se sometería, por conducto del Presidente, al Consejo de Administración, en su próxima reunión. Además, deseaba recordar al STC que, tras la adopción por la Conferencia en 2022 de las enmiendas a la Declaración de la OIT sobre los principios y derechos fundamentales en el trabajo, para incluir un quinto principio fundamental de un entorno de trabajo seguro y saludable, se había adoptado el Convenio sobre un entorno de trabajo seguro y saludable (consiguientes enmiendas), 2023 (núm. 191), con miras

² El Sr. Mark Dickinson no pudo estar presente el último día de los trabajos del Comité, y fue sustituido el viernes 11 de abril de 2025 por la Sra. Sascha Meijer.

a la introducción de una serie de enmiendas consiguientes en otros convenios que contenían referencias a la Declaración. El MLC, 2006 figuraba entre los Convenios en cuestión. En la actualidad, el Convenio núm. 191 se encontraba en vías de ratificación y, en lo que respecta al MLC, 2006, requeriría la ratificación de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial, de conformidad con el artículo XIV, párrafo 4, del MLC, 2006.

► IX. Clausura de la reunión

423. La Vicepresidenta de la gente de mar señaló que, aunque había sido una semana dura, cada uno de los temas discutidos por el STC durante su reunión tendría un impacto directo en el trabajo diario, la vida, la salud y el bienestar de la gente de mar. La gente de mar no había obtenido todo lo que había deseado, pero se habían logrado algunos avances y mejoras importantes. Había sido una buena semana para el tripartismo. Por primera vez, el Código del MLC, 2006 contenía una referencia a la gente de mar como trabajadores clave, y los Gobiernos habían suscrito firmes compromisos en relación con el trato que se les debía dispensar en todo momento, especialmente en términos de permisos para bajar a tierra, repatriación y acceso a atención médica. Ahora, las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar se mencionaban en una norma vinculante del Código, que exigía que los Gobiernos tuvieran debidamente en cuenta las orientaciones que cubrían los incidentes marítimos y los presuntos delitos. Esto revestía suma importancia en la lucha constante contra el trato injusto y contra la imputación judicial de la gente de mar. También se había obtenido un compromiso de tomar más medidas en lo que respecta a las horas de trabajo y de descanso, y se preveía que las futuras discusiones se centrarían en la falta de aplicación de las normas existentes y en las exenciones, y que, en cooperación con la OMI, se examinarían los límites actuales a las horas de trabajo y de descanso a fin de reducir la fatiga. Por último, pero no por ello menos importante, las disposiciones del MLC, 2006 sobre la prevención y eliminación de la violencia y el acoso a bordo de los buques se habían fortalecido. Sin embargo, era preciso reconocer que el sector estaba atravesando una enorme crisis de atracción, contratación y retención, y equidad. Si el sector realmente quería atraer a las mujeres y hombres jóvenes que necesitaba, tendría que ofrecer una conciliación mucho mayor de la vida profesional y la vida privada, en particular en lo tocante a la duración máxima del periodo de servicio, la fatiga, las horas de trabajo y de descanso, la salud mental y la erradicación de la violencia. Cabía recordar que la gente de mar trabajaba en media casi 75 horas por semana, es decir, un 74 por ciento más que la media mundial de 43 horas por semana. La gente de mar eran seres humanos, no robots. Además, trabajaban con denuedo para producir buenos resultados para sus empleadores y subvenir a las necesidades de sus familias. Algunas veces eran más leales de lo que deberían, de lo que hacían gala sus esfuerzos para evitar problemas a sus empleadores en relación con el registro de sus horas de trabajo y de descanso. Urgía realizar más progresos sobre estos temas. Había que dar gracias a todos los que habían contribuido a los trabajos del STC. Sin embargo, si bien se valoraba enormemente el compromiso de los Gobiernos, se les pedía que, en el futuro, vinieran preparados con el mandato adecuado, para que no tuvieran que valerse continuamente de la excusa de tener que consultar con otras autoridades. Expresó su agradecimiento a la Oficina, a los demás Grupos y, en particular, a los casi dos millones de hombres y mujeres que trabajaban en el mar para prestar servicio a todas las personas.

424. El Vicepresidente armador destacó la asombrosa labor que se había realizado en una semana. Nadie debería menospreciar todo lo que se había conseguido, lo que demostraba el compromiso, los esfuerzos, la energía, el talento y la agilidad de todos los que habían participado. Las contadas

ocasiones en las que, a pesar de los esfuerzos de todos, no se había alcanzado un consenso tripartito, mostraban que los temas que se discutían no eran fáciles. El STC abordaba temas difíciles y seguiría haciéndolo. Dio gracias al Presidente, la Mesa del STC, el equipo de los armadores y el personal de la OIT.

- 425. El Vicepresidente gubernamental** expresó su agradecimiento al Grupo Gubernamental por su participación en los trabajos del STC, y saludó la creciente influencia del MLC, 2006 y la participación cada vez mayor de las autoridades de los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra para dar cumplimiento al Convenio. El STC había logrado mucho a lo largo de la semana, a pesar de las difíciles horas de trabajo. Dio gracias a los interlocutores sociales, al Presidente y a la Secretaría por su contribución al resultado satisfactorio de los trabajos del Comité.
- 426. La representante del Secretario General** encomió el notable compromiso de todos los participantes de examinar constantemente el MLC, 2006 y garantizar su continua pertinencia, apoyándose en sus conocimientos prácticos del sector del transporte marítimo y en aquello que había que hacer para dar cumplimiento al Convenio. El STC había demostrado una vez más ser un foro eficaz para el intercambio de opiniones, y había demostrado nuevamente el valor añadido del tripartismo en un momento en que el multilateralismo estaba cuestionándose. El gran valor del multilateralismo y del tripartismo debía conocerse y valorarse más allá de la órbita de la OIT, por lo que los participantes no deberían escatimar esfuerzos para dar a conocer el resultado de la reunión en sus propios países como una manera de garantizar que el trabajo realizado en el STC marcara una diferencia tangible en la vida cotidiana de la gente de mar y los armadores.
- 427. El Presidente** puso énfasis en que el éxito de la reunión se debía en gran parte a la cooperación entre todos los participantes. Expresó su agradecimiento a la Mesa del STC, los colegas de la OMI y la Oficina, y saludó los notables resultados obtenidos a lo largo de la semana.

► **Anexo I****Resultados de la votación**

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 2 (Rapatriement – non discrimination)?

