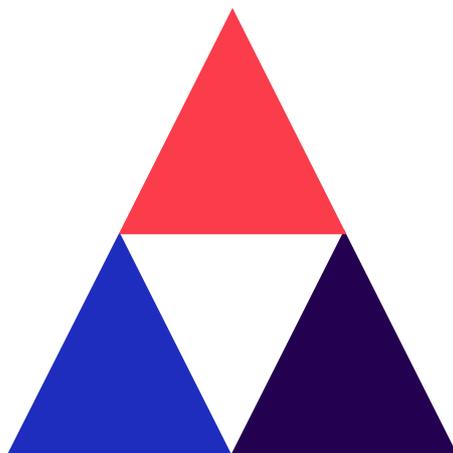




► Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 en su versión enmendada

Documento de información para la discusión en la cuarta reunión (Parte II)
del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio
sobre el trabajo marítimo, 2006 en su versión enmendada
(Ginebra, 5-13 de mayo de 2022)



▶ Índice

	Página
I. Introducción	5
II. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.....	5
Propuesta núm. 1 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar).....	5
Propuesta núm. 2 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar).....	6
Propuesta núm. 3 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar).....	7
Propuesta núm. 4 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar).....	9
Propuesta núm. 5 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar).....	10
Propuesta núm. 6 (Grupo de la Gente de Mar)	11
Propuesta núm. 7 (Grupo de la Gente de Mar)	12
Propuesta núm. 8 (Grupo de la Gente de Mar)	14
Propuesta núm. 9 (Grupo de la Gente de Mar)	15
Propuesta núm. 10 (Grupo de la Gente de Mar).....	15
Propuesta núm. 11 (Gobiernos).....	16
Propuesta núm. 12 (Gobiernos) Alemania, Australia, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia.....	17

► I. Introducción

1. La Oficina Internacional del Trabajo recibió **12 propuestas de enmienda** al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 en su versión enmendada (MLC, 2006) para que fueran examinadas en la cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006 que se celebrará del 5 al 13 de mayo de 2022.
2. En una carta con fecha 11 de noviembre de 2021, el Director General invitó a todos los Miembros de la Organización, de conformidad con el artículo XV, párrafo 3, del MLC, 2006, a transmitir, antes del 28 de febrero de 2022, cualquier observación o sugerencia sobre las propuestas de enmienda a las disposiciones del Código.
3. De conformidad con el artículo XV, párrafo 4 del MLC, 2006, el presente documento proporciona un resumen de las observaciones y sugerencias que se comunicaron en respuesta a la carta del Director General. Debe leerse conjuntamente con el [Documento de base para la reunión](#).
4. Los 21 Estados Miembros siguientes respondieron: *Argentina, Brasil, Camerún, Etiopía, Federación de Rusia, Guatemala, India, Indonesia, Islas Marshall, Italia, Japón, Liberia, Nicaragua, Nueva Zelandia, Noruega, Panamá, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sri Lanka, Tailandia, Trinidad y Tabago y Turquía*. Además, los Miembros que presentaron la propuesta núm. 12 presentaron un texto revisado de su propuesta inicial.
5. Algunos Gobiernos indicaron que habían celebrado consultas tripartitas con respecto a sus observaciones y sugerencias¹. En relación con esto, ciertos Gobiernos transmitieron los comentarios recibidos de los interlocutores sociales, que se reflejan en el presente documento.

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

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

1. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Brasil, Etiopía, Guatemala, India, Italia, Liberia, Nueva Zelandia, Panamá, Sri Lanka, Tailandia, Trinidad y Tabago y Turquía*).
2. El Gobierno del *Brasil* indicó que habría sido preferible añadir las palabras «en tallas apropiadas» al final de la *norma A4.3, párrafo 1, c)*, después de «equipo de protección personal».

¹ Los Miembros siguientes indicaron que las consultas se celebraron con los interlocutores sociales pertinentes: *Etiopía, Guatemala, Indonesia, Italia, Panamá, Trinidad y Tabago y Turquía*. Los Gobiernos de la *Argentina, Italia y Panamá* transmitieron las observaciones recibidas de los interlocutores sociales.

3. El Gobierno de *Guatemala* propuso desarrollar la propuesta para cubrir, no solo el suministro, sino también el almacenamiento y el mantenimiento del equipo de protección personal.
4. El Gobierno de la *India* comentó que la expresión «equipo de protección personal en tallas apropiadas» no debería interpretarse en el sentido de tener todos los tamaños y formas disponibles, ni debería hacer difícil demostrar el cumplimiento de las disposiciones durante las inspecciones.
5. El Gobierno del *Japón* propuso sustituir el texto propuesto por el siguiente: «en particular a través del suministro de equipo de protección personal en función del número de marinos a bordo de los buques y de su complejidad».
6. El Gobierno de *Liberia* recordó que la *pauta B4.3.1* del MLC, 2006 hacía referencia al Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT titulado *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, 1996, que en su sección 5.4 preveía que los armadores deberían asegurarse de que los marinos cuentan con equipo de protección personal adecuado. De manera análoga, el Gobierno de *Nueva Zelandia* consideró que la exigencia de que el equipo de protección personal se adapte a su usuario estaba implícita en las obligaciones existentes sobre la seguridad y salud en el trabajo contenidas en el Convenio.
7. El Gobierno de *Noruega* no pudo apoyar la propuesta, ya que parecía demasiado específica, mientras que la *norma A4.3, párrafo 1* establece requisitos generales para la seguridad y salud en el trabajo a bordo. La cuestión podía abordarse enmendando la *pauta B4.3.4* o, lo que era preferible, enmendando la publicación *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, 1996.
8. El Gobierno de *Panamá* apoyó la propuesta, recordando que debería facilitarse el empleo de las mujeres en la industria marítima.
9. El Gobierno de *Turquía* indicó que debería aclararse si debía incluirse un nuevo requisito de proporcionar ropa de protección química y ropa de bombero de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS) (por ejemplo II-2/19.3.6.1 y 19.3.6.2).

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Guatemala, India, Italia, Panamá, Sri Lanka, Trinidad y Tabago y Turquía*).
2. El Gobierno de *Etiopía* observó que era necesario aclarar si la expresión «agua potable» se refería a agua potable fresca normal o a agua embotellada especial para beber.
3. En lo que respecta a la enmienda propuesta a la *norma A3.2, párrafo 2, a)*, el Gobierno de *Guatemala* propuso suprimir «durante el periodo de contratación».
4. El Gobierno de *Indonesia* propuso sustituir el *párrafo 7, a)* de la *norma A3.2* propuesto por «las provisiones suficientes y apropiadas de víveres y agua potable, y la cantidad, calidad y valor nutricional de los mismos, teniendo en cuenta el número de marinos a bordo».
5. En lo tocante al nuevo texto propuesto en la *norma A3.2, párrafo 2, b)*, el Gobierno de *Liberia* indicó que «saludables» y «nutritivas» eran conceptos diferentes. Una comida saludable impedía que las personas enfermaran. Una comida nutritiva era aquella que proporcionaba

la cantidad suficiente de nutrientes (vitaminas, carbohidratos, proteínas) que el cuerpo necesitaba para sobrevivir.

6. Una serie de Gobiernos cuestionaron la necesidad de la enmienda propuesta a la *norma A3.2, párrafo 2, b)*, alegando que el término «saludables» no estaba claro y podía conducir a diferentes interpretaciones (*Guatemala, Japón, Liberia, Nueva Zelandia, Reino Unido y Tailandia*). El Gobierno de la *Federación de Rusia* estuvo de acuerdo con la enmienda propuesta si se proporcionaban criterios claros sobre cómo clasificar la comida como «saludable». Algunos Gobiernos (*Japón y Reino Unido*) consideraron que se necesitaban más explicaciones, mientras que otros (*Nueva Zelandia y Tailandia*) propusieron suprimir el término «saludables». El Gobierno de *Nicaragua* propuso sustituir «saludables» por «inocuas».
7. El Gobierno de *Nueva Zelandia* propuso suprimir «el valor nutritivo» en la enmienda propuesta a la *norma A3.2, párrafo 7, a)*, alegando que era demasiado vaga. No estaba claro que el texto de la propuesta hiciera referencia al elemento de la información educativa. Convendría definir una norma aceptable para la calidad mínima del agua potable. El agua destilada, por ejemplo, debería evitarse.
8. En lo referente a la enmienda propuesta a la *norma A3.2, párrafo 7, a)*, el Gobierno de la *Federación de Rusia* consideró que no deberían inspeccionarse únicamente los víveres, sino también la cantidad, el valor nutricional y la calidad de las comidas y del agua potable, y propuso añadir «de conformidad con las recomendaciones de la *pauta B3.2.1, párrafo 2*». Esta pauta también se enmendaría, añadiendo «, a fin de proporcionar a la tripulación del buque los detalles necesarios en relación con la calidad y el valor nutricional de las comidas,» después de la palabra «recomendaciones».
9. El Gobierno de *Tailandia* apoyó la propuesta relativa a la *norma A3.2, párrafo 2, a)*, pero propuso añadir el texto como un nuevo párrafo. No apoyó la enmienda propuesta a la *norma A3.2, párrafo 7, a)*, dado que la misma norma ya contenía un texto similar.
10. El Gobierno de *Turquía* propuso que: i) se indicara claramente que la cantidad de agua potable debía ser de al menos 2,5 litros, dependiendo de las condiciones de trabajo y del calor y de las condiciones meteorológicas; ii) la calidad del agua potable fuera verificada por un laboratorio calificado en tierra a partir de una muestra tomada de un tanque de almacenamiento a bordo, y iii) se considerara asimismo la calidad del agua para las duchas, los baños y los lavabos.
11. El *Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP)* de Panamá apoyó las propuestas siempre y cuando se delimitaran con precisión los parámetros, las cantidades, etc.

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Guatemala, India, Italia, Panamá, Sri Lanka, Tailandia, Trinidad y Tabago y Turquía*).
2. El Gobierno de *Liberia* consideró que la enmienda parecía aplicarse a los *párrafos 7 y 8* de la *norma A2.5.1*, que imponían a los Estados Miembros la obligación de facilitar la repatriación de la gente de mar que prestaba servicio en buques que atracaban en sus puertos, así como su reemplazo a bordo. Además, la expresión «gente de mar nacional» no estaba clara.
3. El Gobierno de *Panamá* recordó que el proceso de repatriación había sido obstaculizado con frecuencia por la falta de un mecanismo para impedir que los buques se convirtieran

en un peligro para la seguridad del medio ambiente después del desembarque de la gente de mar abandonada. En muchas ocasiones documentadas, los esfuerzos del proveedor de garantía financiera por repatriar a la gente de mar abandonada se habían visto frustrados por las autoridades portuarias del país en el que el buque estaba abandonado. La incertidumbre, la desolación y la ansiedad que se vivían a bordo cuando se presentaba esa situación hacían necesario hallar una solución apropiada y rápida, en la que prevalecieran las consideraciones humanitarias sobre las económicas.