Are you in favour of the adoption of amendment 2 (Repatriation – non-discrimination)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 2 (Repatriación – no discriminación)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1030	630	630	2290
Contre / Against / En contra:	0	0	0	0
Abstentions / Abstenciones:	60	0	0	60

► **Pour/For/En Pro:**

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica
 NELWAMONDO, Mr
 RANTSOABE, Mr
 Allemagne / Germany / Alemania
 HÄSEMEYER, Mr
 LE PLAT, Mr
 Argentine / Argentina
 POLVERIGIANI, Sr.
 SOLARI, Sr.
 Bahamas
 MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN
 OLSEN, CAPTAIN
 Belgique / Belgium / Bélgica
 BOGAERTS, Mme
 NAUWELAERTS, Mme
 Brésil / Brazil / Brasil
 CAVALCANTE, Sr.
 SANTOS, Sr.
 Chili / Chile
 ESCOBAR BRIONES, Sr.
 González Burgos, Sra.
 Chine / China
 YU, Ms
 ZHOU, Ms

Chypre / Cyprus / Chipre
 LOUMPAS, Mr
 PELTEKI - LOIZOU, Ms
 Croatie / Croatia / Croacia
 BATINOVIC, Ms
 RILOVIC, Ms
 Danemark / Denmark / Dinamarca
 BALICKI, Ms
 SYLVEST, Ms
 Espagne / Spain / España
 ARRANZ COCA, Sr.
 PÉREZ TORIBIO, Sr.
 Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia
 GLADKOVA, Ms
 GULYAEV, Mr
 Finlande / Finland / Finlandia
 JÄMSÉN, Ms
 PELTOLA, Ms
 France / Francia
 MEJECAZE, M.
 PIRON, M.
 Gabon / Gabón
 NZUE OBAME, M.
 Géorgie / Georgia

ILIA, Mr
 NINO, Ms
 Ghana
 DARKO, MISS
 KWAKYE, Mr
 Grèce / Greece / Grecia
 DOUMANIS, Mr
 PAPANIKOLAOU, Ms
 Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
 ANDREANI, Ms
 KANINA, Mme
 Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
 HAFNER, Mr
 HERNANDEZ, Ms
 Indonésie / Indonesia
 PRAMESTI, Ms
 RETNOSARI, Ms
 Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
 EBRAHIMI, Mr
 JAFARZADEH, Mr
 Irlande / Ireland / Irlanda
 QUINN, Mr
 TREACY, MS

Italie / Italy / Italia	MAHMOOD, Mr	Suisse / Switzerland / Suiza
CANTONI, Ms	NAQVI, Ms	CHRISTEN, Mme
Jamaïque / Jamaica	Panama / Panamá	RAINONE, Mme
GRANT, Mrs	CASTILLO, Sra.	Thaïlande / Thailand /
Japon / Japan / Japón	VILLAMONTE SANTOS, Sra.	Tailandia
FUJIRAI, Mr	Pays-Bas / Netherlands /	PUPAKORN, Ms
HIRASHIMA, Mr	Países Bajos	WISUTTHIKAN, Ms
Kenya	ROEL, Mr	Togo
APIYO, Ms	VINKENVLEUGEL, Mr	BERENA, Mme
KULOBA, Mr	Philippines / Filipinas	TOUMENI ABALO, Mr
Lettonie / Latvia / Letonia	PAMPOLINA, Mr	Armateurs / Shipowners /
STRAUDOVSKA, Ms	SERRANO, Mr	Armadores
Libéria / Liberia	Pologne / Poland / Polonia	BORROMEIO, Mr
DSOUZA, Mr	NOWAK, Ms	CASAGRANDE, Ms
VEYE NUHN, Ms	OSTREGA, Mr	CERCHE, Ms
Lituanie / Lithuania /	Portugal	CONSTANTINO, Mr
Lituania	CORREIA, Ms	GILBERT, Ms
GUDELEVICIENE, Ms	LEITÃO CORREIA, Ms	HAIJEMAIJE, Ms
LASIAUSKAS, Mr	République de Corée /	INGLIS, Mr
Luxembourg /	Republic of Korea /	PEETERS, Ms
Luxemburgo	República de Corea	PETERSEN, Ms
ROSSI, Mme	KIM, Ms	SORMANI, Ms
SIUDA, M.	LEE, Mr	SPRINGETT, Mr
Malaisie / Malaysia /	République-Unie de	TANGEN, Mr
Malasia	Tanzanie / United Republic	VERGADOS, Mr
ABU HASSAN, CAPTAIN	of Tanzania / República	WESTRA, Mr
RAZALI,	Unida de Tanzania	WILLIAMS, Mr
Malte / Malta	SONDO, Mr	Gens de mer / Seafarers /
CUTAJAR, Dr	TUMAINI, Dr.	Gente de mar
TABONE, Dr	Roumanie / Romania /	DYRING, Ms
Maroc / Morocco /	Rumania	FERNANDEZ, Mr
Marruecos	BADEA, Mme	GIVEN, Mr
GEANAH, M.	RADU, M.	GWEE, Mr
SERRAJ ANDALOUSSI, M.	Royaume-Uni / United	LEGUEVEL, Mr
Maurice / Mauritius /	Kingdom / Reino Unido	MEIJER, Ms
Maurício	COUSLEY, Mr	METE, Mr
MAHADEB, Ms	PEACEY, Ms	NAIR, Mr
RAMKURRUN, Ms	Saint-Marin / San Marino	REZAEI, Mr
Nigéria / Nigeria	CAMORALI, Mr	RODRIGUEZ, Mr
ABBA, Mr	Singapour / Singapore /	SALE, Mr
KUJE HOSEA, Dr	Singapur	SILVA, Ms
Norvège / Norway /	TAN, Ms	SIMBULAN, Ms
Noruega	WAN, Ms	SUKHORUKOV, Mr
LEM, Ms	Suède / Sweden / Suecia	TSIKALAKIS, Mr
STORHAUG, Mr	RENNWANDT, Ms	
Pakistan / Pakistán	TUNFORS, Mr	

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia
LOAN, MS
PUSEY, Mr
Canada / Canadá

Campeau, Mr
WEATHERDON, Mr
Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr
COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 3 (Permissions à terre)?

Are you in favour of the adoption of amendment 3 (Shore leave)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 3 (Permisos para bajar a tierra)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	930	630	630	2190
Contre / Against / En contra:	40	0	0	40
Abstentions / Abstenciones:	120	0	0	120

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
NELWAMONDO, Mr	BATINOVIC, Ms	KWAKYE , Mr
RANTSOABE, Mr	RILOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
Allemagne / Germany / Alemania	Danemark / Denmark / Dinamarca	DOUMANIS, Mr
HÄSEMEYER, Mr	BALICKI, Ms	PAPANIKOLAOU, Ms
LE PLAT, Mr	SYLVEST, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Argentine / Argentina	Espagne / Spain / España	ANDREANI, Ms
POLVERIGIANI, Sr.	ARRANZ COCA, Sr.	KANINA, Mme
SOLARI, Sr.	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Bahamas	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HAFNER, Mr
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	GLADKOVA, Ms	HERNANDEZ, Ms
OLSEN, CAPTAIN	GULYAEV, Mr	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	EBRAHIMI, Mr
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	JAFARZADEH, Mr
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	QUINN, Mr
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	TREACY, MS
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	Italie / Italy / Italia
Chine / China	Gabon / Gabón	CANTONI, Ms
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	Jamaïque / Jamaica
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	GRANT, Mrs
Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr	Kenya
LOUMPAS, Mr	NINO, Ms	APIYO, Ms
PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana	

KULOBA, Mr
 Lettonie / Latvia / Letonia
 STRAUDOVSKA, Ms
 Libéria / Liberia
 DSOUZA, Mr
 VEYE NUHN, Ms
 Lituanie / Lithuania /
 Lituania
 GUDELEVICIENE, Ms
 LASIAUSKAS, Mr
 Luxembourg /
 Luxemburgo
 ROSSI, Mme
 SIUDA, M.
 Malaisie / Malaysia /
 Malasia
 ABU HASSAN, CAPTAIN
 RAZALI,
 Malte / Malta
 CUTAJAR, Dr
 TABONE, Dr
 Maroc / Morocco /
 Marruecos
 GEANAH, M.
 SERRAJ ANDALOUSSI, M.
 Maurice / Mauritius /
 Mauricio
 MAHADEB, Ms
 RAMKURRUN, Ms
 Nigéria / Nigeria
 ABBA, Mr
 KUJE HOSEA, Dr
 Norvège / Norway /
 Noruega
 LEM, Ms
 STORHAUG, Mr
 Pakistan / Pakistán
 MAHMOOD, Mr
 NAQVI, Ms
 Panama / Panamá

CASTILLO, Sra.
 VILLAMONTE SANTOS, Sra.
 Pays-Bas / Netherlands /
 Países Bajos
 ROEL, Mr
 VINKENVLEUGEL, Mr
 Philippines / Filipinas
 PAMPOLINA, Mr
 SERRANO, Mr
 Pologne / Poland / Polonia
 NOWAK, Ms
 OSTREGA, Mr
 Portugal
 CORREIA, Ms
 LEITÃO CORREIA, Ms
 République-Unie de
 Tanzanie / United Republic
 of Tanzania / República
 Unida de Tanzania
 SONDO, Mr
 TUMAINI, Dr.
 Roumanie / Romania /
 Rumania
 BADEA, Mme
 RADU, M.
 Royaume-Uni / United
 Kingdom / Reino Unido
 COUSLEY, Mr
 PEACEY, Ms
 Saint-Marin / San Marino
 CAMORALI, Mr
 Suède / Sweden / Suecia
 RENNWANDT, Ms
 TUNFORS, Mr
 Suisse / Switzerland / Suiza
 CHRISTEN, Mme
 RAINONE, Mme
 Thaïlande / Thailand /
 Tailandia
 PUPAKORN, Ms

WISUTTHIKAN, Ms
 Togo
 BERENA, Mme
 TOUMENI ABALO, Mr
 Armateurs / Shipowners /
 Armadores
 BORROMEO, Mr
 CASAGRANDE, Ms
 CERCHE, Ms
 CONSTANTINOU, Mr
 GILBERT, Ms
 HAJJEMAIJE, Ms
 INGLIS, Mr
 PEETERS, Ms
 PETERSEN, Ms
 SORMANI, Ms
 SPRINGETT, Mr
 TANGEN, Mr
 VERGADOS, Mr
 WESTRA, Mr
 WILLIAMS, Mr
 Gens de mer / Seafarers /
 Gente de mar
 DYRING, Ms
 FERNANDEZ, Mr
 GIVEN, Mr
 GWEE, Mr
 LEGUEVEL, Mr
 MEIJER, Ms
 METE, Mr
 NAIR, Mr
 REZAEI, Mr
 RODRIGUEZ, Mr
 SALE, Mr
 SILVA, Ms
 SIMBULAN, Ms
 SUKHORUKOV, Mr
 TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

République de Corée /
 Republic of Korea /
 República de Corea

KIM, Ms
 LEE, Mr
 Singapour / Singapore /

Singapur
 TAN, Ms
 WAN, Ms

 Abstentions/Abstentions/Abstenciones:**Australie / Australia**

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Chili / Chile

ESCOBAR BRIONES, Sr.

González Burgos, Sra.

Indonésie / Indonesia

PRAMESTI, Ms

RETNOSARI, Ms

Japon / Japan / Japón

FUJIRAI, Mr

HIRASHIMA, Mr

Nouvelle-Zélande / New**Zealand / Nueva Zelandia**

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 4 (Travailleurs clés)?

Are you in favour of the adoption of amendment 4 (Seafarers as key workers)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 4 (Trabajadores clave)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	970	630	630	2230
Contre / Against / En contra:	0	0	0	0
Abstentions / Abstenciones:	120	0	0	120

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	NINO, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	DOUMANIS, Mr
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	PAPANIKOLAOU, Ms
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	ANDREANI, Ms
Bahamas	Espagne / Spain / España	KANINA, Mme
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	HAFNER, Mr
Belgique / Belgium / Bélgica	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HERNANDEZ, Ms
BOGAERTS, Mme	GLADKOVA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
NAUWELAERTS, Mme	GULYAEV, Mr	QUINN, Mr
Brésil / Brazil / Brasil	Finlande / Finland / Finlandia	TREACY, MS
CAVALCANTE, Sr.	JÄMSÉN, Ms	Italie / Italy / Italia
SANTOS, Sr.	PELTOLA, Ms	CANTONI, Ms
Chili / Chile	France / Francia	Jamaïque / Jamaica
ESCOBAR BRIONES, Sr.	MEJECAZE, M.	GRANT, Mrs
González Burgos, Sra.	PIRON, M.	Japon / Japan / Japón
Chine / China	Gabon / Gabón	FUJIRAI, Mr
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	HIRASHIMA, Mr
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	Kenya
		APIYO, Ms
		KULOBA, Mr

Lettonie / Latvia / Letonia	Países Bajos	Taïlandia
STRAUDOVSKA, Ms	ROEL, Mr	PUPAKORN, Ms
Libéria / Liberia	VINKENVLEUGEL, Mr	WISUTTHIKAN, Ms
DSOUZA, Mr	Philippines / Filipinas	Togo
VEYE NUHN, Ms	PAMPOLINA, Mr	BERENA, Mme
Lituanie / Lithuania /	SERRANO, Mr	TOUMENI ABALO, Mr
Lituania	Pologne / Poland / Polonia	Armateurs / Shipowners /
GUDELEVICIENE, Ms	NOWAK, Ms	Armadores
LASIAUSKAS, Mr	OSTREGA, Mr	BORROMEO, Mr
Luxembourg /	Portugal	CASAGRANDE, Ms
Luxemburgo	CORREIA, Ms	CERCHE, Ms
ROSSI, Mme	LEITÃO CORREIA, Ms	CONSTANTINOU, Mr
SIUDA, M.	République de Corée /	GILBERT, Ms
Malaisie / Malaysia /	Republic of Korea /	HAJEMAIJE, Ms
Malasia	República de Corea	INGLIS, Mr
ABU HASSAN, CAPTAIN	KIM, Ms	PEETERS, Ms
RAZALI,	LEE, Mr	PETERSEN, Ms
Malte / Malta	République-Unie de	SORMANI, Ms
CUTAJAR, Dr	Tanzanie / United Republic	SPRINGETT, Mr
TABONE, Dr	of Tanzania / República	TANGEN, Mr
Maroc / Morocco /	Unida de Tanzania	VERGADOS, Mr
Marruecos	SONDO, Mr	WESTRA, Mr
GEANAH, M.	TUMAINI, Dr.	WILLIAMS, Mr
SERRAJ ANDALOUSSI, M.	Roumanie / Romania /	Gens de mer / Seafarers /
Maurice / Mauritius /	Rumania	Gente de mar
Maurício	BADEA, Mme	DYRING, Ms
MAHADEB, Ms	RADU, M.	FERNANDEZ, Mr
RAMKURRUN, Ms	Royaume-Uni / United	GIVEN, Mr
Nigéria / Nigeria	Kingdom / Reino Unido	GWEE, Mr
ABBA, Mr	COUSLEY, Mr	LEGUEVEL, Mr
KUJE HOSEA, Dr	PEACEY, Ms	MEIJER, Ms
Norvège / Norway /	Singapour / Singapore /	METE, Mr
Noruega	Singapur	NAIR, Mr
LEM, Ms	TAN, Ms	REZAEI, Mr
STORHAUG, Mr	WAN, Ms	RODRIGUEZ, Mr
Pakistan / Pakistán	Suède / Sweden / Suecia	SALE, Mr
MAHMOOD, Mr	RENNWANDT, Ms	SILVA, Ms
NAQVI, Ms	TUNFORS, Mr	SIMBULAN, Ms
Panama / Panamá	Suisse / Switzerland / Suiza	SUKHORUKOV, Mr
CASTILLO, Sra.	CHRISTEN, Mme	TSIKALAKIS, Mr
VILLAMONTE SANTOS, Sra.	RAINONE, Mme	
Pays-Bas / Netherlands /	Thaïlande / Thailand /	