4. Algunos Gobiernos (*Brasil, Japón, Noruega y Nueva Zelandia*) consideraron que algunas cuestiones relacionadas con la propuesta debían discutirse más a fondo, tales como quién sería responsable del cambio de tripulación y del empleo de nuevos marinos, quién asumiría los costos y cómo se llevaría a cabo el proceso. El Gobierno de la *Federación de Rusia* consideró que el texto propuesto no especificaba con respecto a qué identidad se establecía la obligación, y propuso añadir que incumbía al Estado Miembro la responsabilidad correspondiente.
5. El Gobierno del *Brasil* propuso sustituir «deberá contratarse a la gente de mar nacional» por «el armador, el proveedor de garantía financiera, o el Estado del pabellón deberá contratar a la gente de mar nacional del Estado del puerto».
6. El Gobierno de *Indonesia* consideró que la propuesta requería más explicaciones. Debería tenerse en cuenta la legislación nacional de los Estados del pabellón y del puerto, y no debería haber incoherencias con la legislación nacional relacionadas con el principio de cabotaje.
7. El Gobierno de *Italia* especificó que las organizaciones de armadores italianas consideraban que la propuesta no debería conllevar costos adicionales para los armadores.
8. El Gobierno del *Japón* indicó que la cuestión de la dotación segura también debería considerarse. Los elementos relacionados con la seguridad de los buques derivados de la disposición «En circunstancias en las que la legislación aplicable requiere la presencia a bordo de gente de mar para garantizar la seguridad» deberían analizarse con la participación de la Organización Marítima Internacional (OMI). A este respecto, los Gobiernos del *Japón* y de *Noruega* consideraron que la cuestión podía discutirse en un entorno paritario OMI/OIT a fin de garantizar que se abordaran todos los aspectos.
9. Los Gobiernos de *Liberia* y el *Reino Unido* observaron que los términos «nacional» y «no nacionales» no estaban claros. Para apoyar la propuesta, tal vez fuera necesario realizar una aclaración en una definición o proporcionando una pauta (*Reino Unido*).
10. El Gobierno de *Nueva Zelandia* cuestionó si la propuesta trasladaría el problema a un nuevo conjunto de marinos en los casos en que, debido a la falta de disponibilidad de gente de mar nacional, tuviera que contratarse a marinos no nacionales. Se precisaba más información sobre las calificaciones y las competencias de dichos marinos. A juicio del Gobierno, el texto existente de la *norma A2.5.1, párrafo 8*, si se aplicaba debidamente, sería suficiente.
11. El Gobierno de *Noruega* no pudo apoyar la propuesta en su forma actual. Al tiempo que reconocía que existía el problema identificado, consideraba que los problemas solo podrían solucionarse caso por caso.
12. La *Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA)* indicó que si un buque que enarbolará el pabellón argentino y atracara en un puerto extranjero se encontrara en la situación descrita en la propuesta, la propuesta no cumpliría la legislación nacional, que establecía

que todos los buques que enarbolaban el pabellón argentino debían contar con una tripulación exclusivamente argentina o con una tripulación residente.

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Brasil, Guatemala, India, Italia, Liberia, Nueva Zelandia, Panamá, Sri Lanka, Tailandia y Trinidad y Tabago*).
2. El Gobierno del *Brasil* indicó que la nueva *norma A4.1, párrafo 5*, propuesta podía indicar que el desembarque era una medida adoptada por el Estado Miembro, y no por el armador. A este respecto, propuso sustituir «la gente de mar que necesite una atención médica inmediata sea desembarcada rápidamente» por «a la gente de mar que necesite una atención médica inmediata no se le niegue el desembarque».
3. El Gobierno del *Camerún* propuso insertar «a reserva de los protocolos de salud adoptados por el Estado del puerto» en el texto propuesto de la *pauta B4.1.3, párrafo 4*, después de «por razones de salud pública», para que los armadores y la gente de mar pudieran adherirse a los protocolos de salud establecidos por el Estado del puerto y para que este último pudiera realizar el seguimiento necesario del tratamiento de los pacientes de conformidad con sus procedimientos.
4. El Gobierno de *Guatemala*, en lo referente al nuevo *párrafo 5* de la *norma A4.1*, propuso sustituir «deberá velar por que» por las palabras «deberá tomar medidas para velar por que». En lo que respecta al nuevo *párrafo 6* de la *norma A4.1* propuesto, el Gobierno propuso sustituir «deberá facilitar» por «deberá adoptar las medidas y mecanismos necesarios para facilita...».
5. El Gobierno de *Indonesia* consideró que, con respecto al nuevo *párrafo 5* de la *norma A4.1* propuesto, debería haber una referencia a un procedimiento para hacer frente a situaciones sanitarias extraordinarias o de emergencia, tales como la COVID-19, a fin de abordar la situación de la gente de mar que necesitara atención médica inmediata en tierra o que muriera a bordo.
6. El Gobierno de *Italia* indicó que para las organizaciones de armadores italianas la puesta en práctica de la propuesta podría plantear problemas, en particular para la atención médica de la gente de mar en los países que experimentaban una situación sanitaria crítica.
7. El Gobierno del *Japón* indicó que, dado que podían surgir dificultades para los Miembros al facilitar el acceso de la gente de mar a atención médica en tierra debido a las limitaciones causadas por las medidas de control de las fronteras, sería más realista prever que el acceso a la atención médica en tierra se basara en la *pauta B4.1.3, párrafo 3*. Se requerían más explicaciones sobre la conveniencia de enmendar la *norma A4.1*.
8. El Gobierno de *Liberia*, en lo tocante al nuevo *párrafo 4* de la *pauta B4.1.3* propuesto, propuso las siguientes modificaciones al texto: suprimir las palabras «comercios» y «abastecimientos de combustible», y sustituir la palabra «suministros» por «mantenimiento». Además, este texto también debería añadirse como un nuevo párrafo a la *pauta B4.4.6*.
9. El Gobierno de *Nueva Zelandia* indicó que el nuevo *párrafo 6* de la *norma A4.1* propuesto sería más adecuado para su inclusión en la sección pertinente sobre «repatriación», ya que la muerte de un marino requería repatriación, no atención médica. Esta disposición debería formularse más ampliamente: la repatriación de los cuerpos o las cenizas debería ocurrir

en cualquier puerto, no solo el puerto actual o siguiente, ya que podría haber razones justificables de retraso (por ejemplo, indagación judicial, motivos religiosos). En lo referente al nuevo *párrafo 5* de la *pauta B4.1.3* propuesto, el Gobierno no apoyaba que una «enfermedad transmisible que pueda propagarse a otros miembros de la tripulación» requiriera atención médica inmediata en tierra, por ejemplo, la COVID-19 o la varicela. Por lo tanto, se necesitaba más información sobre quién determinaba la necesidad de atención médica inmediata junto con los procesos adecuados para afrontar tales situaciones. Al tiempo que cuestionó la capacidad para determinar si una persona corría el «riesgo de suicidio», propuso sustituir «riesgo de suicidio» por «problemas graves de salud mental o deficiencias». El Gobierno no podía apoyar el nuevo *párrafo 4* de la *pauta B.4.1.3*, que bajo ninguna circunstancia debería utilizarse como una vía para permitir que la gente de mar bajara a tierra. También cabía cuestionar la manera en que los «comercios» y los «abastecimientos de combustible» serían útiles para la gente de mar que desembarcara.

10. El Gobierno de *Panamá* indicó que no permitir que la gente de mar tuviera acceso a atención médica en tierra tenía graves repercusiones para la salud de los marinos interesados, el resto de la tripulación y la explotación del buque. Era preocupante que hubiera casos en los que era difícil o imposible que la gente de mar tuviera acceso a atención médica en tierra, inclusive que no se permitiera el desembarque de los restos mortales de la gente de mar que había fallecido a bordo. La situación había llegado a un punto crítico durante la pandemia de COVID-19.
11. En relación con el nuevo *párrafo 5* propuesto en la *pauta B4.1.3*, el Gobierno de *Turquía* propuso añadir, después de «potencialmente mortales», la oración «o lesiones o enfermedades que conducirían a una discapacidad temporal o permanente».
12. El *CONEP* acogió con agrado la adición de una disposición sobre la repatriación de los restos mortales de un marino fallecido, siempre que los requisitos se definieran con precisión.
13. En relación con la propuesta de añadir un nuevo *párrafo 4* a la *pauta B4.1.3*, la *Cámara Naviera Argentina* y la *FENA* comentaron que convendría limitar temporalmente la posibilidad de bajar a tierra para acceder a comercios, o por razones recreativas u otras razones no esenciales, cuando la libre circulación se redujera por motivos de salud pública.
14. El *Centro de Capitales de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante de la Argentina (CCUOMM)* propuso añadir al nuevo *párrafo 5* de la *pauta B4.1.3* propuesto un texto que indicara que la lista de casos en los que debía considerarse necesario la atención médica inmediata no era exhaustiva.

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Guatemala, India, Italia, Liberia, Panamá, Sri Lanka, Tailandia y Trinidad y Tabago*).
2. *Liberia* y la *Federación de Rusia* propusieron añadir después de «el nombre del armador» las palabras «o del propietario», en lugar de «o del propietario registrado», de conformidad con el *artículo II, párrafo 1, j)* del MLC, 2006. El Gobierno de *Liberia* subrayó que independientemente de que fuera «el propietario registrado» o «el propietario», debía estar claro que la parte asumía las responsabilidades de la garantía financiera. Podría contemplarse una definición adicional para «propietario registrado» o «propietario».
3. El Gobierno de *Panamá* indicó que la propuesta solucionaría un problema que se había planteado desde la entrada en vigor de las enmiendas de 2014. Se habían indicado

deficiencias injustificadas debido a que los clubes P e I designaban al propietario del buque como el armador en los certificados financieros que expedían, lo que en muchas ocasiones no coincidía con el armador indicado en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron la propuesta (*Guatemala, Sri Lanka, Tailandia y Trinidad y Tabago*).
2. En relación con el nuevo *párrafo 17, a)* de la *norma A3.1* propuesto, el Gobierno del *Brasil* propuso sustituir «la gente de mar deberá tener» por «el armador deberá proporcionar a la gente de mar», al principio del nuevo *párrafo 17, a)*. Estaba en desacuerdo con el nuevo *párrafo 17, b)* de la misma norma propuesto, basándose en el razonamiento de que, aunque el tiempo de uso de internet de cada marino era pertinente, la cuestión estaría en la esfera privada de cada persona, por lo que sería difícil de controlar por las autoridades competentes. El Gobierno se opuso de una manera análoga al nuevo *párrafo 17, c)* de la misma norma propuesto, indicando que el Estado del puerto debería tener la obligación de proporcionar acceso gratuito a internet en sus instalaciones. En lo que respecta a la supresión de la *pauta B3.1.11, párrafo 4, j)*, se recomendó conservar el punto si no se aprobaba la propuesta sobre el acceso gratuito a internet en la *norma A3.1*.
3. El Gobierno de *Etiopía* consideró que el acceso gratuito a internet debería ser limitado y basarse en el sistema de internet y de comunicaciones móviles del buque, ya que el acceso ilimitado podía contribuir a la fatiga de la gente de mar debido a sus repercusiones en sus horas de descanso. Estaba a favor de dejar la reglamentación de esta cuestión a la discreción de los Estados del pabellón.
4. El Gobierno de *Guatemala* recordó que el acceso a internet se había reconocido como un derecho humano y se había convertido en una herramienta esencial para facilitar el contacto social, en particular para la gente de mar que vivía y trabajaba lejos de sus familias.
5. El Gobierno de *Indonesia* consideró que debería incluirse una referencia a la reglamentación sobre los procedimientos de seguridad contra los riesgos cibernéticos.
6. El Gobierno de *Italia* indicó que, si bien los sindicatos italianos apoyaban la propuesta, las organizaciones nacionales de los armadores se oponían a ella debido a una serie de cuestiones relacionadas con: el acceso seguro a internet, la dificultad para garantizar el acceso a internet durante la navegación, los riesgos relacionados con la ciberseguridad a bordo, y el hecho de que el Convenio no debería prever la gratuidad del acceso a internet, ya que era una cuestión que debía abordarse en un convenio colectivo.
7. El Gobierno del *Japón* observó que la comunicación de orientaciones establecida en el nuevo *párrafo 17, b)* de la *norma A3.1* propuesto podía obstaculizar el uso flexible de internet por la gente de mar a bordo basado en las condiciones operativas y de trabajo. Sería razonable contemplar la inclusión en la *pauta B3.1* de una recomendación sobre la comunicación de dichas orientaciones. La adición de la nueva *norma A3.1, párrafo 17, c)* debería considerarse con cautela, ya que el Gobierno nacional o local con jurisdicción sobre los puertos y fondeaderos asociados tal vez no lograra inmediatamente acceso gratuito a internet en los casos en que el proveedor de internet fuera una empresa privada.
8. El Gobierno de *Liberia* propuso dejar la cuestión de las comunicaciones en la *pauta B3.1.11, párrafo 4, j)*, ya que no todos los puertos del mundo tenían conexión a internet. El acceso gratuito a las comunicaciones entre los buques y la tierra firme, incluidas las instalaciones de internet, podía afectar las horas de descanso y provocar fatiga.