► Contre/Against/En Contra:

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Ghana

KWAKYE, Mr

Indonésie / Indonesia

PRAMESTI, Ms

RETNOSARI, Ms

Iran (République islamique

d') / Iran (Islamic Republic

of) / Irán (República

Islámica del)

EBRAHIMI, Mr

JAFARZADEH, Mr

Nouvelle-Zélande / New

Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

Saint-Marin / San Marino

CAMORALI, Mr

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 5 (Accidents maritimes)?

Are you in favour of the adoption of amendment 5 (Marine casualties)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 5 (Siniestros marítimos)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1020	630	630	2280
Contre / Against / En contra:	20	0	0	20
Abstentions / Abstenciones:	50	0	0	50

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	NINO, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	DOUMANIS, Mr
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	PAPANIKOLAOU, Ms
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	ANDREANI, Ms
Bahamas	Espagne / Spain / España	KANINA, Mme
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	HAFNER, Mr
Belgique / Belgium / Bélgica	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HERNANDEZ, Ms
BOGAERTS, Mme	GLADKOVA, Ms	Indonésie / Indonesia
NAUWELAERTS, Mme	GULYAEV, Mr	PRAMESTI, Ms
Brésil / Brazil / Brasil	Finlande / Finland / Finlandia	RETNOSARI, Ms
CAVALCANTE, Sr.	JÄMSÉN, Ms	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
SANTOS, Sr.	PELTOLA, Ms	EBRAHIMI, Mr
Chili / Chile	France / Francia	JAFARZADEH, Mr
ESCOBAR BRIONES, Sr.	MEJECAZE, M.	Irlande / Ireland / Irlanda
González Burgos, Sra.	PIRON, M.	QUINN, Mr
Chine / China	Gabon / Gabón	TREACY, MS
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	Italie / Italy / Italia
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	

CANTONI, Ms
 Jamaïque / Jamaica
 GRANT, Mrs
 Japon / Japan / Japón
 FUJIRAI, Mr
 HIRASHIMA, Mr
 Kenya
 APIYO, Ms
 KULOBA, Mr
 Lettonie / Latvia / Letonia
 STRAUDOVSKA, Ms
 Libéria / Liberia
 DSOUZA, Mr
 VEYE NUHN, Ms
 Lituanie / Lithuania /
 Lituania
 GUDELEVICIENE, Ms
 LASIAUSKAS, Mr
 Luxembourg /
 Luxemburgo
 ROSSI, Mme
 SIUDA, M.
 Malaisie / Malaysia /
 Malasia
 ABU HASSAN, CAPTAIN
 RAZALI,
 Malte / Malta
 CUTAJAR, Dr
 TABONE, Dr
 Maroc / Morocco /
 Marruecos
 GEANAH, M.
 SERRAJ ANDALOUSSI, M.
 Maurice / Mauritius /
 Mauricio
 MAHADEB, Ms
 RAMKURRUN, Ms
 Nigéria / Nigeria
 ABBA, Mr
 KUJE HOSEA, Dr
 Norvège / Norway /
 Noruega
 LEM, Ms
 STORHAUG, Mr
 Pakistan / Pakistán

MAHMOOD, Mr
 NAQVI, Ms
 Panama / Panamá
 CASTILLO, Sra.
 VILLAMONTE SANTOS, Sra.
 Pays-Bas / Netherlands /
 Países Bajos
 ROEL, Mr
 VINKENVLEUGEL, Mr
 Philippines / Filipinas
 PAMPOLINA, Mr
 SERRANO, Mr
 Pologne / Poland / Polonia
 NOWAK, Ms
 OSTREGA, Mr
 Portugal
 CORREIA, Ms
 LEITÃO CORREIA, Ms
 République de Corée /
 Republic of Korea /
 República de Corea
 KIM, Ms
 LEE, Mr
 République-Unie de
 Tanzanie / United Republic
 of Tanzania / República
 Unida de Tanzania
 SONDO, Mr
 TUMAINI, Dr.
 Roumanie / Romania /
 Rumania
 BADEA, Mme
 RADU, M.
 Royaume-Uni / United
 Kingdom / Reino Unido
 COUSLEY, Mr
 PEACEY, Ms
 Saint-Marin / San Marino
 CAMORALI, Mr
 Singapour / Singapore /
 Singapur
 TAN, Ms
 WAN, Ms
 Suède / Sweden / Suecia
 RENNWANDT, Ms

TUNFORS, Mr
 Suisse / Switzerland / Suiza
 CHRISTEN, Mme
 RAINONE, Mme
 Thaïlande / Thailand /
 Tailandia
 PUPAKORN, Ms
 WISUTTHIKAN, Ms
 Togo
 BERENA, Mme
 TOUMENI ABALO, Mr
 Armateurs / Shipowners /
 Armadores
 BORROMEO, Mr
 CASAGRANDE, Ms
 CERCHE, Ms
 CONSTANTINOU, Mr
 GILBERT, Ms
 HAIJEMAIJE, Ms
 INGLIS, Mr
 PEETERS, Ms
 PETERSEN, Ms
 SORMANI, Ms
 SPRINGETT, Mr
 TANGEN, Mr
 VERGADOS, Mr
 WESTRA, Mr
 WILLIAMS, Mr
 Gens de mer / Seafarers /
 Gente de mar
 DYRING, Ms
 FERNANDEZ, Mr
 GIVEN, Mr
 GWEE, Mr
 LEGUEVEL, Mr
 MEIJER, Ms
 METE, Mr
 NAIR, Mr
 REZAEI, Mr
 RODRIGUEZ, Mr
 SALE, Mr
 SILVA, Ms
 SIMBULAN, Ms
 SUKHORUKOV, Mr
 TSIKALAKIS, Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr
COLLIER, Ms

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia
LOAN, MS
PUSEY, Mr

Canada / Canadá
Campeau, Mr
WEATHERDON, Mr

Ghana
KWAKYE, Mr

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 10 (Rapatriement – coûts)?