9. El Gobierno de *Nueva Zelanda* no pudo apoyar la enmienda propuesta en su forma actual, ya que planteaba problemas tales como los costos conexos, los efectos que podía tener en la seguridad de la explotación y las necesidades de banda ancha del buque, o la frecuente incapacidad física para prestar dichos servicios.
10. El Gobierno de *Nicaragua* propuso añadir al final del nuevo *párrafo 17, c)* de la *norma A3.1* propuesto las palabras «de acuerdo a la disponibilidad y capacidad financiera».
11. En relación con el nuevo *párrafo 17, a)* de la *norma A3.1* propuesto, el Gobierno de *Noruega* propuso añadir al final las palabras «, cuando sea posible». En lo tocante al *párrafo 17, b)* propuesto de la misma *norma A3.1*, el Gobierno indicó que no sería adecuado que las autoridades competentes celebraran consultas con los interlocutores sociales y elaboraran orientaciones sobre el tiempo de acceso a internet que debería tener la gente de mar. Esto sería más adecuado en la *pauta B3.1.11, párrafo 4, j)*. Al tiempo que apoyaba en principio el *párrafo 17, c)* de la *norma A3.1* propuesto, el Gobierno consideró que la inclusión de la disposición tal vez no fuera adecuada, dado que esta obligación recaería en los puertos. Sería más adecuado incluir esta disposición en la *pauta B4.4.2*.
12. El Gobierno de *Panamá* indicó que no solo debería facilitarse la interacción de la gente de mar con su familia y amigos, sino que también se debería alentar a las empresas a explorar oportunidades de formación y aprendizaje en línea a fin de mejorar las competencias de la gente de mar, lo que a su vez podría ayudar a atraer a la siguiente generación de marinos.
13. En lo que respecta al nuevo *párrafo 17, b)* de la *norma A3.1* propuesto, el Gobierno de las *Islas Marshall* señaló que las orientaciones sobre el uso de internet elaboradas a nivel internacional serían más eficaces que las elaboradas a escala nacional. En relación con el nuevo *párrafo 17, c)* de la *norma A3.1* propuesto, el Gobierno indicó que no podía apoyarlo, ya que algunos Estados Miembros, como las Islas Marshall, no tenían actualmente la infraestructura de comunicaciones para proporcionar acceso a internet en sus puertos y fondeaderos asociados. El Gobierno propuso enmendar el *párrafo 17, c)* de la *norma A3.1* propuesto como sigue: «todo Miembro con una infraestructura de comunicaciones capaz de apoyar la cobertura de internet en sus puertos y fondeaderos debe proporcionarla en estas zonas, permitiendo el acceso gratuito de la gente de mar a la misma».
14. El Gobierno de la *Federación de Rusia* recordó que no todos los lugares del planeta estaban equipados técnicamente para asegurar el acceso de la gente de mar a internet. A este respecto, al tiempo que expresó su acuerdo con el *apartado a)* propuesto en la *norma A3.2, párrafo 17*, propuso trasladar el texto propuesto en los *apartados b)* y *c)* a la *pauta B3.1.11* con las modificaciones de redacción adecuadas (por ejemplo, sustituir «debería» por «deberá»).
15. El *CONEP* indicó que, en lo tocante al acceso a internet en las terminales portuarias, estaba claro que debería permitirse a la gente de mar comunicarse con su familia y tener acceso a recreación. Aunque el precio debería ser razonable, la cuestión debería ser reglamentada por cada Miembro.
16. El *CCUOMM* propuso añadir en el *párrafo 17, a)* de la *norma A3.1* propuesto las palabras «e ilimitado» después de «gratuito».

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

1. Los Gobiernos de *Sri Lanka*, *Tailandia*, y *Trinidad y Tabago* expresaron su apoyo general a la propuesta.

2. El Gobierno del *Brasil* propuso sustituir la propuesta por el siguiente nuevo *párrafo 1, f)* de la *norma A2.1*: «en los casos en que el armador no es el empleador de la gente de mar, el armador es responsable de indemnizar a la gente de mar por las pérdidas pecuniarias en que esta pudiera incurrir cuando el empleador no cumple sus obligaciones con la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar».
3. El Gobierno de *Etiopía* consideró que la enmienda propuesta exigiría la verificación adicional del acuerdo contractual entre el armador y el empleador.
4. El Gobierno de *Italia* indicó que, si bien los sindicatos italianos apoyaban la propuesta, las organizaciones nacionales de armadores se oponían a ella.
5. El Gobierno de *Liberia* consideró que el término «armador» estaba ampliamente definido en el MLC, 2006. La intención de los redactores del MLC, 2006 fue que solo pueda existir una persona —a saber, «el armador»— que asuma, de cara a cada marino, todas las obligaciones y responsabilidades que el Convenio impone al armador. Aunque sea otra persona quien haya puesto el marino a disposición del buque, suscrito un contrato de trabajo con él y sea responsable de la aplicación de dicho contrato, incluyendo el pago de los salarios, por ejemplo, el armador seguiría teniendo la responsabilidad general con respecto al marino. Por consiguiente, dicho empleador solo podría firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar como representante del armador, suponiendo que el armador le haya dado un poder a tal efecto.
6. El Gobierno de *Nueva Zelandia* no pudo apoyar la propuesta en su forma actual. No debería incumbir al armador indemnizar a la gente de mar por una violación de un acuerdo de empleo de la gente de mar en el que el armador no era parte.
7. El Gobierno de *Noruega* indicó que el tema abordado por la propuesta se había incorporado expresamente en la legislación nacional, que brindaba una mejor protección a la gente de mar.
8. El Gobierno de *Panamá* indicó que, en la práctica, había casos en los que el empleador no coincidía con el armador. En los casos en que el empleador no cumplía sus obligaciones, la gente de mar se veía afectada, por lo que surgía la necesidad de que el armador fuera solidariamente responsable con el empleador. El Gobierno subrayó que en Panamá se consideraba responsable al armador en todos los casos notificados de incumplimiento por el empleador, con independencia de quién fuera el empleador designado por el acuerdo de empleo de la gente de mar.
9. El Gobierno de la *Federación de Rusia* observó que la propuesta contenía el término «empleador», que no figuraba en las definiciones contenidas en el *artículo II* del Convenio. Por lo tanto, se necesitaría una nueva definición. Además, al parecer el texto propuesto estaba en contradicción con la *norma A2.1, párrafo 1*, donde las partes en el acuerdo de empleo de la gente de mar se denominan «marino» y «armador». En relación con esto, a fin de brindar protección adicional a la gente de mar en las situaciones en las que las partes en el acuerdo de empleo son el «marino» y una persona distinta del armador, el Gobierno propuso incluir el siguiente texto nuevo en la *norma A2.1*: «El armador es responsable del marino, con independencia de la persona con la que se concluya el acuerdo de empleo, incluidas las pérdidas pecuniarias en las que pudiera incurrir cuando no se cumplan las obligaciones con el marino en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar».
10. El Gobierno de *Turquía* indicó que debería aclararse como se cumpliría el compromiso mencionado en la propuesta si la autoridad del puerto inmovilizaba el buque o si el marino tuviera que emprender acciones legales en caso de impago.