Are you in favour of the adoption of amendment 10 (Repatriation – costs)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 10 (Repatriación - costo)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1000	630	630	2260
Contre / Against / En contra:	20	0	0	20
Abstentions / Abstenciones:	70	0	0	70

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	DOUMANIS, Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	PAPANIKOLAOU, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	ANDREANI, Ms
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	KANINA, Mme
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	HAFNER, Mr
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	HERNANDEZ, Ms
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	Indonésie / Indonesia
Bahamas	Espagne / Spain / España	PRAMESTI, Ms
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	RETNOSARI, Ms
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	EBRAHIMI, Mr
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	JAFARZADEH, Mr
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	QUINN, Mr
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	TREACY, MS
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	Italie / Italy / Italia
Chili / Chile	Gabon / Gabón	CANTONI, Ms
ESCOBAR BRIONES, Sr.	NZUE OBAME, M.	Jamaïque / Jamaica
González Burgos, Sra.	Géorgie / Georgia	GRANT, Mrs
Chine / China	ILIA, Mr	Japon / Japan / Japón
YU, Ms	NINO, Ms	FUJIRAI, Mr
ZHOU, Ms	Ghana	
	DARKO, MISS	
	Grèce / Greece / Grecia	

HIRASHIMA, Mr
Kenya
APIYO, Ms
KULOBA, Mr
Lettonie / Latvia / Letonia
STRAUDOVSKA, Ms
Libéria / Liberia
DSOUZA, Mr
VEYE NUHN, Ms
Lituanie / Lithuania /
Lituania
GUDELEVICIENE, Ms
LASIAUSKAS, Mr
Luxembourg /
Luxemburgo
ROSSI, Mme
SIUDA, M.
Malaisie / Malaysia /
Malasia
ABU HASSAN, CAPTAIN
RAZALI,
Malte / Malta
CUTAJAR, Dr
TABONE, Dr
Maroc / Morocco /
Marruecos
GEANAH, M.
SERRAJ ANDALOUSSI, M.
Maurice / Mauritius /
Maurício
MAHADEB, Ms
RAMKURRUN, Ms
Nigéria / Nigeria
ABBA, Mr
KUJE HOSEA, Dr
Norvège / Norway /
Noruega
LEM, Ms
STORHAUG, Mr
Pakistan / Pakistán
MAHMOOD, Mr
NAQVI, Ms
Panama / Panamá
CASTILLO, Sra.

VILLAMONTE SANTOS, Sra.
Pays-Bas / Netherlands /
Países Bajos
ROEL, Mr
VINKENVLEUGEL, Mr
Philippines / Filipinas
PAMPOLINA, Mr
SERRANO, Mr
Pologne / Poland / Polonia
NOWAK, Ms
OSTREGA, Mr
Portugal
CORREIA, Ms
LEITÃO CORREIA, Ms
République de Corée /
Republic of Korea /
República de Corea
KIM, Ms
LEE, Mr
République-Unie de
Tanzanie / United Republic
of Tanzania / República
Unida de Tanzania
SONDO, Mr
TUMAINI, Dr.
Roumanie / Romania /
Rumania
BADEA, Mme
RADU, M.
Royaume-Uni / United
Kingdom / Reino Unido
COUSLEY, Mr
PEACEY, Ms
Saint-Marin / San Marino
CAMORALI, Mr
Singapour / Singapore /
Singapur
TAN, Ms
WAN, Ms
Suède / Sweden / Suecia
RENNWANDT, Ms
TUNFORS, Mr
Suisse / Switzerland / Suiza
CHRISTEN, Mme

RAINONE, Mme
Thaïlande / Thailand /
Tailandia
PUPAKORN, Ms
WISUTTHIKAN, Ms
Togo
BERENA, Mme
TOUMENI ABALO, Mr
Armateurs / Shipowners /
Armadores
BORROMEO, Mr
CASAGRANDE, Ms
CERCHE, Ms
CONSTANTINO, Mr
GILBERT, Ms
HAJEMAIJE, Ms
INGLIS, Mr
PEETERS, Ms
PETERSEN, Ms
SORMANI, Ms
SPRINGETT, Mr
TANGEN, Mr
VERGADOS, Mr
WESTRA, Mr
WILLIAMS, Mr
Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar
DYRING, Ms
FERNANDEZ, Mr
GIVEN, Mr
GWEE, Mr
LEGUEVEL, Mr
MEIJER, Ms
METE, Mr
NAIR, Mr
REZAEI, Mr
RODRIGUEZ, Mr
SALE, Mr
SILVA, Ms
SIMBULAN, Ms
SUKHORUKOV, Mr
TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

Fédération de Russie /
Russian Federation /

Federación de Rusia
GLADKOVA, Ms

GULYAEV, Mr

 Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Ghana

KWAKYE , Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 11 (Formation aux soins médicaux)?

Are you in favour of the adoption of amendment 11 (Medical training)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 11 (Formación médica)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1000	630	630	2260
Contre / Against / En contra:	20	0	0	20
Abstentions / Abstenciones:	70	0	0	70

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	DOUMANIS, Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	PAPANIKOLAOU, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	ANDREANI, Ms
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	KANINA, Mme
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	HAFNER, Mr
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	HERNANDEZ, Ms
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	Indonésie / Indonesia
Bahamas	Espagne / Spain / España	PRAMESTI, Ms
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	RETNOSARI, Ms
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	EBRAHIMI, Mr
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	JAFARZADEH, Mr
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	QUINN, Mr
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	TREACY, MS
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	Italie / Italy / Italia
Chili / Chile	Gabon / Gabón	CANTONI, Ms
ESCOBAR BRIONES, Sr.	NZUE OBAME, M.	Jamaïque / Jamaica
González Burgos, Sra.	Géorgie / Georgia	GRANT, Mrs
Chine / China	ILIA, Mr	Japon / Japan / Japón
YU, Ms	NINO, Ms	FUJIRAI, Mr
ZHOU, Ms	Ghana	
	DARKO, MISS	
	Grèce / Greece / Grecia	

HIRASHIMA, Mr
Kenya
APIYO, Ms
KULOBA, Mr
Lettonie / Latvia / Letonia
STRAUDOVSKA, Ms
Libéria / Liberia
DSOUZA, Mr
VEYE NUHN, Ms
Lituanie / Lithuania /
Lituania
GUDELEVICIENE, Ms
LASIAUSKAS, Mr
Luxembourg /
Luxemburgo
ROSSI, Mme
SIUDA, M.
Malaisie / Malaysia /
Malasia
ABU HASSAN, CAPTAIN
RAZALI,
Malte / Malta
CUTAJAR, Dr
TABONE, Dr
Maroc / Morocco /
Marruecos
GEANAH, M.
SERRAJ ANDALOUSSI, M.
Maurice / Mauritius /
Maurício
MAHADEB, Ms
RAMKURRUN, Ms
Nigéria / Nigeria
ABBA, Mr
KUJE HOSEA, Dr
Norvège / Norway /
Noruega
LEM, Ms
STORHAUG, Mr
Pakistan / Pakistán
MAHMOOD, Mr
NAQVI, Ms
Panama / Panamá
CASTILLO, Sra.

VILLAMONTE SANTOS, Sra.
Pays-Bas / Netherlands /
Países Bajos
ROEL, Mr
VINKENVLEUGEL, Mr
Philippines / Filipinas
PAMPOLINA, Mr
SERRANO, Mr
Pologne / Poland / Polonia
NOWAK, Ms
OSTREGA, Mr
Portugal
CORREIA, Ms
LEITÃO CORREIA, Ms
République de Corée /
Republic of Korea /
República de Corea
KIM, Ms
LEE, Mr
République-Unie de
Tanzanie / United Republic
of Tanzania / República
Unida de Tanzania
SONDO, Mr
TUMAINI, Dr.
Roumanie / Romania /
Rumania
BADEA, Mme
RADU, M.
Royaume-Uni / United
Kingdom / Reino Unido
COUSLEY, Mr
PEACEY, Ms
Saint-Marin / San Marino
CAMORALI, Mr
Singapour / Singapore /
Singapur
TAN, Ms
WAN, Ms
Suède / Sweden / Suecia
RENNWANDT, Ms
TUNFORS, Mr
Suisse / Switzerland / Suiza
CHRISTEN, Mme

RAINONE, Mme
Thaïlande / Thailand /
Tailandia
PUPAKORN, Ms
WISUTTHIKAN, Ms
Togo
BERENA, Mme
TOUMENI ABALO, Mr
Armateurs / Shipowners /
Armadores
BORROMEO, Mr
CASAGRANDE, Ms
CERCHE, Ms
CONSTANTINO, Mr
GILBERT, Ms
HAJEMAIJE, Ms
INGLIS, Mr
PEETERS, Ms
PETERSEN, Ms
SORMANI, Ms
SPRINGETT, Mr
TANGEN, Mr
VERGADOS, Mr
WESTRA, Mr
WILLIAMS, Mr
Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar
DYRING, Ms
FERNANDEZ, Mr
GIVEN, Mr
GWEE, Mr
LEGUEVEL, Mr
MEIJER, Ms
METE, Mr
NAIR, Mr
REZAEI, Mr
RODRIGUEZ, Mr
SALE, Mr
SILVA, Ms
SIMBULAN, Ms
SUKHORUKOV, Mr
TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

Fédération de Russie /
Russian Federation /

Federación de Rusia
GLADKOVA, Ms

GULYAEV, Mr

 Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Ghana

KWAKYE, Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 12/13 (Violence et harcèlement)?

Are you in favour of the adoption of amendment 12/13 (Violence and harassment)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 12/13 (Violencia y acoso)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	930	630	630	2190
Contre / Against / En contra:	40	0	0	40
Abstentions / Abstenciones:	120	0	0	120

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	Grèce / Greece / Grecia
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	DOUMANIS, Mr
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	PAPANIKOLAOU, Ms
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	ANDREANI, Ms
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	KANINA, Mme
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	HAFNER, Mr
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	HERNANDEZ, Ms
Bahamas	Espagne / Spain / España	Irlande / Ireland / Irlanda
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	QUINN, Mr
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	TREACY, MS
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	Italie / Italy / Italia
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	CANTONI, Ms
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Jamaïque / Jamaica
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	GRANT, Mrs
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	Japon / Japan / Japón
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	FUJIRAI, Mr
Chili / Chile	Gabon / Gabón	HIRASHIMA, Mr
ESCOBAR BRIONES, Sr.	NZUE OBAME, M.	Kenya
González Burgos, Sra.	Géorgie / Georgia	APIYO, Ms
Chine / China	ILIA, Mr	KULOBA, Mr
YU, Ms	NINO, Ms	Lettonie / Latvia / Letonia
ZHOU, Ms	Ghana	STRAUDOVSKA, Ms
	DARKO, MISS	Libéria / Liberia
	KWAKYE, Mr	DSOUZA, Mr

VEYE NUHN, Ms
Lituanie / Lithuania /
Lituania
GUDELEVICIENE, Ms
LASIAUSKAS, Mr
Luxembourg /
Luxemburgo
ROSSI, Mme
SIUDA, M.
Malte / Malta
CUTAJAR, Dr
TABONE, Dr
Maurice / Mauritius /
Mauricio
MAHADEB, Ms
RAMKURRUN, Ms
Nigéria / Nigeria
ABBA, Mr
KUJE HOSEA, Dr
Norvège / Norway /
Noruega
LEM, Ms
STORHAUG, Mr
Pakistan / Pakistán
MAHMOOD, Mr
NAQVI, Ms
Panama / Panamá
CASTILLO, Sra.
VILLAMONTE SANTOS, Sra.
Pays-Bas / Netherlands /
Países Bajos
ROEL, Mr
VINKENVLEUGEL, Mr
Philippines / Filipinas
PAMPOLINA, Mr
SERRANO, Mr
Pologne / Poland / Polonia
NOWAK, Ms

OSTREGA, Mr
Portugal
CORREIA, Ms
LEITÃO CORREIA, Ms
République de Corée /
Republic of Korea /
República de Corea
KIM, Ms
LEE, Mr
République-Unie de
Tanzanie / United Republic
of Tanzania / República
Unida de Tanzania
SONDO, Mr
TUMAINI, Dr.
Roumanie / Romania /
Rumania
BADEA, Mme
RADU, M.
Royaume-Uni / United
Kingdom / Reino Unido
COUSLEY, Mr
PEACEY, Ms
Saint-Marin / San Marino
CAMORALI, Mr
Singapour / Singapore /
Singapur
TAN, Ms
WAN, Ms
Suède / Sweden / Suecia
RENNWANDT, Ms
TUNFORS, Mr
Suisse / Switzerland / Suiza
CHRISTEN, Mme
RAINONE, Mme
Thaïlande / Thailand /
Tailandia
PUPAKORN, Ms

WISUTTHIKAN, Ms
Togo
BERENA, Mme
TOUMENI ABALO, Mr
Armateurs / Shipowners /
Armadores
BORROMEO, Mr
CASAGRANDE, Ms
CERCHE, Ms
CONSTANTINO, Mr
GILBERT, Ms
HAJEMAIJE, Ms
INGLIS, Mr
PEETERS, Ms
PETERSEN, Ms
SORMANI, Ms
SPRINGETT, Mr
TANGEN, Mr
VERGADOS, Mr
WESTRA, Mr
WILLIAMS, Mr
Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar
DYRING, Ms
FERNANDEZ, Mr
GIVEN, Mr
GWEE, Mr
LEGUEVEL, Mr
MEIJER, Ms
METE, Mr
NAIR, Mr
REZAEI, Mr
RODRIGUEZ, Mr
SALE, Mr
SILVA, Ms
SIMBULAN, Ms
SUKHORUKOV, Mr
TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

Fédération de Russie /
Russian Federation /
Federación de Rusia

GLADKOVA, Ms
GULYAEV, Mr
Nouvelle-Zélande / New

Zealand / Nueva Zelandia
BARBER, Mr
COLLIER, Ms

 Abstentions/Abstentions/Abstenciones:**Australie / Australia**

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Indonésie / Indonesia

PRAMESTI, Ms

RETNOSARI, Ms

Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)

EBRAHIMI, Mr

JAFARZADEH, Mr

Malaisie / Malaysia /**Malasia**

ABU HASSAN, CAPTAIN

RAZALI,

Maroc / Morocco /**Marruecos**

GEANAH, M.