11. El *CONEP* consideró que la indemnización del marino por las pérdidas pecuniarias sufridas, en los casos en que imponía, solo debería aplicarse a los casos en que podía demostrarse que el armador había actuado con negligencia o mostrado una mala conducta intencional, y que el empleador era responsable efectivamente de las pérdidas pecuniarias, evitando así situaciones en las que el marino pudiera interpretar el acuerdo de empleo de la gente de mar o las normas de una manera arbitraria a fin de justificar la indemnización.
12. La *FENA* se opuso a la propuesta, considerando que conllevaba un aumento innecesario de los costos.
13. El *CCUOMM* propuso añadir, después de «, o por su representante,» las palabras «(debidamente certificada), que les haga solidariamente responsables de las obligaciones del empleador...».

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Guatemala, Sri Lanka, Tailandia y Trinidad y Tabago*).
2. El Gobierno de *Etiopía* consideró que la propuesta creaba cargas administrativas adicionales.
3. El Gobierno de *Italia* indicó que, si bien los sindicatos italianos apoyaban la propuesta, las organizaciones nacionales de armadores se oponían a ella. Preferirían que el tema se discutiera con los sindicatos, en vista de los posibles problemas para repatriar a la gente de mar hasta su lugar de residencia. Sería preferible incluir esa disposición en pautas no obligatorias de la *parte B* del Código.
4. El Gobierno de *Liberia* estuvo de acuerdo con la inclusión del nuevo *párrafo 3* de la *norma A2.5.1* propuesto, con la excepción de las palabras «tratamiento médico», que estaban cubiertas en la *norma A4.2.1, párrafo 1, c*). El Gobierno consideró que la *pauta B2.5.1, párrafo 6*, prevé que los Miembros deberían abordar en su legislación nacional el destino final del marino en caso de repatriación, y que esto no prohibía a los miembros exigir a los armadores que repatriaran a la gente de mar a su domicilio.
5. Algunos Gobiernos cuestionaron el significado de «destino de repatriación» (*Nueva Zelandia*) y de «domicilio» (*Etiopía, Nueva Zelandia y Reino Unido*). El Gobierno de *Nueva Zelandia* indicó que estaría más claro si las obligaciones terminaran una vez que el marino llegara a su país de origen. Podría plantearse un problema si en los casos en que ciertas condiciones (por ejemplo, huelgas, desastres naturales, confinamientos debidos a la COVID-19) impedían al marino llegar a su destino final, los armadores y/o las empresas de seguros tuvieran que cubrir todos los costos hasta que el marino llegara a su destino final.
6. El Gobierno de *Panamá* consideró que podría haber una laguna en el Convenio al no establecerse claramente las obligaciones de los armadores durante el proceso de repatriación, que finalizaba cuando la gente de mar llegaba a su destino final o lugar de residencia. En varios casos, la gente de mar había desembarcado y la llegada a su destino final se había retrasado por diversos motivos, en particular la cuarentena durante la pandemia de COVID-19.
7. El Gobierno de la *Federación de Rusia* consideró que el nuevo *párrafo 3* de la *norma A2.5.1* propuesto no regulaba la situación en la que se obligaba a un marino a permanecer en cuarentena al llegar al destino de repatriación, incluido el domicilio del marino. En relación con esto, propuso añadir, al final del *párrafo 3, b)* de la *norma A2.5.1* propuesto las palabras «que cubra el tiempo que ha permanecido en cuarentena, inclusive al llegar a su destino».

8. En relación con la propuesta de añadir un nuevo *párrafo 3* a la *norma A2.5.1*, la *Cámara Naviera Argentina* y la *FENA* indicaron que era necesario aclarar que los derechos consagrados en el mismo no eran aplicables cuando el armador o el empleador había rescindido el acuerdo de empleo de la gente de mar por justa causa, o cuando el marino lo había rescindido sin una razón válida (*FENA*). De hecho, en tales casos no sería justo ni equitativo que el armador sufragara los costos adicionales.
9. El *CCUOMM* propuso añadir en el nuevo *párrafo 3, a)* de la *norma A2.5.1* propuesto, después de «destino de repatriación», las palabras «que correspondan exactamente a las indicadas en el acuerdo de empleo de la gente de mar».

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Guatemala, Italia, Liberia, Nueva Zelandia, Panamá, Sri Lanka, Tailandia y Trinidad y Tabago*).
2. El Gobierno de la *Federación de Rusia* indicó que la propuesta debería centrarse en la obligación de informar a la gente de mar, antes de la firma del acuerdo de empleo de la gente de mar, sobre el sistema para indemnizarla por las pérdidas pecuniarias que haya podido tener. Convendría aclarar qué se entiende por proporcionar información sobre el sistema de seguro.
3. El *CCUOMM* propuso añadir al final de la propuesta la oración: «Dicho sistema debería establecerse en el marco del acuerdo de empleo de la gente de mar».

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

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Liberia, Nueva Zelandia, Sri Lanka, Tailandia, Trinidad y Tabago y Turquía*).
2. El Gobierno de *Etiopía* no estuvo de acuerdo con la propuesta. Propuso limitarla a seis meses. El Gobierno de *Guatemala* también se opuso a la propuesta, alegando que no solucionaba el problema. El verdadero problema era que los casos no se solucionaban de una manera oportuna, por lo que debería preverse una sanción para los casos de pago retrasado.
3. El Gobierno de *Italia* indicó que, si bien los sindicatos italianos apoyaban la propuesta, las organizaciones de armadores se oponían a ella.
4. El Gobierno de *Nueva Zelandia* indicó que debían establecerse salvaguardias para asegurar que la extensión no creara un retraso en la resolución de los casos de abandono. Dicho cambio también conduciría posiblemente al aumento de los costos para los buenos operadores.
5. El Gobierno de *Noruega* indicó que, dado que la propuesta hacía referencia a las pólizas de seguro, se necesitaba la opinión de los clubes P e I antes de tomar ninguna decisión sobre la enmienda.
6. El Gobierno de *Panamá* reconoció el problema de las pérdidas a las que estaba expuesta la gente de mar cuando no podía regresar al trabajo por razones ajenas a su voluntad. Según su experiencia práctica, en la mayoría de los casos de abandono de la gente de mar, el salario debido era superior a cuatro meses. Si bien los clubes P e I respetaban sus obligaciones de pago de salarios hasta por cuatro meses, quedaba pendiente el resto de los salarios debidos, cuya recuperación se hacía difícil para la gente de mar.