SERRAJ ANDALOUSSI, M.

► Anexo II

Resolución relativa a la ampliación del mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI

El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006),

Reunido en Ginebra, del 7 al 11 de abril de 2025, con motivo de su quinta reunión,

Recordando que el artículo III del Acuerdo entre la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) permite establecer grupos mixtos a fin de abordar cualquier cuestión de interés común que pueda parecer conveniente referir a un grupo,

Recordando la decisión del Consejo de Administración de la OIT en su 343.^a reunión (noviembre de 2021) de aprobar el establecimiento de un Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI como un órgano que llevará a cabo sus actividades dentro de los plazos establecidos y únicamente para los propósitos previstos en su mandato relacionados con el abandono de la gente de mar; el acoso y la intimidación, incluido el acoso sexual, y el trato justo de la gente de mar,

Tomando nota con satisfacción de que el Grupo de trabajo tripartito mixto finalizó con éxito las tareas que le fueron asignadas en la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial, de conformidad con el plazo acordado,

Recordando que, con arreglo al mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto, este último llevará a cabo discusiones técnicas exhaustivas y formulará recomendaciones o redactará disposiciones relacionadas con temas, tal como le puedan encomendar conjuntamente el Consejo de Administración de la OIT y el Consejo de la OMI, dentro del plazo acordado conjuntamente,

Recordando que, con arreglo al mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto, la duración de este último puede prorrogarse por decisión expresa del Consejo de Administración de la OIT y del Consejo de la OMI,

Teniendo en cuenta la decisión del Comité Jurídico de la OMI en su 111.^a reunión (abril de 2024) de establecer un Equipo de tareas para que examine y actualice (o remodele) la base de datos conjunta OIT-OMI sobre el abandono de la gente de mar (incluidos todos los aspectos procedimentales, políticos, financieros y técnicos), con el mandato establecido en el párrafo 7 del documento LEG 111/4(a)/2, y de convocar una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto para efectuar un examen definitivo del informe del Equipo de tareas, y posteriormente elabore un informe claro para su aprobación por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI,

Tomando nota de la decisión del Consejo de la OMI, en su 132.^a reunión, de aprobar la ampliación de la duración del Grupo de trabajo tripartito mixto y de apoyar la solicitud del Comité Jurídico de la OMI de convocar una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto para que realice un examen definitivo del informe del Equipo de tareas,

Reconociendo que la OIT ha llevado a cabo actualizaciones técnicas fundamentales a la base de datos, garantizando su funcionalidad continua, con una versión mejorada iniciada en octubre de 2024,

Tomando nota de que se prevé que el Equipo de tareas concluirá su informe a finales de 2025:

1. **Recomienda** que el Consejo de Administración de la OIT apruebe la ampliación de la duración del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI.

2. **Invita** al Consejo de Administración de la OIT a permanecer en contacto con la OMI, con objeto de convocar reuniones del Grupo de trabajo tripartito mixto, de conformidad con el párrafo 4, c) del mandato del Grupo, a fin de realizar un examen definitivo del informe del Equipo de tareas.
3. **Autoriza** a la Mesa del Comité Tripartito Especial, de conformidad con el artículo 7, párrafo 7, del Reglamento del Comité Tripartito Especial, a examinar las solicitudes recibidas para convocar al Grupo de trabajo tripartito mixto como resultado de las decisiones adoptadas por los órganos pertinentes de la OMI entre las reuniones del Comité Tripartito Especial, y a formular una recomendación al Consejo de Administración de la OIT relativa a dichas solicitudes.
4. **Invita** a la OMI y a la OIT a colaborar estrechamente en ámbitos de interés común.
5. **Propone** que el párrafo 19 del mandato del Grupo de trabajo tripartito mixto se enmiende como sigue: «Podrán convocarse reuniones del Grupo de trabajo tripartito mixto con la debida autorización de los órganos competentes de las Partes, en coordinación con ellos, y a reserva de contar con los fondos disponibles. La OIT y la OMI comunicarán la invitación a la reunión por lo menos con dos meses de antelación».
6. **Autoriza** a la Mesa del Comité Tripartito Especial a plantear cuestiones de interés común para la OIT y la OMI, y a proponer al Comité Tripartito Especial o, a reserva de lo dispuesto en el párrafo dispositivo 3, directamente al Consejo de Administración de la OIT, que se reúna el Grupo de trabajo tripartito mixto según lo considere oportuno.

Resolución por la que se reconoce a la gente de mar como trabajadores clave

El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006),

Reunido en Ginebra, del 7 al 11 de abril de 2025, con motivo de la quinta reunión del Comité Tripartito Especial,

Recordando la resolución 75/17 relativa a 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», aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 1 de diciembre de 2020,

Recordando asimismo la resolución 56/18 relativa a la «Promoción y protección del disfrute de los derechos humanos por la gente de mar», aprobada por el Consejo de Derechos Humanos el 11 de julio de 2024,

Tomando en consideración la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en la cual se garantizan condiciones de trabajo y de vida decentes para toda la gente de mar,

Recordando la resolución A.1160(32) sobre «Medidas generales para abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19», adoptada por la Asamblea de la OMI el 15 de diciembre de 2021,

Reiterando las numerosas declaraciones de las Naciones Unidas y de los organismos de las Naciones Unidas, entre otras cosas, sobre la necesidad de designar a la gente de mar como «trabajadores clave» y de garantizar su acceso a atención médica y la facilitación de los viajes, preservando así su bienestar y sus derechos,

Tomando nota de que la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) de la OIT destacó que el concepto de «fuerza mayor» no debería utilizarse para prolongar los

incumplimientos del MLC, 2006 ni de otras normas internacionales por más tiempo que el absolutamente necesario¹,

Recordando el papel esencial que desempeñan la gente de mar en el mantenimiento de las cadenas mundiales de suministro y a la hora de garantizar el movimiento continuo e ininterrumpido de bienes, energía, alimentos y suministros médicos, aún más crítico en tiempos de crisis generalizada,

Reconociendo los retos que ha afrontado la gente de mar durante la pandemia de COVID-19 y otras crisis, que han puesto de relieve la necesidad de garantizar sus derechos y bienestar:

1. **Insta** a los Miembros de la OIT a dar cumplimiento a la pronta aplicación de la enmienda propuesta a la pauta B2.5.2 - Trabajadores clave, y a que designen y reconozcan a la gente de mar como trabajadores clave y a que adopten las medidas adecuadas para facilitar sus desplazamientos seguros cuando viajen en relación a su empleo o trabajo, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrutar de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y atención médica en tierra.
2. **Reafirma** el compromiso de los mandantes tripartitos de la OIT de abogar por el bienestar y los derechos de la gente de mar, promoviendo iniciativas que reconozcan sus contribuciones indispensables al comercio marítimo mundial, incluso dando efecto en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, al derecho de la gente de mar a desplazarse de forma segura al embarcar o desembarcar de un buque, inclusive, con fines de disfrute de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y, cuando sea necesario, acceso a atención médica en tierra.
3. **Pide** a la Oficina que apoye la pronta aplicación de la pauta B2.5.2 - Trabajadores clave.