7. El Gobierno de *Turquía* indicó que ampliar la cobertura de la garantía financiera al salario de ocho meses era una medida adecuada para indemnizar a la gente de mar por las pérdidas sufridas en caso de abandono, ya que dichos casos no se resolvían normalmente de una manera oportuna.

Propuesta núm. 11 (Gobiernos)

1. Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta (*Brasil, Guatemala, Italia, Panamá, Sri Lanka, Tailandia, Trinidad y Tabago y Turquía*).
2. El Gobierno del *Brasil* indicó que era necesario presentar un modelo de informe y elaborar una norma para la consolidación y presentación de los datos.
3. El Gobierno de *Italia* indicó que tanto los sindicatos como los armadores nacionales apoyaban la propuesta. Los últimos indicaban que debería tenerse en cuenta la necesidad de proteger la privacidad de la gente de mar.
4. El Gobierno del *Japón* consideró que la notificación y el registro de muertes contemplados en el nuevo párrafo 5, a) de la norma A4.3 podrían lograrse a través de la enmienda propuesta a la pauta B4.3.5. No sería adecuado hacer referencia directamente a la pauta B4.3.5 en la norma A4.3. Se propuso sustituir el término «shall» en la versión inglesa del nuevo párrafo 3 de la pauta B4.3.5 por el término «should». Esto no afectaba la versión española.
5. El Gobierno de *Liberia* consideró que si los Estados Miembros cumplían sus obligaciones existentes en virtud del MLC, 2006 de recopilar y notificar datos sobre los accidentes del trabajo, y las enfermedades y lesiones profesionales, no debería ser necesaria una enmienda.
6. El Gobierno de *Nueva Zelandia* señaló que la mecánica para la aplicación de la propuesta debería concebirse con los interlocutores sociales. El Gobierno de *Noruega* expresó su preocupación por la notificación de datos a la Oficina, ya que esto era un problema para muchas autoridades competentes debido a la falta de recursos.
7. El Gobierno de *Panamá* reconoció la necesidad de una mejor clasificación de las muertes de la gente de mar a fin de evaluar las muertes en el mar, lo que permitiría adoptar un enfoque más preciso de los ámbitos de preocupación, respetando al mismo tiempo la confidencialidad de los datos de la gente de mar.
8. Los Gobiernos de *Etiopía*, la *Federación de Rusia* y el *Reino Unido* indicaron que se necesitaban más aclaraciones sobre la taxonomía propuesta para clasificar las muertes. El Gobierno del *Reino Unido* indicó en particular que existía una posible duplicación entre diferentes clasificaciones de muertes de la gente de mar (por ejemplo, caída fuera de borda y suicidio o presunto suicidio). También cuestionó cómo podría evitarse que las personas se identificaran si se notificaban el número OMI y su grado.
9. El Gobierno de *Tailandia* indicó que los datos sobre las muertes deberían incluir las enfermedades congénitas, los trastornos genéticos, los problemas de salud mental, las condiciones ambientales a bordo del buque, tales como las comidas, la circulación del aire y la higiene, lo cual podría ser útil al establecer una norma para los controles médicos.
10. El Gobierno de *Turquía* consideró que la propuesta ayudaría a reflejar el panorama mundial a nivel tanto nacional como internacional. Refiriéndose a los procedimientos de notificación a la OMI existentes, los Gobiernos de *Turquía* y *Etiopía* propusieron que la OIT y la OMI aunaran esfuerzos para armonizar los procedimientos de notificación y evitar la duplicación.

Propuesta núm. 12 (Gobiernos)

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

1. Los Gobiernos que presentaron la propuesta presentaron la siguiente versión revisada de la propuesta inicial (véase la propuesta original en negro y en negrita y los cambios propuestos en rojo y en negrita):

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A2.4 – Derecho a vacaciones		<p>Enmendar el párrafo 3 como sigue:</p> <p>«Se deberá prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma. En casos excepcionales debidamente justificados previstos por la autoridad competente, caso por caso, y con el consentimiento formal, libre, informado y escrito del marino interesado, un marino podrá permanecer a bordo por un periodo de tiempo limitado.</p> <p>Los salarios y otras prestaciones previstos en el acuerdo de empleo de la gente de mar, en el convenio colectivo pertinente o en la legislación nacional aplicable, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de la norma A2.2, se deberán seguir pagando durante el periodo de servicio a bordo adicional y hasta que el marino sea debidamente repatriado de conformidad con la norma A2.5.1.</p> <p>Las vacaciones anuales pagadas mínimas no se podrán reemplazar por una indemnización, salvo si se termina la relación de trabajo.»</p>
A2.5.1 – Repatriación		<p>En el párrafo 1, añadir un nuevo apartado d):</p> <p>«en cualquier caso, al final de la duración máxima del periodo de servicio a bordo, tal como se establece en el párrafo 2, b) de la presente norma.»</p>
A2.5.1 – Repatriación		<p>Enmendar el párrafo 2, apartado b), como sigue:</p> <p>«que la duración máxima del periodo de servicio a bordo, incluido todo periodo de formación a bordo, al término del cual la gente de mar deberá ser repatriada tiene derecho a la repatriación – ese periodo, no deberá ser superior deberá ser inferior a doce a once meses, y»</p>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	B2.5 - Repatriación B2.5.1 - Derecho a repatriación	Enmendar el párrafo 8 como sigue: « Salvo cuando el marino deba ser repatriado de conformidad con la norma A2.5.1, párrafo 2, b), El derecho a la repatriación podrá expirar si la gente de mar interesada no lo reclama en un periodo de tiempo razonable, que se ha de determinar en la legislación nacional o en convenios colectivos, salvo cuando la gente de mar permanezca en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. Las expresiones <i>piratería</i> y <i>robo a mano armada contra los buques</i> tienen el mismo significado que en el párrafo 7 de la norma A2.1. Sin embargo, el derecho a la repatriación no debería expirar cuando la gente de mar debe ser repatriada de conformidad con el párrafo 2, b) de la norma A2.5.1. »
Anexo A5-I		Enmendar como sigue: «Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes: Edad mínima Certificado médico Cualificaciones de la gente de mar Acuerdos de empleo de la gente de mar Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado Horas de trabajo y de descanso <u>Duración máxima del periodo de servicio a bordo</u> Niveles de dotación del buque Alojamiento Servicios de esparcimiento a bordo Alimentación y servicio de fonda Salud y seguridad y prevención de accidentes Atención médica a bordo Procedimientos de tramitación de quejas a bordo Pago de los salarios Garantía financiera para casos de repatriación Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores.»
Anexo A5-II, Declaración de conformidad laboral marítima - Parte I		Añadir un nuevo punto 17: « <u>17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5).</u> »

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Anexo A5-II, Declaración de conformidad laboral marítima - Parte II		Añadir un nuevo punto 17: «17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5).»
Anexo A5-III		Enmendar como sigue: «Los ámbitos generales que han de ser objeto de una inspección más detallada por el funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1 son los siguientes: Edad mínima Certificado médico Cualificaciones de la gente de mar Acuerdos de empleo de la gente de mar Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado Horas de trabajo y de descanso Duración máxima del periodo de servicio a bordo Niveles de dotación del buque Alojamiento Servicios de esparcimiento a bordo Alimentación y servicio de fonda Salud y seguridad y prevención de accidentes Atención médica a bordo Procedimientos de tramitación de quejas a bordo Pago de los salarios Garantía financiera para casos de repatriación Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador.»

- Algunos Gobiernos apoyaron en general la propuesta tal como se había presentado inicialmente (*Guatemala, Italia, Nueva Zelandia, Sri Lanka, Tailandia y Trinidad y Tabago*).
- El Gobierno del *Brasil* observó que la propuesta relativa a la *norma A2.4, párrafo 3*, haría posible extender el acuerdo de empleo de la gente de mar durante «un periodo de tiempo limitado» sin ningún límite. A este respecto, propuso añadir las palabras «de 2 (dos) meses como máximo» después de «un periodo de tiempo limitado». El Gobierno apoyó la propuesta relativa a la *pauta B2.5.1, párrafo 8*. Indicó que consideraba innecesario enmendar los anexos, ya que la duración máxima podía incluirse en el acuerdo de empleo de la gente de mar, que debería verificarse en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima. En su lugar se propuso añadir un nuevo *apartado k)* a la *norma A2.1, párrafo 4*: «Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5)».
- Los Gobiernos de *Etiopía, Nueva Zelandia y Noruega* consideraron que la propuesta debía evaluarse a la luz del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), y que debía tenerse particularmente en cuenta la situación de los cadetes.
- El Gobierno de *Guatemala* indicó que, en relación con la propuesta sobre la *norma A2.4*, era importante limitar el periodo máximo de servicio a bordo, ya que el derecho a vacaciones anuales era un derecho fundamental al que no podía renunciarse.

6. El Gobierno de *Liberia* consideró que el periodo máximo de servicio a bordo de un buque o de buques sin vacaciones sería de once meses. Aunque no estaban certificados, los puntos contenidos en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, parte II, repatriación y derecho a vacaciones, eran puntos que se inspeccionaban. Por consiguiente, el Gobierno propuso no incluir en el anexo A5-I el punto adicional «Duración máxima del periodo de servicio a bordo».
7. El Gobierno de *Nueva Zelandia* indicó que la duración máxima del periodo de servicio a bordo sin vacaciones de once meses debía establecerse explícitamente en el MLC, 2006. También apoyó la posibilidad de contemplar excepciones caso por caso en circunstancias excepcionales.
8. El Gobierno de *Noruega* indicó que la propuesta codificaría la Observación general de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones sobre la cuestión adoptada en 2020 y sería beneficiosa tanto desde el punto de vista del bienestar de la gente de mar como para la seguridad de los buques. Sin embargo, los armadores no deberían ser responsables de los problemas que fueran ajenos a su voluntad, como había sido el caso a menudo durante la pandemia de COVID-19. No apoyaba la enmienda propuesta a la *norma A2.4*, ya que el texto daba a entender que la autoridad competente debería considerar las solicitudes de la gente de mar a título individual. Para abordar dichas cuestiones, podría introducirse en la *norma A2.5.1* una duración máxima de los periodos de servicio sin referirse a la *norma A2.4*. Las propuestas de incluir una duración máxima de los periodos de servicio a bordo como parte de la certificación del buque parecían plantear problemas.
9. El Gobierno de *Panamá* consideró necesario analizar la propuesta a la luz de los problemas planteados por la pandemia de COVID-19. La enmienda propuesta brindaba una oportunidad para hallar una solución a una situación que había tenido un fuerte impacto en la gente de mar y para la cual las disposiciones del Convenio podrían haber sido insuficientes.
10. El Gobierno de la *Federación de Rusia* propuso editar el texto con el fin de aclarar el objetivo del derecho de la gente de mar a vacaciones anuales pagadas y subrayar los apartados del texto de la enmienda relativo a la *norma A2.4*.
11. El Gobierno de *Turquía* acogió con agrado las enmiendas propuestas y recordó que, durante la pandemia de COVID-19, se había negado a la gente de mar el derecho a la repatriación después de once meses, poniendo seriamente en peligro la seguridad y la salud de la gente de mar y la seguridad de la navegación. En lo que respecta a la propuesta relativa a la *norma A2.4, párrafo 3*, el Gobierno propuso insertar después de «... con el consentimiento informado y escrito del marino interesado,» la siguiente oración «y con la confirmación del capitán de que el estado de salud física y mental del marino es adecuado, ...».
12. El Gobierno del *Reino Unido* observó que la propuesta fortalecía la obligación del armador de asegurar la pronta repatriación. Los dos últimos años habían mostrado que los Gobiernos deberían colaborar en este tema, y esto debía abordarse en la enmienda.