Resolución por la que se proponen enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, con el fin de reflejar las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, decididas en la quinta reunión del Comité Tripartito Especial de la OIT en relación con los permisos para bajar a tierra

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), con ocasión de su quinta reunión, que tuvo lugar en formato híbrido del 7 al 11 de abril de 2025,

Recordando la norma A2.4 del MLC, 2006 relativa al permiso para bajar a tierra,

Recordando también el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio FAL), en particular en su capítulo 3G «Otras medidas de facilitación para tripulantes extranjeros en buques que efectúen travesías internacionales - permiso de tierra»,

Habiendo decidido enmendar la norma A2.4.2 del MLC, 2006,

Habiendo incluido en dichas enmiendas un texto que hace referencia al Convenio FAL, a saber:

7. Se considerará que el permiso en tierra concedido de conformidad con las disposiciones del Convenio FAL, adoptado por la Organización Marítima Internacional, cumple los requisitos de la norma A2.4.2;

¹ **Observación general** adoptada en 2020 sobre cuestiones que suscita la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, (MLC, 2006) durante la pandemia.

Deseando mantener la coherencia, en la medida de lo posible, entre el MLC, 2006, y el Convenio FAL con respecto a los requisitos del permiso de bajar a tierra,

Recomienda que el Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI) considere la enmienda al MLC, 2006 en relación con el permiso para bajar a tierra, aprobada durante la quinta reunión del Comité Tripartito Especial, y adopte las medidas oportunas;

Solicita que el Consejo de Administración de la OIT, en su 355.^a reunión de noviembre de 2025, encargue al Director General de la OIT que remita la presente Resolución al Secretario General de la OMI y le pida a este que, a su vez, la remita al Comité de Facilitación de la OMI para su examen y la adopción de medidas, según proceda.

Resolución relativa a la convocatoria de una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos sobre las horas de trabajo y de descanso

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración de la OIT en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), con motivo de su quinta reunión, que tuvo lugar en un formato híbrido del 7 al 11 de abril de 2025,

Recordando las propuestas de enmienda formuladas por el Grupo de la Gente de Mar a la quinta reunión del Comité Tripartito Especial sobre las horas de trabajo y descanso y las disposiciones conexas sobre excepciones,

Recordando que el artículo III del Acuerdo entre la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI) permite establecer grupos mixtos a fin de abordar cualquier cuestión de interés común que pueda parecer conveniente referir a un grupo,

Recordando que la reunión sectorial convocada en Ginebra del 25 de febrero al 1 de marzo de 2019 recomendó que se estableciera un grupo de trabajo tripartito OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos, en particular en relación con los temas tratados en el MLC, 2006 y en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación de 1978),

Reconociendo que la regla 2.3 del MLC, 2006 exige que los Miembros reglamenten las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar, y que el párrafo 5 de la norma A2.3 del Convenio exige que todo Miembro establezca límites, ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un periodo determinado o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse en un periodo determinado,

Tomando nota de que el párrafo 13 de esta norma permite a los Miembros que cuenten con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculden a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos y de que 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 periodos 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,

Tomando nota de que el párrafo 14 de la presente norma reconoce el derecho del capitán de un buque a suspender los horarios de trabajo o de descanso, y a exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, hasta que se haya restablecido la normalidad,

Recordando que el párrafo 2 de la norma A2.7 del MLC, 2006, exige que, al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga, así como los principios contenidos en los instrumentos internacionales aplicables (sobre todo los de la OMI) en materia de niveles de dotación,

Recordando que la disposición A-VIII/1.2 del Código de Formación, que se aplica a la gente de mar que tenga asignados cometidos de seguridad, prevención de la contaminación y protección, prevé un número mínimo de horas de descanso dentro de un determinado periodo de tiempo,

Tomando nota de que la disposición A-VIII/1.8 del Código de Formación reconoce asimismo el derecho del capitán de un buque a suspender los horarios de trabajo o de descanso, y a exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, hasta que se haya restablecido la normalidad,

Tomando nota de que la disposición A-VIII/1.4 del Código de Formación prevé que las prescripciones relativas a los periodos de descanso no habrán de mantenerse durante una emergencia o en otras condiciones operacionales excepcionales; y que la asignación de obligaciones, los ejercicios de lucha contra incendios y de botes salvavidas, así como los ejercicios prescritos por las leyes y los reglamentos nacionales y por los instrumentos internacionales se realizarán de manera que causen las mínimas molestias durante los periodos de descanso y no constituyan una causa de fatiga,

Tomando nota de que la disposición A-VIII/1.9 del Código de Formación prevé que las Partes podrán conceder exenciones respecto de las horas de descanso en cualquier periodo de siete días siempre que no se concedan por más de dos semanas consecutivas, teniendo en cuenta las orientaciones relativas a la prevención de la fatiga,

Tomando nota asimismo de que la sección B-VIII/1 del Código de Formación proporciona orientación con miras al cumplimiento de la sección A-VIII/1 del Código de Formación,

Reconociendo además que la regla VIII/1 del Convenio de Formación de 1978 exige a las administraciones, al objeto de prevenir la fatiga, establecer y hacer cumplir los periodos de descanso para el personal encargado de la guardia y para el personal que tenga asignados determinados cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación,

Teniendo presente que el Convenio y el Código de Formación están siendo objeto actualmente de un examen exhaustivo en la OMI,

Recomienda que el Consejo de Administración de la OIT apruebe en su 355.^a reunión (noviembre de 2025) la convocatoria de una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos, con el siguiente mandato:

- a) *examinar* las disposiciones pertinentes sobre las horas de trabajo y de descanso contenidas en el MLC, 2006, y las disposiciones pertinentes sobre las horas de descanso contenidas en el Convenio de Formación de 1978;
- b) *considerar* la elaboración de orientaciones prácticas dirigidas a los Miembros relativas a la aplicación de las normas sobre las horas de trabajo o sobre las horas de descanso, y la elaboración de orientaciones prácticas dirigidas a las autoridades del Estado del puerto y del Estado del pabellón sobre la mejora del control del cumplimiento de las normas sobre las horas de trabajo o sobre las horas de descanso, según proceda;
- c) *formular* recomendaciones al Consejo de Administración de la OIT y al Comité de Seguridad Marítima de la OMI, para que las examinen y tomen medidas, según proceda.

Recomienda que el Consejo de Administración de la OIT pida a los órganos pertinentes de la OMI que consideren la convocatoria de esta reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI.