



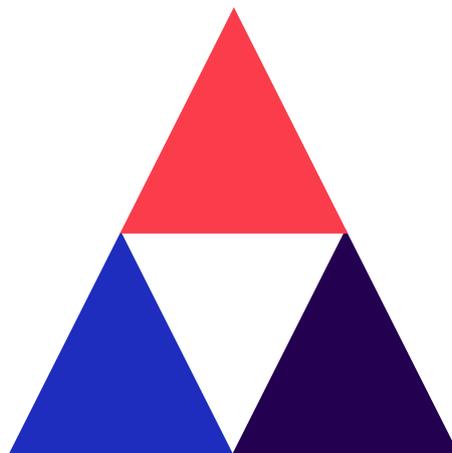
Organización
Internacional
del Trabajo



► STCMLC/Parte II/2022/4

► Informe final

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



Departamento de Normas Internacionales del Trabajo
Departamento de Políticas Sectoriales
Ginebra, 2022

▶ 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.....	10
Propuesta núm. 1 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafo 1, <i>b</i>), del MLC, 2006.....	11
Propuesta núm. 2 de enmienda al Código relativa a la norma A3.2, párrafos 2, <i>a</i>) y <i>b</i>) y 7, <i>a</i>), del MLC, 2006	12
Propuesta núm. 3 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1, párrafo 8, del MLC, 2006.....	13
Propuesta núm. 4 de enmienda al Código relativa a la norma A4.1, nuevos párrafos 5 y 6, y a la pauta B4.1.3, nuevos párrafos 4 y 5, del MLC, 2006.....	19
Propuesta núm. 5 de enmienda al Código relativa al anexo A2-I, apartado <i>g</i>), y al anexo A4-I, apartado <i>g</i>), del MLC, 2006	27
Propuesta núm. 6 de enmienda al Código relativa a la norma A3.1, párrafo 17, y a la pauta B3.1.11, párrafo 4, <i>j</i>), del MLC, 2006	29
Propuesta núm. 7 de enmienda al Código relativa a la norma A2.1, párrafo 4, del MLC, 2006.....	38
Propuesta núm. 8 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1, nuevo párrafo 3, del MLC, 2006.....	41
Propuesta núm. 9 de enmienda al Código relativa a la norma A1.4, párrafo 5, <i>c</i>), <i>vi</i>), del MLC, 2006	45
Propuesta núm. 10 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.2, párrafo 9, <i>a</i>), del MLC, 2006.....	49
Propuesta núm. 11 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafo 5, y a la pauta B4.3.5, del MLC, 2006	51
Propuesta núm. 12 de enmienda al Código relativa a la norma A2.4, párrafo 3; a la norma A2.5.1, párrafos 1 y 2; a la pauta B2.5.1, párrafo 8, y a los anexos A5-I, A5-II y A5-III del MLC, 2006.....	55
Votación por el Comité Tripartito Especial sobre las ocho propuestas aprobadas para enmendar el Código relativas a las reglas 1.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, 4.3 y a los anexos A2-I y A4-I del MLC, 2006.....	63
V. Otros asuntos	64
VI. Fecha de la quinta reunión del Comité Tripartito Especial.....	67
VII. Declaraciones de clausura.....	67
Anexo	73

▶ 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 340.^a reunión (octubre-noviembre de 2020), el Consejo de Administración decidió que la Cuarta reunión del STC se celebraría en dos partes: la Parte I en un formato virtual (en línea) del 19 al 23 de abril de 2021, y la Parte II del 5 al 13 de mayo de 2022 en la sede de la OIT en Ginebra, en un formato híbrido. Este 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 integrado por «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 se prevé en 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 tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio. Asistieron a la reunión 158 representantes de los Gobiernos, 15 representantes de los armadores y 15 representantes de la gente de mar. La reunión también contó con la presencia de una serie de organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales. Se adjunta una lista de participantes.
3. La Mesa del STC, que fue elegida en 2018 por un mandato de tres años, fue la siguiente:
Presidenta: Sra. Julie Carlton (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte)
Vicepresidentes: Sr. Martin Marini (miembro gubernamental, Singapur)
Sr. Dirk Max Johns (armadores)
Sr. Mark Dickinson (gente de mar)
4. El STC se felicitó por el nombramiento del Sr. Yasuhiro Urano (miembro gubernamental, Japón), como Vicepresidente ¹.

¹ Tal como se acordó durante la Parte I de la Cuarta reunión del STC, el mandato de la Mesa elegida en 2021 comenzaría, excepcionalmente, tras finalizar la Parte II de la Cuarta reunión del STC. Por consiguiente, el mandato de la Mesa actual se prolongaría en consecuencia.

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

Gobiernos: Sr. Michael Kennedy (Irlanda), Sr. Olivier Lebrun (Francia),
Sra. Mayte Burgos (Panamá)

Armadores: Sr. Peter Williams, Sr. Eurico Ortiga

Gente de mar: Sr. Thierry Leguevel, Sr. Charles Boyle

▶ III. Discursos de apertura

6. **La Presidenta** dio la bienvenida a todos los participantes, incluidos los representantes de casi 80 países, y acogió con agrado la presencia en línea del Sr. Martin Marini (Singapur), el Presidente electo del STC. Recordó que, durante la Parte I de la presente reunión del STC, se habían discutido extensamente los problemas a los que se enfrentaban la gente de mar y la industria marítima durante la pandemia de COVID-19. La reunión había adoptado una importante resolución que instaba al establecimiento de un grupo de trabajo mixto de la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI). El Consejo de Administración de la OIT había adoptado desde entonces una serie de medidas para hacer un seguimiento de las decisiones adoptadas en esa reunión. Señaló que la presente reunión se celebraría en un formato híbrido, por lo que la Mesa del STC había adoptado disposiciones y reglas de procedimiento especiales que se habían recomendado para su aprobación por el STC. El Reglamento del STC seguiría aplicándose plenamente, salvo en la medida en que fuera incoherente con las disposiciones y reglas de procedimiento especiales, en cuyo caso las disposiciones pertinentes del Reglamento se considerarían suspendidas durante la Parte II de la Cuarta reunión del STC. Tomó nota de la aprobación por la reunión de las disposiciones especiales.
7. **El Director General de la OIT**, dio la bienvenida a los participantes y puso énfasis en que la asistencia de 500 participantes provenientes de casi 80 países demostraba la importancia de las cuestiones discutidas en la reunión y el firme compromiso de las partes. El formato híbrido de la reunión constituía un nuevo reto, y la Oficina no escatimaría esfuerzos para garantizar que el STC pudiera llevar a cabo sus labores en condiciones satisfactorias. La reunión discutiría las enmiendas importantes al MLC, 2006 sobre la base de las 12 propuestas presentadas por los interlocutores sociales y por los Gobiernos. La mitad de las propuestas se habían concebido como respuestas directas a los problemas que se habían planteado durante la pandemia de COVID-19, tal como se habían identificado durante la Parte I de la Cuarta reunión del STC el año anterior. Las cuestiones que iban a discutirse durante la reunión eran testimonio de la importancia del MLC, 2006 y de sus mecanismos integrados para adaptarse a las necesidades de un entorno cambiante, que podrían servir de modelo para la elaboración de normas en otros ámbitos. La agilidad del instrumento era el resultado de la larga tradición de concertación social y tripartismo en el sector, que era ejemplar. Se debería felicitar a los mandantes tripartitos del sector por su determinación al encarar los retos emergentes y por su capacidad para hallar soluciones viables por conducto de diálogo social y de un tripartismo sólidos. También cabía señalar que la OIT había dado curso de diversas formas a la discusión mantenida el año anterior. El contacto con el Secretario General de las Naciones Unidas había conducido al establecimiento del equipo de tareas interinstitucional *ad hoc* de las Naciones Unidas a fin de examinar la aplicación y puesta en práctica del MLC, 2006 durante la pandemia. Junto con la Organización Mundial de la Salud (OMS), se había creado un grupo de trabajo mixto para que examinara el impacto de la pandemia en los trabajadores del transporte. La Oficina también

estaba llevando a cabo otra labor para garantizar que los problemas que encaraba la gente de mar durante la pandemia no se repitieran y que se resolvieran las dificultades restantes. Además, la 100.^a ratificación del MLC, 2006 por Omán representaba un logro, y a continuación había tenido lugar la ratificación por San Marino. En respuesta, el Grupo de los Armadores había indicado recientemente que 150 ratificaciones era el nuevo objetivo para garantizar la aplicación y la observancia más amplias posibles del Convenio. Se alentaba enérgicamente a los países que aún no lo habían hecho a que consideraran la ratificación del Convenio como un medio para unirse a la comunidad internacional en su empeño por garantizar universalmente los derechos de la gente de mar y la igualdad de condiciones para los armadores. En el contexto de la guerra actual en Ucrania, también debería hacerse referencia a la resolución adoptada por el Consejo de Administración de la OIT en marzo de 2022, que instaba a todas las partes a garantizar el acceso humanitario sin trabas a quienes lo necesiten, tal como lo reforzó una carta conjunta con el Secretario General de la OMI que instaba a proteger la seguridad y salud de la gente de mar abandonada en los puertos ucranianos.

- 8. El Vicepresidente de la gente de mar** dio las gracias a la Oficina y a la Mesa del STC por su continuo apoyo, especialmente en los dos últimos años. También expresó su agradecimiento al Director General y a su equipo, en particular por facilitar las reuniones periódicas de la Mesa del STC. Asimismo, agradeció a los interlocutores sociales su cooperación y colaboración constructiva al tratar de hallar soluciones eficaces a la crisis de los cambios de tripulación. La gente de mar confiaba en que se cooperaría y se aunarían esfuerzos para lograr el objetivo común de la mejora continua del bienestar y de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. La Parte I de la Cuarta reunión del STC había demostrado que, en su mayor parte, el MLC, 2006 estaba brindando la protección necesaria a la gente de mar. Los armadores habían anunciado que el nuevo objetivo se había establecido en 150 ratificaciones, aunque cabía señalar que más del 96 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial ya estaba cubierto por el Convenio. La gente de mar estaba dispuesta a velar por que las normas mínimas establecidas en el Convenio se mejoraran a fin de lograr el objetivo de trabajo decente para la gente de mar. Sin embargo, era escalofriante observar la absoluta falta de valoración, a todos los niveles en todo el mundo, del papel que desempeñaban la gente de mar y la industria del transporte marítimo, y que no se comprendiera la necesidad de mantener operativas las cadenas mundiales de suministro. Era difícil de entender que un país cometiera la locura de denegar a sus propios ciudadanos el derecho de regresar a sus hogares. Esta era la dura realidad en la industria mundial del transporte marítimo en el contexto de una pandemia. El problema radicaba en la manera en que se había construido la industria en el pasado, tratando de vivir en la sombra y eludiendo el pago de impuestos y las normas. Las discusiones recientes habían continuado hasta el punto de observarse una serie de problemas recurrentes que debían tomarse en consideración. El primero era la importancia de designar a la gente de mar como trabajadores clave, aunque dicha designación carecería de sentido a menos que tuviera efectos prácticos. La segunda era la necesidad de que los Gobiernos reconocieran que el Convenio era vinculante para todas las autoridades nacionales, y que su aplicación incumbía al Estado en su conjunto. Era preciso adoptar un enfoque integral de la aplicación del MLC, 2006 por todas las autoridades estatales. La crisis de los cambios de tripulación durante la pandemia había surgido fundamentalmente debido a la falta de cumplimiento de las disposiciones existentes del Convenio. Por último, el MLC, 2006 no establecía canales de comunicación y colaboración claros entre los Estados ratificantes. Sin embargo, el artículo I, párrafo 2, exigía específicamente a los Estados ratificantes que cooperaran con miras a garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos del Convenio. Durante la pandemia, la causa del sufrimiento en muchos casos no habían sido los malos armadores, sino el incumplimiento del Convenio por los Estados ratificantes.

9. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado el alto nivel de participación en la reunión, que demostraba la importancia del MLC, 2006. Recordó que la Mesa del STC se había reunido con regularidad en los últimos años y, con el apoyo de la Secretaría, había tratado de hallar soluciones a algunos problemas terribles. Agradeció a la Presidenta sus excelentes servicios durante un periodo tan difícil. Resultaba satisfactorio observar que 101 países habían ratificado a día de hoy el MLC, 2006, muy poco tiempo después de la celebración del centenario de la OIT. El MLC, 2006 era un convenio joven, y el objetivo al que se aspiraba actualmente era lograr su ratificación por 150 países. Durante la pandemia, la vital importancia del multilateralismo se había puesto de manifiesto, y el sistema de las Naciones Unidas había mostrado sus puntos tanto fuertes como débiles. Era evidente que se necesitaba una mayor cooperación. También dio las gracias al Director General por su apoyo, en particular al abordar las cuestiones humanitarias. La reunión actual debería centrarse en la gente de mar y su principal tarea era examinar las 12 propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006. Las cinco primeras propuestas estaban siendo presentadas conjuntamente por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, y tenían por objeto abordar las cuestiones que se habían planteado en los últimos años. La OIT y el MLC, 2006 eran únicos, en la medida en que ambos se basaban en el diálogo social sólido, del cual otros podrían aprender. Los interlocutores sociales podían estar orgullosos de lo que habían logrado. El Convenio debería considerarse un viaje, en lugar de un destino. Sin embargo, era preciso hacer gala de prudencia. Ningún cambio propuesto podría comprometer otras cuestiones, y todos ellos deberían tener una importancia sustancial. También debería subrayarse que la adopción de demasiadas enmiendas al Código del Convenio podría ser un factor disuasorio para nuevas ratificaciones. El objetivo era que el MLC, 2006 adquiriera un estatus igual en términos de ratificación que los convenios de la OMI. Era alentador que el MLC, 2006 ya cubriera más del 96 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. Además, era preciso realizar más progresos a fin de reducir el número de buques que incumplían el Convenio. Los armadores no tenían la culpa de que las determinaciones relativas a la aplicación difirieran entre los Estados ratificantes, tal como lo había señalado la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR). Estas diferencias en la aplicación no deberían conducir a la inmovilización de los buques, sino que deberían señalarse a la atención del STC. No había que olvidar que, en los dos últimos años y medio, en que habían cesado tantas actividades económicas, los buques y la gente de mar nunca habían puesto fin a su actividad, y muchos marinos habían seguido trabajando más allá de los periodos establecidos en sus acuerdos de empleo. Era esencial mostrar que se había tomado nota de sus sacrificios y que estos se valoraban.
10. **El Vicepresidente gubernamental** recordó que la principal tarea de la presente reunión del STC era examinar las propuestas de enmienda al Convenio de conformidad con el artículo XV, presentadas por los mandantes tripartitos. Deseó éxito al STC en el logro de un resultado fructífero y en la resolución de los problemas que habían surgido durante la pandemia.
11. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros**, los países candidatos, Montenegro y Albania, y Georgia, puso de relieve que el MLC, 2006 era un instrumento esencial no solo para la promoción del trabajo decente, sino también para la mejora de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar y para una competencia más leal para los armadores en todo el mundo. Tal como se había demostrado en los últimos años, dichos instrumentos eran de vital importancia para establecer normas internacionales del trabajo y proporcionar asesoramiento normativo en todo el mundo, especialmente en tiempos de crisis. Sin

embargo, todos esos instrumentos debían redactarse para que fueran continuamente pertinentes a fin de adaptarse a la situación marítima y mundial cambiante. Por lo tanto, acogió con agrado la presentación de 12 propuestas de enmienda por los interlocutores sociales y los Gobiernos, que tenían por objeto atender las necesidades nuevas y emergentes en el sector, incluida la propuesta de los Estados miembros de la Unión Europea, cuyo objetivo era proteger los derechos de la gente de mar con respecto a los periodos de servicio a bordo. La pandemia había puesto de relieve la importancia del MLC, 2006 y el papel esencial de la gente de mar, y había expuesto el entorno difícil y complejo en el que esta realizaba su actividad. Muchos marinos habían trabajado y seguían trabajando mucho después de vencer sus acuerdos de empleo y algunas veces incluso más allá de la duración máxima del periodo de servicio establecida en el MLC, 2006, en detrimento de su salud y de la seguridad marítima. La industria internacional del transporte marítimo, con sus dos millones de marinos, era esencial para garantizar el suministro continuo de bienes, en particular energía, suministros médicos y alimentos. La Unión Europea y sus Estados miembros creían que debería reconocerse a la gente de mar como trabajadores clave, y habían elaborado directrices sobre la facilitación de su libertad de circulación y la seguridad y la salud, así como directrices sobre los cambios de tripulación y la repatriación, durante la pandemia. También acogían con agrado las orientaciones elaboradas por la OIT y la OMI durante ese periodo. Además de la pandemia, la gente de mar estaba a menudo a merced de las circunstancias geopolíticas, tal como mostraban los cientos de marinos abandonados en los puertos ucranianos y en aguas cercanas tras el ataque por la Federación de Rusia a Ucrania y, como consecuencia, estaban experimentando unas condiciones terribles además de temer por su seguridad. La Unión Europea y sus Estados miembros siempre habían apoyado la labor de la OIT en lo que respecta al MLC, 2006. Casi todos sus Estados miembros, incluidos los que no tenían litoral, habían ratificado el Convenio. El grueso del Convenio se había trasladado a la legislación de la Unión Europea a través de un acuerdo concluido por los interlocutores sociales, mientras que la aplicación y el cumplimiento de sus disposiciones estaban protegidos por medio de otra legislación de la Unión Europea sobre los requisitos impuestos a los Estados del pabellón y el control por el Estado del puerto. La Unión Europea y sus Estados miembros deseaban lograr la igualdad de condiciones en la industria del transporte marítimo. Acogían con agrado las nuevas enmiendas recientes introducidas al Convenio y alentaban a la Oficina a promover su ratificación continua. Asimismo, apoyaban todos los esfuerzos orientados hacia la aplicación plena y efectiva del MLC, 2006.

12. **Un representante del Gobierno de Türkiye** recordó que la pandemia había perjudicado a la humanidad y que el impacto seguía sintiéndose. La gente de mar figuraba entre los grupos más gravemente afectados y se había enfrentado a grandes dificultades de muy diversa índole, tales como la denegación de atención médica, la privación de sus derechos a la repatriación y a vacaciones, la falta de acceso a agua potable y la prolongación excesiva de los periodos de servicio a bordo, lo que ponía en peligro la seguridad y salud en el trabajo (SST), la seguridad de la navegación y la protección del entorno marítimo. Se habían presentado miles de quejas individuales relativas a violaciones del MLC, 2006. La OIT y la OMI habían instado a los Gobiernos a designar a la gente de mar como trabajadores clave, tal como había hecho su país, con el fin de lograr que la gente de mar quedara exenta de las restricciones a los viajes relacionadas con la pandemia. No obstante, a pesar de estos llamamientos, no se habían adoptado los cambios estructurales necesarios para solucionar la situación apremiante en la que se encontraba la gente de mar. Por consiguiente, acogía con agrado las propuestas presentadas por los mandantes que tenían por objeto encarar los obstáculos para la aplicación y las condiciones extremas que se habían puesto de relieve durante la pandemia.

13. **Un representante del Gobierno de Liberia**, en su calidad de Estado del pabellón de peso, subrayó la importancia de que la gente de mar gozara del estatus preferencial de trabajadores clave. También era necesario adoptar medidas para mejorar las difíciles condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, y en especial los problemas destacados en años recientes. Confiaba en que las propuestas presentadas al STC ayudarían a superar los retos encarados durante la pandemia.
14. **Una observadora representante del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI)** señaló que la presente reunión se estaba celebrando en un momento histórico. La industria del transporte marítimo se enfrentaba a muchos retos que estaban amenazando las cadenas mundiales de suministro, y los derechos de la gente de mar se violaban y se ponían en peligro sus vidas. La labor del STC nunca había sido tan importante. Al tiempo que se acogían con agrado las ratificaciones recientes del MLC, 2006, se necesitaban muchas más ratificaciones para poner en consonancia el MLC, 2006 con los otros tres pilares establecidos por los convenios de la OMI, y para hacer realidad la cláusula «trato no más favorable». En su observación general, la CEACR había indicado que la pandemia había puesto seriamente a prueba el marco jurídico establecido en el MLC, 2006. Cualquier enmienda adoptada debería ser clara y no dar lugar a ambigüedad o incertidumbre, a fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento armoniosos. Cuestiones tales como la designación de la gente de mar como trabajadores clave y el trato justo de la gente de mar involucrada en accidentes e incidentes marítimos podrían constituir futuros temas para su examen por el STC.
15. A lo largo de la reunión, el Vicepresidente armador acogió con agrado las noticias de que los últimos marinos que quedaban en Kiribati, que habían estado esperando ser repatriados durante la pandemia, habían conseguido regresar a sus hogares tras un calvario que había durado más de dos años. Debería agradecerse profundamente a la Oficina y a los interlocutores sociales todos los esfuerzos realizados para poner fin a esta situación.
16. **El Vicepresidente de la gente de mar** dijo que se sentía sumamente aliviado de que el calvario que había vivido la gente de mar en cuestión, a la que su propio Gobierno había denegado su derecho legítimo a la repatriación, hubiera llegado finalmente a su término.
17. **El Secretario General Adjunto** informó a la reunión de que, tal como había solicitado la tercera reunión del STC, y tras las enmiendas de 2014, 2016 y 2018 al Código del MLC, 2006, las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del MLC, 2006, en su versión enmendada, y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones con arreglo al MLC, 2006, en su forma enmendada, se habían actualizado y publicado.

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

18. La reunión pasó a examinar 12 propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, tal como se indicaban en el documento de base para la discusión (STCMLC/Parte II/2022/2). Las propuestas núms. 1 a 5 fueron formuladas 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 los Gobiernos de Australia, Francia, Kenya, Noruega, Nueva Zelandia y Panamá, y la propuesta núm. 12 por los Gobiernos de Alemania, Australia, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal, Rumania y Suecia.

Propuesta núm. 1 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafo 1, b), del MLC, 2006

19. La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 1 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafo 1, b), del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, tal como se indicaba en la Parte II del documento de base para la discusión, que pretendía añadir, en el apartado b), después de «a través», las palabras «del suministro a la gente de mar de todo el equipo de protección personal necesario en tallas apropiadas, y».
20. **El Vicepresidente de la gente de mar**, presentando la propuesta, señaló que su objetivo era garantizar que se considerara debidamente el suministro, el almacenamiento y el mantenimiento de un número suficiente de equipos de protección personal (EPP) en diferentes tallas para adaptarse a las diferentes compleciones, con objeto de garantizar un entorno más seguro y de contribuir a extender las oportunidades de empleo a un mayor espectro de posibles candidatos que buscaban un empleo en la industria marítima. Las conclusiones de la Reunión sectorial de la OIT sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de oportunidades para las mujeres de mar, celebrada en 2019, había puesto de relieve la necesidad de facilitar el empleo de las mujeres en la industria marítima. En consulta con el departamento de las mujeres de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), el Grupo de la Gente de Mar había realizado una breve encuesta a través de la red de transporte de las mujeres que había mostrado que uno de los problemas relativos al EPP era que a menudo se proporcionaba en tallas que eran adecuadas para las personas más altas, lo cual hacía difícil que lo llevaran puesto las personas más bajas y podría contribuir a aumentar los riesgos. Esto mismo podría plantear asimismo un problema para la gente de mar más joven y para aquella que provenía de regiones geográficas en las que las compleciones eran a menudo más pequeñas.
21. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en que la propuesta hacía referencia a dos preocupaciones muy importantes, a saber, mejorar la SST y facilitar la contratación de mujeres entre la gente de mar, lo cual contribuiría a aumentar sus oportunidades de empleo.

Enmienda A.8

22. La enmienda A.8, presentada por el Gobierno del Japón, tenía por objeto, en la norma A4.3, párrafo 1, b), suprimir el texto adicional indicado en la propuesta y sustituirlo por las siguientes palabras «el suministro de un número suficiente de equipos de protección personal cuyas tallas sean apropiadas para la gente de mar a bordo de los buques».
23. **Un representante del Gobierno del Japón**, presentando la enmienda, explicó que, al tiempo que apoyaba en general la propuesta tal como se había presentado inicialmente, la presente enmienda tenía por objeto aclarar su objetivo e indicar cómo podría lograrse.
24. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** respaldó la enmienda, que añadía el importante concepto de que el EPP tendría que adaptarse a la compleción de los marinos que estaban a bordo de los buques.
25. **El Vicepresidente de la gente de mar**, al tiempo que apreció el objetivo de la enmienda, señaló que no estaba convencido de que aportara claridad. En efecto, podría conducir a nuevos problemas logísticos para los cambios de tripulación, al exigir una prueba de que las tallas del EPP fueran apropiadas para la gente de mar a bordo. En la práctica, la enmienda podría hacer más difícil lograr el objetivo de la propuesta.

26. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo con el Vicepresidente de la gente de mar acerca de que el texto original de la propuesta ofrecía suficiente claridad, y en que no era necesario que los armadores proporcionaran todas las tallas de EPP en todo momento.
27. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que, si bien apoyaba el concepto subyacente a la enmienda, era preferible el texto original de la propuesta.
28. Dado que la enmienda A.27, presentada por el Gobierno de las Islas Cook, abordaba el mismo punto que la enmienda A.8, no se examinó.
29. La reunión acordó conservar el texto original de la propuesta núm. 1.

Propuesta núm. 2 de enmienda al Código relativa a la norma A3.2, párrafos 2, a) y b) y 7, a), del MLC, 2006

30. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 2 de enmienda al Código relativa a la norma A3.2, párrafos 2, a) y 2, b), y párrafo 7, a), del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, tal como se indicaba en la Parte II del documento de base para la discusión, que pretendía: en el párrafo 2, a), añadir, al final del apartado, las palabras «y deberá ser gratuito durante el periodo de contratación»; en el párrafo 2, d), añadir «, saludables» después de la palabra «variadas», y en el párrafo 7, a), añadir, después de la palabra «alimentos», las palabras «, la cantidad, el valor nutritivo y la calidad de los alimentos y del».
31. **El Vicepresidente de la gente de mar**, presentando la propuesta, recordó que, si bien la norma A3.2 abordaba la cuestión del suministro de alimentos, que debían proporcionarse sin costo alguno y ser de calidad adecuada, la referencia al agua potable en el párrafo 1 no iba acompañada de una indicación explícita de que debía proporcionarse gratuitamente. Cabía recordar que el acceso a agua potable era un derecho humano. El vínculo entre el agua potable y el bienestar estaba bien documentado y había sido investigado por organizaciones de salud y médicas reconocidas internacionalmente. Muchos Gobiernos habían publicado directrices sobre el bienestar en el trabajo que recomendaban el suministro de agua a los trabajadores y alentaban a hacer pausas frecuentes para beber agua. El entorno en el que la gente de mar realizaba su actividad se caracterizaba con frecuencia por el calor extremo y espacios cerrados, y su trabajo a menudo conllevaba un gran desgaste físico y mental. Por consiguiente, la pérdida de fluidos conllevaba un gran riesgo y podría afectar sus niveles de atención y de concentración. Algunos estudios habían demostrado, por ejemplo, que la gente de mar que trabajaba en una sala de máquinas podría tener cálculos en el riñón debido al consumo inadecuado de agua en un ambiente caluroso. Se alentaba a beber agua con frecuencia para solucionar este problema. Tal como se subrayaba en el artículo IV del MLC, 2006, en el marco de la protección que debía brindarse a la gente de mar, toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo, que también deberían extenderse al suministro de agua potable y al fomento de pausas frecuentes para beber agua.
32. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en que la principal preocupación era el suministro de agua potable. Sin embargo, por motivos ecológicos, no debería ser agua en botellas de plástico. En lo que respecta a un pequeño punto editorial, recordó que la regla 3.2 se refería a agua potable «de calidad, valor nutritivo y cantidad» apropiados. El texto debería conservarse en ese orden en la enmienda propuesta al párrafo 7, a).

Enmienda A.55

33. La enmienda A.55, 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 el párrafo 2, *b)*, sustituir la palabra «saludables» por «equilibradas».
34. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, señaló que, dado que el término «saludables» podría considerarse subjetivo, se opinaba que el término «equilibradas» tenía un significado más amplio e incluía el concepto de ser saludable.
35. **El Vicepresidente armador** entendió que la modificación era consecuencia de una discusión cabal y dijo que podría aceptarla. El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental también apoyaron la enmienda. Así quedó acordado.

Enmienda A.56

36. La enmienda A.56, 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 el párrafo 7, *a)*, añadir las palabras «, la variedad» después de «valor nutritivo».
37. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que la enmienda pretendía garantizar la coherencia del texto con el párrafo 2, *a)*, que también incluía la palabra «variedad».
38. Así quedó acordado.
39. **El Vicepresidente armador** señaló que, en algunos puertos en las regiones de todo el mundo, era muy difícil que los buques obtuvieran agua potable, en particular si permanecían en el puerto durante un largo periodo, por ejemplo, en los casos de abandono de los buques. Debería entenderse claramente que el MLC, 2006 apoyaba el acceso a agua potable para los buques en los puertos, y que garantizar el acceso a agua potable no solo incumbía a los armadores, sino también a las autoridades nacionales.
40. La reunión aprobó la propuesta núm. 2, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 3 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1, párrafo 8, del MLC, 2006

41. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 3 de enmienda al Código relativa al párrafo 8 de la norma A2.5.1 del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, tal como se indicaba en la Parte II del documento de base para la discusión, que pretendía añadir la siguiente nueva oración al final del párrafo: «En circunstancias en las que la legislación aplicable requiere la presencia a bordo de gente de mar para garantizar la seguridad, deberá contratarse a gente de mar nacional y de no haber gente de mar cualificada disponible, se deberá contratar a marinos no nacionales para cumplir las obligaciones de la presente norma».
42. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que la importancia de la presente enmienda se había puesto de relieve durante la pandemia, aunque el problema había existido mucho antes

y probablemente persistiría. La enmienda se centraba en el sufrimiento de los marinos, a quienes se obligaba a permanecer a bordo de los buques más allá del periodo de trabajo correspondiente debido a las circunstancias financieras del armador o a la incapacidad o la falta de voluntad del armador para sustituirlos. Había habido enormes problemas a este respecto durante la pandemia. En tales situaciones, la gente de mar era la parte más débil. En vista del número de casos experimentados durante la pandemia en los que la gente de mar debería haber podido regresar a sus hogares al vencer sus acuerdos de empleo pero no había podido hacerlo, la propuesta era reforzar y reenfocar las disposiciones básicas que ya estaban contenidas en el MLC, 2006. Por ejemplo, el párrafo 5, *a)* y *b)* ya cubría el papel que desempeñaban los Estados del pabellón y del puerto al asegurar la repatriación de la gente de mar en los casos en que los armadores no lo hacían, incluida la recuperación de los costos de repatriación. Se planteaban tres problemas principales en lo que respecta al tema cubierto por la propuesta. En primer lugar, la gente de mar abandonada debía regresar a sus hogares, y su derecho a hacerlo, consagrado en el MLC, 2006, no debía anularse, fueran cuales fueren las circunstancias. Al mismo tiempo, era necesario asegurar la disponibilidad del número mínimo de marinos necesarios para garantizar la seguridad del buque. En segundo lugar, en los casos en que los buques estaban abandonados y no estaban atracados en un puerto, sino anclados en otro lugar, las normas en otros ámbitos, tales como la seguridad del buque, como se establecía, por ejemplo, en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), podían impedir que la gente de mar abandonara el buque y regresara a sus hogares. Debían hallarse soluciones, para que dichos requisitos no condujeran al trabajo forzoso de los marinos en cuestión. En tercer lugar, incumbía a múltiples partes interesadas contribuir a contratar a la gente de mar necesaria para cumplir los requisitos en materia de seguridad en el caso de los buques abandonados. Había habido muchos casos de abandono, en particular durante la pandemia, y el texto actual del MLC, 2006 no era suficientemente específico en lo tocante a los derechos y las responsabilidades conexos.

43. **El Vicepresidente armador** puso de relieve que la propuesta conjunta del Grupo de la Gente de Mar y del Grupo de los Armadores tenía por objeto abordar una cuestión sumamente importante para la gente de mar que se había planteado antes de la pandemia y que probablemente continuaría, pero que se había puesto de manifiesto durante la pandemia. Aunque las disposiciones actuales del MLC, 2006 eran claras, no habían tenido el impacto necesario y la gente de mar había sido abandonada a bordo de sus buques durante largos periodos de tiempo. La propuesta pretendía aportar claridad en lo que respecta a los requisitos conexos, y sugerir una manera de solucionar el problema.

Enmiendas A.80 y A.29

44. La enmienda A.80, presentada por los Gobiernos de las Islas Marshall y Noruega, pretendía, en la norma A2.5.1, párrafo 8, suprimir la oración adicional sugerida en la propuesta.
45. **Un representante del Gobierno de Noruega** indicó que la supresión propuesta no se basaba en una falta de interés o de reconocimiento del problema que la propuesta pretendía abordar, sino más bien en la naturaleza de la acción propuesta en el contexto del MLC, 2006. Por ejemplo, una de las dificultades estaba relacionada con la definición de «buque» en el Convenio, que, entre otras cosas, excluía a los buques que operaban en aguas interiores o en «zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias», lo que significaba que la solución propuesta iba más allá del ámbito de aplicación del MLC, 2006. Además, aunque la propuesta tenía por objeto aclarar las responsabilidades, a su juicio sería muy difícil de poner en práctica. A la luz de las soluciones propuestas en la enmienda A.63, que entraba más en el ámbito de aplicación del MLC, 2006, los autores retiraron la enmienda A.80 en favor de la enmienda A.63.

46. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** estuvo de acuerdo con el orador anterior y retiró la enmienda A.29, que era idéntica a la enmienda A.80.

Enmienda A.63

47. La enmienda A.63, 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 párrafo 8 de la norma A2.5.1, sustituir la nueva oración propuesta por la siguiente nueva oración: «En circunstancias en las que la legislación aplicable requiere la presencia a bordo de gente de mar para garantizar la seguridad del buque, ningún Miembro, incluido cualquier Estado del puerto, podrá impedir la pronta repatriación de un marino, aunque este Miembro considere que el buque está abandonado».
48. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, dijo que la intención subyacente a la propuesta exigía una aclaración. En particular, no estaba claro qué parte sería responsable de garantizar la dotación del buque requerida con fines de seguridad. También podría considerarse el texto propuesto indicado en la enmienda A.41.
49. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado que se hubiera considerado la cuestión y que se hubieran realizado esfuerzos para alcanzar una solución de compromiso. El principio más importante era que nada podía conducir a la anulación de los derechos de la gente de mar en cuestión. El texto de compromiso propuesto por los Estados miembros de la Unión Europea podría proporcionar una base para el acuerdo, pero necesitaría perfeccionarse. Por ejemplo, las palabras «ningún Miembro... podrá impedir», que significaban que los Gobiernos en cuestión no debían oponerse activamente a la repatriación de la gente de mar, no eran aceptables y deberían sustituirse, por ejemplo, por las palabras «todo Miembro... deberá facilitar». Los Estados del puerto debían cumplir sus obligaciones. En segundo lugar, la expresión «los Miembros deberán cooperar» iba en la dirección adecuada. Era esencial garantizar que cualquier marino que fuera contratado en tales circunstancias gozara de sus derechos legítimos, y que la gente de mar presente inicialmente a bordo pudiera regresar a sus hogares.
50. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que apreciaba los esfuerzos que estaban realizándose para hallar una solución de compromiso. Sin embargo, sería necesario redoblar los esfuerzos para garantizar que el nuevo texto marcara una diferencia sustantiva para la gente de mar a la que se denegaba la repatriación. Aunque el texto actual del MLC, 2006 estaba claro en lo que respecta a quien incumbían las responsabilidades conexas, demasiados Estados del puerto estaban impidiendo el cumplimiento de dichas responsabilidades. La intención de la propuesta original era ayudar a los Estados del puerto a cumplir con sus responsabilidades, especialmente en el caso de los buques abandonados.
51. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** puso énfasis en que cualquier disposición adoptada debería ser de aplicación universal, o al menos aplicable en todas las circunstancias posibles. El texto propuesto en la presente enmienda no sería aplicable si se abandonara a una tripulación en un país que no estuviera vinculado por el Convenio. Por lo tanto, sería preferible considerar la enmienda A.41 que la enmienda actual.
52. **Un representante del Gobierno del Reino Unido**, en relación con el texto que se proponía suprimir en la enmienda presentada por los autores de la enmienda A.63, consideró que la expresión «gente de mar nacional» podría sustituirse por «nuevos marinos».

53. **Una representante del Gobierno de Bélgica** señaló que el concepto de buque abandonado no estaba definido en el Convenio. Por consiguiente, sería mejor sustituir toda referencia a un buque abandonado, y hacer referencia más bien a la gente de mar que había sido abandonada recientemente a bordo de los mismos.
54. **Una representante del Gobierno de las Islas Marshall** estuvo de acuerdo en que el concepto de buque abandonado debería ser sustituido por la gente de mar que estaba abandonada, lo cual estaba más en consonancia con el MLC, 2006.
55. **Un representante del Gobierno de Noruega** dijo que estaría dispuesto a aceptar el texto propuesto por la representante del Gobierno de Bélgica.
56. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado la idea de nuevos marinos, o de marinos sustitutos, aunque el texto podría mejorarse más aún al hacer referencia a cualquier marino contratado a bordo de un buque para sustituir a la gente de mar que había sido abandonada. Además, las palabras «los Miembros deberán cooperar», aunque eran activas, no indicaban qué parte tendría que tomar medidas.
57. **Un representante del Gobierno del Brasil** estuvo de acuerdo en que la enmienda no estaba suficientemente clara al especificar las partes responsables de la toma de medidas, en particular en apoyo del Estado del puerto. Eso podría resolverse añadiendo, después de las palabras «Estado del puerto», las palabras «deberá ser apoyado por el Estado del pabellón». También sería necesario aclarar qué parte asumiría los costos que representaba garantizar la dotación de un buque abandonado con fines de seguridad. Por lo tanto, propuso añadir la siguiente oración al final del párrafo 8: «Los costos incurridos al garantizar la seguridad de un buque abandonado deberán ser asumidos por el armador o por el Miembro cuyo pabellón enarbola el buque».
58. **El Vicepresidente armador** consideró que las subenmiendas propuestas por el representante del Gobierno del Brasil no aclaraban el texto. Estaba suficientemente claro en el párrafo 6 de la norma A2.5.1 la manera en que el costo de la repatriación se reembolsaría en los casos en que un armador no tomara las disposiciones necesarias para sufragar el costo de la repatriación de la gente de mar. Lo importante en la enmienda propuesta era qué parte asumiría el costo de la tripulación sustituta. Sería necesario establecer una jerarquía en la que figurara el Estado del pabellón, el Estado del puerto y tal vez el Estado que suministraba mano de obra. Independientemente de la solución, la repatriación de la tripulación abandonada era primordial.
59. **El Vicepresidente de la gente de mar**, aunque agradeció los esfuerzos que estaban realizándose para alcanzar un acuerdo sobre el texto, consideraba que aún no se había hallado una solución que garantizara la repatriación de la gente de mar que había sido abandonada. Aunque el término «facilitar» era una mejora, la referencia a «todo Miembro» introducía cierta confusión, ya que no había ninguna indicación de qué Miembro sería responsable de adoptar las medidas necesarias. La palabra «recientemente» también aumentaba la confusión. La subenmienda final propuesta por el representante del Gobierno del Brasil relativa a los costos incurridos no era necesaria, ya que las disposiciones de la norma sobre la recuperación de los costos eran suficientemente claras.
60. **Un representante del Gobierno de Noruega** consideró que el problema radicaba fundamentalmente en aplicar las disposiciones ya contenidas en el Convenio, y no estaba convencido de que hacer el texto más preciso ayudaría a resolver el problema. Por consiguiente, no apoyó las subenmiendas propuestas por el representante del Gobierno del Brasil. Algunos de los problemas de aplicación planteados podrían ser abordados más eficazmente por el Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT que debía establecerse. Dado que las

cuestiones planteadas estaban cubiertas por el Convenio SOLAS, la OMI tendría que participar, en especial su Comité Jurídico, que desempeñaba un papel importante en las cuestiones relativas al abandono.

61. **Un representante del Gobierno del Japón** estuvo de acuerdo en que la propuesta planteaba cuestiones complejas que iban más allá de la competencia de la OIT.
62. **Una representante del Gobierno de las Islas Marshall** consideró que algunas de las disposiciones detalladas serían más adecuadas en las pautas. El texto de la norma debería contemplar cuestiones más generales.
63. **Un representante del Gobierno de Barbados** estuvo de acuerdo en que la cuestión más importante era qué parte debería cubrir el costo de la tripulación sustituta. Varias partes estaban involucradas, pero en primera línea esto debería incumbir al Estado del pabellón en los casos en que la tripulación fuera abandonada por el armador.
64. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** consideró que, aunque las palabras «todo Miembro» parecían claras, podían sustituirse por «los Estados del puerto y los Estados del pabellón». En lugar de utilizar el término «recientemente», podría hacerse referencia a «la gente de mar que había sido abandonada».
65. **Un representante del Gobierno de Liberia** añadió que había habido casos en los que la gente de mar sustituta había acabado en la misma situación que aquellos que formaban parte de la dotación inicial del buque. Por consiguiente, deberían añadirse las palabras «y los Estados que suministran mano de obra» después de «los Estados del puerto y los Estados del pabellón».
66. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo con la supresión de «recientemente» y con la sustitución de «todo Miembro» por «los Estados del puerto y los Estados del pabellón». El texto también debería hacer referencia a la gente de mar que había sido abandonada «en sus aguas territoriales», y no «en su territorio». El texto también estaría más claro si se recortara suprimiendo, al principio de la oración, las palabras «En circunstancias en las que la legislación aplicable requiere la presencia a bordo de gente de mar para garantizar la seguridad del buque». Por último, en respuesta a la sugerencia de que esta cuestión podría ser cubierta por las pautas elaboradas conjuntamente por el Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT, subrayó que la cuestión planteada hacía referencia a los principios fundamentales que debían abordarse en el cuerpo del Convenio. Dichos principios podrían ser complementados por pautas, que estaban orientadas fundamentalmente a los Estados que aún no habían ratificado el Convenio.
67. **El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo con la propuesta de sustituir «recientemente» y con la inclusión de una referencia a los Estados del puerto y del pabellón. También estuvo de acuerdo con la supresión de la primera parte de la oración. Sin embargo, el término «facilitará» era débil, y la oración debería comenzar con «Los Miembros deberán facilitar».
68. **Un representante del Gobierno de Noruega** se opuso a la propuesta del Vicepresidente armador de sustituir las palabras «en su territorio» por «en sus aguas territoriales». Explicó que, de conformidad con la legislación pertinente, se consideraba que la mayoría de las zonas portuarias no estaban dentro de las aguas territoriales nacionales. Por lo tanto, la subenmienda propuesta reduciría considerablemente la aplicación del Convenio en relación con la cuestión que estaba discutiéndose.
69. **Un representante del Gobierno del Reino Unido**, tomando nota de la norma A2.5.1, párrafo 7, que se refería a los buques que atravesaban las «aguas territoriales o vías

internas» de un Miembro, indicó que ese texto podría ser adecuado para sustituir las palabras «el territorio».

70. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en conservar las palabras «el territorio» en el entendimiento de que consideraba que incluía las aguas tanto territoriales como internas. La Presidenta tomó nota de dicha especificación e indicó que el comité de redacción podría examinar la cuestión. Propuso que se aprobara la enmienda A.63, en su forma subenmendada.
71. Así quedó acordado.
72. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** retiró la enmienda A.2 a la luz de la adopción de la enmienda A.63, en su forma subenmendada.

Enmienda A.41

73. La enmienda A.41, presentada por el Gobierno del Brasil, tenía por objeto, en el párrafo 8 de la norma A2.5.1, sustituir la nueva oración propuesta por la siguiente: «En circunstancias en las que la legislación aplicable requiere la presencia a bordo de gente de mar para garantizar la seguridad, el armador, el proveedor de la garantía financiera o el Estado del pabellón deberán contratar a gente de mar nacional del Estado del puerto y, de no haber gente de mar cualificada disponible, se deberá contratar a marinos no nacionales para cumplir las obligaciones de la presente norma».
74. **Un representante del Gobierno del Brasil**, presentando la enmienda, señaló que lo que pretendía era dar más cuerpo al texto que figuraba en la propuesta inicial.
75. **Una representante del Gobierno de China** secundó la enmienda A.41 e indicó que era necesario prestar atención a las situaciones en las que los buques no contaban con una dotación adecuada, lo cual podría plantear problemas de seguridad.
76. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en que la necesidad de velar continuamente por la dotación de los buques abandonados por motivos de seguridad era de suma importancia. Sin embargo, la cuestión ya estaba cubierta debidamente por el párrafo 5. Por lo tanto, no apoyó la enmienda.
77. **El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que la discusión sobre las enmiendas propuestas había sido muy útil. Lo importante era que los Estados del puerto ahora tenían otra opción si necesitaban mantener los buques abandonados en su territorio, y que tenían la obligación de no impedir que la gente de mar a bordo de los mismos regresara a sus hogares. Muchos marinos habían permanecido durante años a bordo de buques abandonados, sin remuneración, y mantenidos únicamente por organizaciones de beneficencia o por otras iniciativas, en una situación que constituía claramente trabajo forzoso.
78. **Un representante del Gobierno de Noruega** consideró que la solución indicada en la enmienda A.63, en su forma subenmendada, era suficiente para abordar las cuestiones planteadas por el representante del Gobierno del Brasil. Por consiguiente, no apoyó la enmienda A.41.
79. **Un representante del Gobierno del Brasil**, a la luz de la discusión, retiró la enmienda A.41 en favor de la enmienda A.63, en su forma subenmendada.
80. La reunión aprobó la propuesta núm. 3, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 4 de enmienda al Código relativa a la norma A4.1, nuevos párrafos 5 y 6, y a la pauta B4.1.3, nuevos párrafos 4 y 5, del MLC, 2006

81. La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 4 de enmienda al Código relativa a la norma A4.1, nuevos párrafos 5 y 6, y a la pauta B4.1.3, nuevos párrafos 4 y 5, del MLC, 2006, 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. La propuesta pretendía añadir a la norma A4.1 los siguientes nuevos párrafos:

- «5. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que necesite una atención médica inmediata sea desembarcada rápidamente de los buques que se encuentren en su territorio, y tenga acceso a instalaciones médicas en tierra para recibir un tratamiento apropiado.»
- «6. Cuando un marino muere durante una travesía del buque, el Miembro en cuyo territorio o aguas territoriales se produce la muerte, o, si la muerte se produce en alta mar, el Miembro en cuyo territorio el buque entre después, deberá facilitar la repatriación del cuerpo o las cenizas del marino fallecido, según los deseos de sus parientes más próximos.»

También pretendía añadir a la pauta B4.1.3 los siguientes nuevos párrafos:

- «4. Todo Miembro debería velar por que a la gente de mar no se le impida desembarcar por razones de salud pública, y por que tenga acceso a comercios, y a abastecimientos de combustible, agua, víveres y suministros.»
- «5. Debería considerarse que la gente de mar necesita asistencia médica inmediata en los siguientes casos:
 - a) lesiones o enfermedades potencialmente mortales;
 - b) enfermedad transmisible que pueda propagarse a otros miembros de la tripulación;
 - c) lesiones resultantes de fracturas de huesos, hemorragias graves, fracturas de dientes o inflamación dental o quemaduras graves;
 - d) dolores intensos que no pueden tratarse a bordo del buque (habida cuenta del modo operativo del buque, la disponibilidad de analgésicos apropiados y los efectos para la salud de tomarlos por un largo periodo de tiempo);
 - e) riesgo de suicidio, y
 - f) un servicio consultivo de telemedicina recomiende un tratamiento en tierra.»

82. **El Vicepresidente armador** puso énfasis en que la experiencia de la pandemia había demostrado que la gente de mar había sufrido mucho debido a la denegación de asistencia médica. El objetivo de la propuesta era mejorar la situación en el futuro. Dio las gracias a todos los Gobiernos que habían sido receptivos a las necesidades de la gente de mar que había estado enferma o que había sufrido lesiones durante la pandemia. Algunos Gobiernos habían prestado apoyo considerable en tales situaciones, y otros no. Con muchos esfuerzos, se habían hallado soluciones en esos casos, aunque a menudo tras superar grandes dificultades. Aunque el nuevo párrafo 5 propuesto ya estaba considerablemente cubierto por la pauta B4.1.3, párrafo 3, la disposición debía convertirse en una norma, ya que las orientaciones contenidas en la pauta B4.1.3 no se ponían en práctica suficientemente. El hecho de que hubiera habido cientos de casos de marinos a los

que se había denegado asistencia médica significaba que urgía hallar una solución a lo que ahora se consideraba un fallo en el texto del Convenio. Además, la propuesta tenía por objeto abordar otro problema que se había planteado durante la pandemia. Era necesario volver a poner énfasis en que, tras la ratificación, las disposiciones del Convenio eran vinculantes para toda la administración de los países, y no solo para los ministerios de transporte. El hecho de que las administraciones nacionales responsables de la salud y del control de las fronteras se hubieran negado a permitir que fuera debidamente atendida la gente de mar que necesitaba asistencia médica urgente había causado el sufrimiento y la muerte de los marinos afectados como consecuencia de la falta de tratamiento. Cabía recordar asimismo que el tratamiento médico proporcionado a la gente de mar necesitada no debería ser distinto del que estaba a disposición de los nacionales. Era esencial garantizar que la gente de mar, que eran trabajadores clave y que habían hecho grandes sacrificios para seguir desempeñando sus funciones durante la pandemia, no fuera objeto de un trato discriminatorio. El nuevo párrafo 6 propuesto en la norma A4.1 tenía por objeto facilitar la repatriación del cuerpo o de las cenizas de los marinos que habían fallecido durante la travesía de un buque y era autoexplicativo.

- 83. El Vicepresidente de la gente de mar** subrayó asimismo la importancia de la enmienda propuesta al MLC, 2006. El objetivo de la propuesta no solo era abordar una situación que se había planteado durante la pandemia, aunque la situación había quedado perfectamente clara y se había visto sumamente agravada por la pandemia. La denegación del desembarque de la gente de mar que necesitaba asistencia médica urgente era una denegación de uno de los derechos fundamentales consagrados en el Convenio. Había sido necesario durante la pandemia que los interlocutores sociales intervinieran ante los Gobiernos, en particular a través de los buenos oficios del STC y de la OIT, para garantizar la facilitación del tratamiento necesario. El Consejo de Administración había adoptado una importante resolución sobre la denegación de los derechos de la gente de mar durante la pandemia, incluido el derecho a recibir tratamiento médico. Por consiguiente, era necesario dar más visibilidad a ese importante derecho de la gente de mar, como trabajadores del transporte clave que habían velado por que el mundo siguiera funcionando durante la crisis, a menudo con un gran sacrificio personal. La propuesta no cambiaba las obligaciones de los Estados ratificantes, sino que ponía más énfasis en la obligación de proporcionar tratamiento médico a la gente de mar en tierra en situaciones de emergencia al incluir la disposición en la norma.

Enmienda A.42

- 84.** La enmienda A.42, presentada por el Gobierno del Brasil, tenía por objeto, en la norma A4.1, en el nuevo párrafo 5 propuesto, sustituir las palabras «deberá velar por que» por «deberá oponerse a que», y suprimir las palabras «sea desembarcada rápidamente». La enmienda fue secundada por un representante del Gobierno del Reino Unido.
- 85. Un representante del Gobierno del Brasil**, presentando la enmienda, señaló que una vez que un Estado Miembro había sido informado por el armador de una emergencia médica y de la necesidad de que el marino desembarcara para recibir tratamiento médico, debería garantizar que nada impida dicho desembarque.
- 86. El Vicepresidente armador** no se opuso a la enmienda. La palabra «rápidamente» ya figuraba en la regla, por lo que garantizaba la coherencia. Sin embargo, sería más positivo sustituir las palabras «Ningún Miembro deberá oponerse a que» por «Todo Miembro deberá facilitar».

87. **El Vicepresidente de la gente de mar** prefería esta última opción, que hacía la frase positiva. Sin embargo, debía ponerse más énfasis en el derecho de desembarque de la gente de mar en tales situaciones de emergencia.
88. **Un representante del Gobierno de Noruega** señaló que podría aceptar la enmienda, en su forma subenmendada, aunque una vez más la cuestión que se estaba abordando era más una cuestión de aplicación. Era sumamente triste y lamentable que muchas situaciones trágicas en las que estaba involucrada la gente de mar hubieran ocurrido durante la pandemia como consecuencia de la aplicación por las autoridades sanitarias y fronterizas de normas encaminadas a proteger a las poblaciones nacionales contra la infección.
89. **Los representantes del Gobierno del Brasil y del Reino Unido** estuvieron de acuerdo con las subenmiendas propuestas.
90. **Un representante del Gobierno de Barbados** apoyó plenamente la propuesta presentada por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores, en su forma subenmendada. Durante la pandemia, había sido necesario que su Gobierno, como Estado del pabellón, interviniera en varias ocasiones para garantizar que la gente de mar pudiera desembarcar en situaciones de emergencia para recibir asistencia médica. Era totalmente inhumano denegar tratamiento médico en tales circunstancias.
91. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, propuso sustituir «facilitar» por la palabra «garantizar» con miras a subrayar más aún la necesidad de que la gente de mar recibiera asistencia médica inmediata en las situaciones de emergencia.
92. **Un representante del Gobierno del Japón**, al tiempo que reconoció la importancia del desembarque para recibir asistencia médica en las situaciones de emergencia, recordó la necesidad de aplicar restricciones para impedir la mayor propagación de la infección durante la pandemia. Por consiguiente, consideró que el texto propuesto debería incluirse en las pautas.
93. **El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo con la propuesta de utilizar el término «garantizar», que sería coherente con el lenguaje utilizado en general en la norma y en las pautas. El término «facilitar» era demasiado débil. En relación con la intervención del representante del Gobierno del Japón, señaló que parecía haber una jerarquía tácita de prioridades, en la que las necesidades y derechos de la gente de mar se consideraban menos importantes que los de las poblaciones nacionales. Con objeto de reforzar este derecho fundamental de la gente de mar, era importante que se estableciera en la norma.
94. **El Vicepresidente armador** señaló que no debería haber una jerarquía de normas aplicables. Era totalmente inaceptable que las disposiciones del Convenio se aplicaran de una manera selectiva durante una pandemia. Por ejemplo, era totalmente inaceptable que ciertos Estados no hubieran aceptado que la gente de mar que eran sus propios nacionales regresaran a sus hogares durante más de dos años durante la pandemia. El lugar apropiado para la disposición propuesta era la norma en cuestión.
95. **Un representante del Gobierno de Sudáfrica** señaló que la situación geográfica excepcional de su país, que era responsable de una zona muy extensa de búsqueda y salvamento en el mar, daba lugar a que le planteara un problema la utilización de «en cuyo territorio o aguas territoriales». En muchos casos, las emergencias médicas sufridas por la gente de mar comenzaban mucho antes de que el buque entrara en las aguas territoriales del país en el que procedía al desembarque del miembro de la tripulación para que recibiera tratamiento médico de urgencia. Tal vez conviniera incluir un lenguaje en la disposición

propuesta para hacer referencia a «el Estado costero más cercano que pueda proporcionar atención médica» para cubrir tales casos.

96. **Un representante del Gobierno de Liberia** recordó que en otras disposiciones del Convenio se utilizaban los términos «aguas territoriales o interiores».
97. **Un representante del Gobierno de Noruega** recordó que la expresión «aguas territoriales» a menudo no incluía aguas interiores. El término «territorio» tenía un alcance más amplio y estaba en consonancia con la terminología de la regla.
98. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** se opuso a la utilización de las palabras «aguas territoriales o interiores», que constituirían una gran limitación si sustituyeran el término «territorio». La prioridad era salvar vidas humanas. Convendría añadir en la pauta una lista no exhaustiva de casos de lesiones y enfermedades en las que se exigiría atención médica de emergencia en tierra.
99. **Un representante del Gobierno de China** expresó su apoyo a la propuesta presentada por los interlocutores sociales, y subrayó la necesidad de cuidar de la vida, la seguridad y la integridad de la gente de mar.
100. **El Vicepresidente armador** indicó que el término «territorio» era aceptable, aunque la cuestión podría ser examinada ulteriormente por el comité de redacción. Era de lamentar que el Reglamento Sanitario Internacional (2005) pareciera sustituir todas las demás fuentes de derecho internacional durante la pandemia, aunque la OMS había subrayado claramente que su aplicación no debería limitar el ámbito de aplicación de otros instrumentos internacionales. Por consiguiente, debería ponerse de relieve que el MLC, 2006 estaba al mismo nivel que todas las demás fuentes de derecho internacional.
101. Se acordó aprobar la enmienda A.42, en su forma subenmendada.

Enmienda A.57

102. La enmienda A.57, 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 el nuevo párrafo 5 propuesto de la norma A4.1, sustituir las palabras «tenga acceso» por «sea trasladada».
103. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que el objetivo de la enmienda era en gran parte lingüístico, pero también evitar la referencia al procedimiento de acceso de los pacientes a las instalaciones médicas.
104. **El Vicepresidente armador** confiaba sinceramente en que no se trasladara a la gente de mar necesitada de tratamiento médico a instalaciones médicas en tierra, y a continuación se le denegara el acceso a las mismas. Además, también se pretendía evitar cualquier situación en la que se concediera acceso a la gente de mar en tales casos a instalaciones médicas en tierra, y a continuación esta solo fuera trasladada a instalaciones de cuarentena en las que no pudiera recibir atención médica.
105. **El Consejero Jurídico** señaló que la terminología utilizada en la regla 4.1, párrafo 3, era «tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra». Añadió que el texto de la enmienda especificaba además que la gente de mar acudía a instalaciones médicas en tierra «para recibir un tratamiento apropiado», lo cual aclaraba el objetivo del traslado de la gente de mar a dichas instalaciones.

106. **El Vicepresidente armador**, a la luz de las explicaciones proporcionadas por el Consejero Jurídico, aceptó la utilización del término «acceso».
107. **Un representante del Gobierno de Noruega** señaló que la adición propuesta, en su forma subenmendada, se aproximaba más al lenguaje utilizado en la regla 4.1, párrafo 3. Aunque podía aceptar el texto propuesto, dudaba de que tuviera mucho valor añadido.
108. **El Vicepresidente de la gente de mar** explicó que lo que proporcionaba valor añadido era la inclusión de la referencia al desembarque, que no estaba en el texto original.
109. Se acordó aprobar la enmienda A.57, en su forma subenmendada.

Enmienda A.58

110. La enmienda A.58, 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 el nuevo párrafo 6 propuesto de la norma A4.1, sustituir las palabras «deberá facilitar» por «no deberá impedir», y suprimir las palabras «, según los deseos de sus parientes más próximos».
111. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, dio las gracias a los interlocutores sociales por plantear un tema tan importante que había adquirido aún más importancia durante la pandemia. Sin embargo, el texto contenido en la propuesta planteaba ciertos problemas técnicos. No estaba claro precisamente lo que la facilitación incluiría, y las dificultades que podría conllevar si los parientes más próximos estuvieran en desacuerdo con la medida adoptada. Sin embargo, si los autores de la propuesta pudieran aceptar las palabras «no deberá impedir», podría ser posible conservar la referencia a los parientes más próximos.
112. **El Vicepresidente armador** prefería conservar la expresión «deberá facilitar», ya que «no deberá impedir» era muy débil. Sin embargo, podría haber cierta flexibilidad en lo que respecta a los deseos de los parientes más próximos. En todos los casos, los deseos del marino fallecido prevalecerían. Por consiguiente, la referencia a los parientes más próximos tal vez creaba cierta confusión.
113. **El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que la referencia a los deseos de los parientes más próximos se había extraído de la pauta B4.1.4, párrafo 1, *k*). Había habido casos durante la pandemia en los que no se habían respetado en absoluto las tradiciones culturales o religiosas de la gente de mar que había fallecido, lo cual era muy irrespetuoso. Por lo tanto, era importante hacer obligatoria la disposición a través de su inclusión en la norma.
114. **Los representantes del Gobierno del Japón y de la Federación de Rusia** apoyaron el texto original de la propuesta.
115. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** respaldó los comentarios formulados por el Vicepresidente de la gente de mar.
116. **Un representante del Gobierno de Noruega** estuvo de acuerdo con la utilización de la expresión «deberá facilitar». Dado que la principal responsabilidad incumbía al Estado del pabellón, la expresión «no deberá impedir» podría crear cierta confusión en lo que respecta a quién tenía la responsabilidad.
117. **El Vicepresidente armador**, en respuesta a una solicitud de aclaración de un representante del Gobierno de la República de Corea, indicó que había habido muchos casos en los que el cuerpo de los marinos fallecidos se había incinerado en contra de los deseos de los

parientes más próximos. Propuso la adición de las palabras «del marino o» antes de «de los parientes más próximos» para mostrar la jerarquía clara, que era en primer lugar los deseos del marino fallecido y luego los de los parientes más próximos.

118. **Un representante del Gobierno de China** consideró que la pauta B4.1.4, párrafo 1, *k*), ya establecía el procedimiento que debía seguirse en el caso de la muerte de un marino en alta mar.
119. **Un representante del Gobierno de Singapur** propuso la adición del requisito, cuando la muerte de un marino ocurría en alta mar, de que el buque se dirigiera al puerto más cercano.
120. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, no estuvo de acuerdo en que el buque se dirigiera al puerto más cercano. El armador sería el que tendría que elegir el puerto. Añadió que el armador tenía la principal responsabilidad de la repatriación del cuerpo o de las cenizas de un marino fallecido. Por lo tanto, propuso la adición de las palabras «por el armador» después de «del marino fallecido».
121. La adición de las palabras «del marino o» y «por el armador» fueron apoyadas por los representantes de los Gobiernos del Canadá, República de Corea, Islas Marshall, Japón, Liberia, y Reino Unido. Estos también se opusieron a cualquier especificación del puerto al que debería dirigirse el buque en tales circunstancias. Se señaló asimismo que la aprobación del nuevo párrafo requeriría la supresión consiguiente de la pauta B4.1.4, párrafo 1, *k*), que sería entonces redundante.
122. **El Vicepresidente armador**, en respuesta a una solicitud de aclaración de un representante del Gobierno del Japón, indicó que los deseos del marino fallecido hacían referencia a los deseos indicados en el testamento del marino o expresados por cualquier otro medio. Si esos deseos entraban en conflicto con los de los parientes más próximos, los deseos del marino prevalecerían.
123. **El Vicepresidente de la gente de mar** añadió que tales deseos a menudo se registraban como parte del proceso previo al empleo.
124. Se acordó aprobar la enmienda A.58, en su forma subenmendada.

Enmienda A.59

125. La enmienda A.59, presentada por los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Estonia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, y Suecia, tenían por objeto, en la pauta B4.1.3, en el párrafo introductorio del nuevo párrafo 5, añadir, al final del párrafo introductorio, las palabras «pero sin limitarse a ellos».
126. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, explicó que los ejemplos proporcionados en el nuevo párrafo propuesto eran pertinentes, pero que la lista de ejemplos no debería ser limitativa.
127. Así quedó acordado.

Enmienda A.54

128. La enmienda A.54, presentada por el Gobierno de Türkiye, tenía por objeto, en la pauta B4.1.3, en el nuevo párrafo 5, a) propuesto, añadir las palabras «o que conducirían a una discapacidad temporal o permanente».
129. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, secundó la enmienda, ya que consideraba que proporcionaba más claridad.
130. **Un representante del Gobierno de Türkiye**, presentando la enmienda, explicó que la atención médica se requería para la gente de mar en caso de lesión o enfermedad que fuera potencialmente mortal y que pudiera conducir a una discapacidad temporal o permanente.
131. **El Vicepresidente armador** señaló que no consideraba útil esta enmienda. El nuevo párrafo propuesto abordaba la situación de la gente de mar que necesitaba atención médica inmediata. Sin embargo, podría llevar mucho tiempo determinar si una condición médica conduciría a una discapacidad temporal o permanente.
132. **El Vicepresidente de la gente de mar**, al tiempo que apreciaba la intención subyacente a la enmienda propuesta, estuvo de acuerdo en que nada debería retrasar la facilitación de atención médica inmediata a los marinos que la necesitaban.
133. La enmienda fue apoyada por los representantes de los Gobiernos de la Federación de Rusia, el Brasil y la República de Corea, que consideraron que contribuía a proteger un derecho humano y un derecho fundamental de la gente de mar.
134. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** señaló que este era con frecuencia el caso cuando había una falta de conocimientos médicos especializados a bordo del buque para determinar la probabilidad de que una enfermedad o lesión condujera a una discapacidad temporal o permanente.
135. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** apoyó la enmienda y propuso que la palabra «y» se sustituyera por «o».
136. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que el texto sería más flexible si la palabra «conducirían» se sustituyera por «podrían conducir».
137. **El Vicepresidente armador** consideró que la enmienda sería más aceptable si las nuevas palabras se incluyeran en un apartado independiente. También propuso sustituir la expresión «potencialmente mortales» por la palabra «graves», lo cual tendría el efecto de rebajar el nivel para poder determinar las situaciones en las que se consideraba que la gente de mar necesitaba asistencia médica urgente. Una portavoz de los armadores añadió que los interlocutores sociales estaban produciendo nuevas orientaciones médicas internacionales para la gente de mar y los pescadores que reconocían que las personas presentes a bordo del buque no siempre tenían la competencia para dar una opinión médica relativa a la gravedad de la afección de la gente de mar que sufría lesiones o enfermedades. Si la persona responsable consideraba que debía trasladarse a tierra al marino para que recibiera tratamiento médico, eso debería ser suficiente.
138. **El Consejero Jurídico**, en respuesta a una solicitud de aclaración, señaló que, a su juicio, parecía haber un orden decreciente de gravedad en la lista propuesta de afecciones, en particular si el texto relativo a la discapacidad temporal o permanente se incluía en un apartado independiente.

- 139. El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo en que convendría rebajar el nivel para poder determinar las situaciones en las que se consideraba que la gente de mar necesitaba asistencia médica urgente, utilizando la palabra «graves» en lugar de «potencialmente mortales». Cabía recordar que todos los ejemplos proporcionados en la enumeración estaban ahí porque habían ocurrido en los dos últimos años. La enmienda no debería ser necesaria, puesto que las disposiciones del Convenio ya estaban claras, pero algunos Gobiernos no las habían hecho efectivas, especialmente durante la pandemia.
- 140.** Se acordó aprobar la enmienda A.54, en su forma subenmendada.

Enmienda A.60

- 141.** La enmienda A.60, presentada por los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Chipre, Dinamarca, Estonia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia tenía por objeto, en la pauta B4.1.3, en el nuevo párrafo 5, *b)* propuesto, sustituir las palabras «enfermedad transmisible que pueda» por «casos graves de enfermedades transmisibles que puedan».
- 142. Unrepresentante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** presentando la enmienda propuesta, indicó que el lenguaje de la propuesta no pretendía hacer referencia, por ejemplo, a un simple resfriado. La adición del término «graves» garantizaría que la enfermedad fuera determinada por consejo médico.
- 143. El Vicepresidente armador** consideró que no incumbía a nadie a bordo del buque determinar si un caso de enfermedad transmisible era grave, por lo que se opuso a la enmienda. Durante la pandemia, había habido muchos casos en que se había denegado asistencia médica a marinos que padecían COVID-19.
- 144. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que las enfermedades transmisibles eran aquellas que ponían en peligro al resto de la tripulación. Estaba claro que no incluían un resfriado común o casos leves de gripe. Además, el concepto de «graves» podría plantear problemas de traducción en otras versiones lingüísticas.
- 145. Los representantes del Gobierno del Reino Unido, la Federación de Rusia y Jordania** preferían el texto original de la propuesta, por lo que se opusieron a la enmienda.
- 146. Un representante del Gobierno de Jordania** añadió que debería ponerse a disposición una lista de enfermedades transmisibles identificadas por la OMS que podían afectar a otros miembros de la tripulación.
- 147.** La enmienda A.60 fue retirada por sus autores.
- 148. El Consejero Jurídico** solicitó la orientación del STC sobre una cuestión planteada por el comité de redacción relativa al nuevo párrafo 4 propuesto de la pauta B4.1.3, al cual no se había propuesto ninguna enmienda y que no había sido discutido con detalle por la plenaria. La segunda parte del nuevo párrafo tal como se había propuesto indicaba que cada Miembro debería garantizar que la gente de mar «debería tener acceso a los almacenes». Se entendía que se hacía referencia a los almacenes de los buques, por lo que no tenía mucho sentido instar a los Miembros a garantizar dicho acceso.
- 149. Una portavoz de los Armadores** indicó que lo que se pretendía era que la gente de mar pudiera reponer provisiones en los almacenes de los buques.
- 150.** Se acordó aprobar la propuesta núm. 4 en su forma subenmendada.

Propuesta núm. 5 de enmienda al Código relativa al anexo A2-I, apartado g), y al anexo A4-I, apartado g), del MLC, 2006

- 151.** La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 5 de enmienda al Código relativa al anexo A2-I, apartado g), y al anexo A4-I, apartado g), del MLC, 2006, 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. La propuesta tenía por objeto añadir las palabras «o del propietario registrado» al final de los dos apartados.
- 152. El Vicepresidente armador**, presentando la propuesta, indicó que pretendía atender una necesidad apremiante. Un portavoz de los armadores explicó que no era infrecuente que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto expidieran notificaciones de deficiencias a los buques que atracaban en sus puertos por el presunto incumplimiento de las normas A2.5.2 y A4.2, alegando que el armador citado en el certificado de garantía financiera debía ser la parte mencionada en la declaración de conformidad laboral marítima. En tales casos, si el nombre del armador que figuraba en dicha declaración no se identificaba como el propietario registrado del buque, se consideraba que el buque no tenía la garantía financiera necesaria, lo que no era el caso en la práctica, y se expedía una notificación de deficiencias. La propuesta tenía por objeto abordar esta cuestión.

Enmiendas A.61 y A.3

- 153.** La enmienda A.61, presentada por los Gobiernos de Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia, tenía por objeto, en el anexo A2-I, apartado g), sustituir las palabras «o del propietario registrado» por «o del/de los propietario(s) actual(es) registrado(s), si son diferentes del armador». La enmienda A.3, presentada por el Gobierno de la Federación de Rusia, tenía por objeto, en el anexo 2-I, apartado g), suprimir la palabra «registrado» del texto adicional propuesto por los interlocutores sociales.
- 154. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, presentando la enmienda A.61, indicó que apoyaba la intención subyacente a la propuesta formulada por los interlocutores sociales, y que era consciente de las dificultades encaradas por los Clubes P e I en los casos en los que los armadores no eran los propietarios registrados de los buques. Era prudente garantizar la validez de los certificados de garantía financiera, que garantizaban los derechos de la gente de mar. La enmienda A.61 tenía por objeto poner el texto en consonancia con el Registro de Sinopsis Continuo de los pabellones, los propietarios, los operadores y los fletadores de los buques, expedido de conformidad con el Convenio SOLAS.
- 155. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia**, presentando la enmienda A.3, reconoció que los certificados de garantía financiera podrían adoptar diferentes formas, por lo que apreciaba la intención subyacente a la propuesta. Sin embargo, si bien el término «propietario» estaba incluido en la definición de «armador», el MLC, 2006 no contenía ninguna definición de la expresión «propietario registrado». Por consiguiente, propuso suprimir la palabra «registrado». Sin embargo, tal vez sería conveniente incluir una referencia al asegurador que emitía la póliza que contemplaba los derechos de la gente de mar.
- 156. El Vicepresidente armador** tomó nota de la enmienda A.61, que podría ser útil. Sin embargo, no estaba seguro de que la enmienda A.3 aportara una mejora. Acogió con

agrado el apoyo expresado a la propuesta de abordar una necesidad probada clara y de evitar, por consiguiente, la expedición no justificada de notificaciones de deficiencias.

157. **El Vicepresidente de la gente de mar** no estaba convencido de la necesidad de suprimir la palabra «registrado». Sin embargo, la enmienda A.61 era útil y podría ser aceptada.
158. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que había habido una extensa discusión en el Grupo Gubernamental relativa a la presente propuesta, en particular con respecto a la definición de «propietario registrado». La propuesta de añadir la palabra «actual(es)» podría dar lugar a dificultades. Aunque la propuesta inicial contaba con un gran apoyo, convendría que los representantes de los Clubes P e I proporcionaran más información sobre las dificultades experimentadas en la práctica.
159. Durante la discusión de las enmiendas propuestas, varios representantes expresaron su preferencia por el texto original de la propuesta.
160. **Un representante del Gobierno de las Bahamas** consideró que la propuesta estaba abordando un problema inexistente, ya que la definición de armador estaba clara y la entidad responsable de la garantía financiera se indicaba en la póliza.
161. **Un representante del Gobierno de Noruega** expresó su desacuerdo con el texto propuesto en la enmienda A.61, en el que el término «actual(es)» daba lugar a ciertos problemas. La cuestión no era la identidad del armador, sino si el certificado de garantía financiera se expedía a otra parte. Si embargo, el armador era plenamente responsable de la aplicación del Convenio.
162. **Un representante del Gobierno de Liberia** estuvo de acuerdo con la supresión del término «registrado» del texto de la propuesta. La mayoría de los certificados de garantía financiera eran expedidos al propietario del buque, que podía no ser el propietario registrado.
163. **Una representante del Gobierno de las Islas Marshall** estuvo de acuerdo en que la utilización del término «actual(es)» podría plantear problemas.
164. **Un representante del Gobierno de Jordania** señaló que solo podía haber un propietario de un buque, por lo que el uso de la forma plural no sería conveniente. Si bien estaba claro que los buques podían venderse y registrarse nuevamente bajo el nombre de un propietario diferente, no estaba claro lo que el término «actual(es)» añadía al texto.
165. **Un portavoz de los armadores** señaló que no había esperado tanta discusión sobre lo que en la práctica era tan solo una enmienda quirúrgica para abordar un problema que se había planteado en varias ocasiones. La garantía financiera y otros certificados de seguro a menudo se expedían a una compañía o al propietario registrado de un buque. La dificultad se planteaba porque solo el MLC, 2006 utilizaba un concepto diferente de «armador». Este malentendido estaba dando lugar a la inmovilización innecesaria de buques. Al tiempo que prefería el texto de la propuesta original, podía entender la inclusión del término «actual(es)», aunque no añadía nada, ya que ningún Club P e I expediría un certificado de garantía financiera a un propietario no actual de un buque.
166. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook**, a la luz de la aclaración proporcionada, consideró que el texto debería referirse únicamente al «propietario», que coincidía con la definición contenida en el Convenio.
167. **Un representante de la Federación de Rusia** estuvo de acuerdo con la utilización del término «propietario». La póliza de la garantía financiera podía cubrir cuestiones como la seguridad social y las pensiones de la gente de mar, ya que eran cuestiones logísticas.

- 168. Una representante del Gobierno de Panamá** señaló que prefería, sin embargo, el texto original de la enmienda, que proporcionaba un medio para superar las dificultades experimentadas en algunos casos en relación con los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto.
- 169. Un representante del Gobierno de la República de Corea** también prefirió el texto original de la enmienda, en particular dado que los Clubes P e I no expedirían certificados de garantía financiera a ninguna parte que no fuera el propietario actual del buque.
- 170. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, a la luz de la discusión, señaló que si el término «actual(es)» se omitía, al menos sería necesario conservar las palabras «si son diferentes del armador», con el fin de aclarar la situación con respecto al certificado de garantía financiera. Además, en vista de las garantías concedidas de que dichos certificados solo se expedían al propietario actual del buque, sería posible suprimir la forma plural entre paréntesis «(es)».
- 171. Un representante del Gobierno de Jordania** señaló que a menudo sucedía que los buques pertenecían a varios grupos de propietarios, que poseían diferentes partes del buque. La existencia de múltiples propietarios no daba lugar a problemas en la práctica.
- 172. Un portavoz de los armadores** indicó que apenas marcaba una diferencia en la práctica si se conservaba «(es)» o no en relación con el término «propietario». Añadió que, de conformidad con el párrafo 8 de la Circular de la OMI núm. 2554/Rev.3, de 4 de marzo de 2014, el término «compañía» tenía el mismo sentido que en la regla IX/1 del Convenio SOLAS, y el «propietario registrado» era el propietario especificado en el certificado de registro del buque expedido por una administración. Por lo tanto, el nombre del propietario registrado en la administración del Estado del pabellón era la entidad conocida propietaria del buque.
- 173.** Se acordó aprobar la enmienda A.61, en su forma subenmendada con la supresión de las palabras «actual» y «(es)». Como consecuencia, las enmiendas A.3 y A.31 no se examinaron.

Enmienda A.62

- 174.** La enmienda A.62, 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 el anexo A4-I, apartado g), sustituir las palabras «o el propietario registrado» por «o del/de los propietario(s) actual(es) registrado(s), si son diferentes del armador».
- 175.** Como enmienda consiguiente a la enmienda A.61, la enmienda A.62 fue aprobada con las mismas subenmiendas que la enmienda A.61.
- 176.** La enmienda A.4 no fue secundada, por lo que no se examinó.
- 177.** Se acordó aprobar la propuesta núm. 5, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 6 de enmienda al Código relativa a la norma A3.1, párrafo 17, y a la pauta B3.1.11, párrafo 4, j), del MLC, 2006

- 178.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 6 de enmienda al Código relativa a la norma A3.1, párrafo 17, y a la pauta B3.1.11, párrafo 4, j), del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, tal como se indica en la Parte II del documento de

base para la discusión. La propuesta pretendía añadir, al final de la norma A3.1, párrafo 17, el siguiente texto: «En particular, en lo que respecta a la conectividad social:

- a) la gente de mar deberá tener acceso a los medios de comunicación con tierra, lo que incluye acceso gratuito a internet;
- b) la autoridad competente, en consulta con las organizaciones de gente de mar y de armadores, deberá comunicar orientaciones acerca del tiempo individual recomendado de acceso a internet, teniendo en cuenta las horas de descanso y la necesidad de evitar el aislamiento social, y
- c) todo Miembro deberá proporcionar un acceso gratuito a internet en sus puertos y fondeaderos asociados.»

También tuvo por objeto suprimir la pauta B3.1.11, párrafo 4, j).

179. El Vicepresidente de la gente de mar, presentando la propuesta, recordó que había sobradas pruebas, incluidos estudios y estadísticas, de la importancia que revestía la facilitación de conectividad social para la gente de mar. Las conclusiones de la Reunión sectorial tripartita de la OIT sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar, celebrada en 2019, recomendó explícitamente la facilitación a la gente de mar de acceso a internet y a medios de comunicación social. Cabía recordar asimismo que cuando se redactó el MLC, 2006, el uso de internet y de medios de comunicación social era sumamente limitado en comparación con hoy en día, ya que se había convertido en una forma de interacción social entre las personas y normalmente se proporcionaba gratuitamente en el lugar de trabajo, los aeropuertos, los hoteles, los restaurantes y los locales comerciales, facilitando a todas las personas acceso a conectividad ininterrumpida. Ofrecer tales facilidades a la gente de mar como un medio de conexión con sus familiares y amigos mejoraría su bienestar y su salud mental, en particular durante situaciones difíciles, tal como se ilustró durante la pandemia, cuando el bienestar y la salud mental de la gente de mar se había convertido en un motivo de gran preocupación. También sería práctico que las empresas pudieran impartir formación coherente en toda su flota y que se comunicaran directamente con la gente de mar para informarle de las políticas de empresa y comunicarle otra información esencial. La propuesta era totalmente lógica.

Enmiendas A.71, A.72, y A.73

180. Las enmiendas A.71, A.72 y A.73, presentadas por el Grupo de los Armadores, tenían por objeto suprimir el texto adicional contenido en la propuesta que iba a añadirse al final del párrafo 17, así como los nuevos apartados a) y b) propuestos.

181. El Vicepresidente armador, presentando las enmiendas, recordó que todos los participantes en la reunión sectorial de 2019 habían acordado que el acceso a la conectividad era muy importante y positivo para el bienestar de la gente de mar de todas las edades, y no solo para los jóvenes que se incorporaban a la profesión. Cabía recordar que cuando se redactaron las disposiciones actuales del Convenio, no existían los *smartphones*. Sin embargo, era preciso señalar que no era cierta la afirmación de que se proporcionaba acceso gratuito a internet en los aeropuertos, hoteles, restaurantes y otros lugares de acceso público, ya que dicho acceso se facilitaba en la práctica a cambio de datos personales, que eran muy valiosos. Había varios motivos por los que se había sugerido que la propuesta de enmienda se suprimiera casi por completo. En primer lugar, a nivel técnico, no estaba disponible el 100 por ciento de la cobertura, especialmente en alta mar en las zonas alejadas. En segundo lugar, existía el gran problema de la ciberseguridad y la

necesidad de cumplir los requisitos de las políticas de empresa a este respecto. En tercer lugar, tal vez fuera necesario para la seguridad de la navegación limitar el acceso a internet y la conexión de los dispositivos personales. En relación con esto, había una gran diferencia entre el acceso a internet a través de los dispositivos personales y a través de los dispositivos proporcionados por la empresa. En cuarto lugar, el armador debía poder definir la política relativa a la conectividad basada en la capacidad a bordo del buque, teniendo en cuenta las grandes diferencias existentes en términos del tamaño y de las capacidades técnicas de los buques. En quinto lugar, en lo tocante a la salud mental, convendría que los interlocutores sociales, en colaboración con los Estados Miembros, elaboraran directrices relativas al bienestar de la gente de mar que cubrieran cuestiones tales como las horas de descanso y la conectividad social. Por último, estaba la cuestión del cumplimiento. Si se adoptaba el texto de la propuesta, si internet no estaba siempre a disposición de la gente de mar, se podría concluir que los armadores no estaban cumpliendo el Convenio y los Estados del puerto podrían expedir una notificación de deficiencias, lo que sería demasiado duro en los casos en que las dificultades para facilitar la conectividad fueran ajenas a la voluntad del armador, por ejemplo, si no funcionaba la conexión por satélite.

- 182. El Vicepresidente gubernamental** señaló que, si bien los Gobiernos apoyaban el principio de la conectividad social para la gente de mar, el texto propuesto tendría que adaptarse, en particular teniendo en cuenta cualquier dificultad práctica encarada por los armadores.
- 183. El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que, tal como reconocía, por ejemplo, el Director General de la OIT, el diálogo social en la industria era muy constructivo y eficaz al abordar muchas cuestiones. En consonancia con la tradición de diálogo social en el sector marítimo, se habían celebrado consultas con el Grupo de los Armadores antes de la presentación de esta propuesta, y el Grupo de la Gente de Mar estaba sumamente decepcionado porque la propuesta no había recibido un apoyo conjunto. Sería posible, en el marco de la propuesta, que la autoridad competente elaborara directrices, en consulta con las organizaciones de la gente de mar y de los armadores, para tener en cuenta muchas de las cuestiones planteadas por el Vicepresidente armador, incluidas las horas de descanso de la gente de mar y la ciberseguridad. Además, la afirmación de que la cobertura no siempre era posible en alta mar no era válida en la era de la comunicación por satélite, aunque si surgía un problema técnico, eso tendría que tomarse en consideración. La facilitación de conectividad social era particularmente importante para la contratación de marinos tras la pandemia, durante la cual había disminuido la contratación de gente de mar, por ejemplo, en el Reino Unido y en los Estados Unidos. Los jóvenes en particular no se sentirían atraídos hacia una vida en el mar si tuvieran que renunciar a la conectividad social con los familiares y amigos a la que estaban acostumbrados en la era de la conexión social. En la práctica, muchos armadores proporcionaban actualmente más conectividad a la gente de mar, y los cruceros estaban en primera fila a este respecto, porque la necesitaban para sus pasajeros. Además, la conexión a internet era importante para la educación y formación continuas de la gente de mar. Parecía inconcebible en 2022 que un instrumento que constituía una carta de derechos para la gente de mar no contuviera una disposición sobre la conectividad social. Lo que se pedía en la práctica era simplemente que se ofreciera internet de banda ancha a bordo de los buques para la gente de mar, de tal manera que ya no se sintiera aislada en el mar.
- 184. El Vicepresidente armador** señaló, en respuesta, que si bien la conectividad social era una herramienta de contratación importante no había necesidad de incluir una disposición al respecto en el MLC, 2006, ya que los armadores tomarían las medidas necesarias que estimaran oportunas. Las cuestiones prácticas en la facilitación de conectividad incluían, no

solo interrupciones de la cobertura por satélite, sino también, por ejemplo, casos en los que se exigía que los buques llevaran sus antenas al puerto. No era aceptable exigir la facilitación del 100 por ciento de la cobertura. Además, la tecnología de la conectividad evolucionaba continuamente y cualquier disposición adoptada en 2022 no tardaría en quedar obsoleta. En las circunstancias actuales, tal vez fuera más eficaz adoptar una resolución muy firme sobre la conectividad social para la gente de mar.

185. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que la propuesta era razonable, aunque debería reconocerse que el acceso a internet puede que no siempre estuviera disponible en todo momento cada día debido a fallos de señal o a otros fallos técnicos. Debería incluirse cierto texto, por ejemplo, «cuando sea factible» o «en la medida de lo razonable» a fin de garantizar que la gente de mar no tuviera motivos para quejarse en caso de breves interrupciones.
186. **Una representante del Gobierno de las Islas Cook** estuvo de acuerdo en que la propuesta era razonable y en que deberían incluirse las palabras «cuando sea factible».
187. **El Vicepresidente de la gente de mar** consideró que la propuesta de una resolución no era útil. Los problemas tecnológicos relativos a la facilitación de conectividad para la gente de mar eran poco importantes y, por ejemplo, el costo de las comunicaciones por satélite había disminuido enormemente desde la adopción del Convenio en 2006. Por lo tanto, estaba convencido de que la propuesta era adecuada, especialmente dado que el acceso a internet se consideraba prácticamente un derecho humano, junto con el acceso a alimentos y a agua potable y la seguridad personal. La gente de mar no debería quedar atrás a este respecto.
188. **El Vicepresidente armador** no estuvo de acuerdo en que el acceso a internet se reconociera como un derecho humano. Señaló que convendría examinar algunas de las enmiendas propuestas por los Gobiernos. Así quedó acordado.

Enmiendas A.50, A.13 y A.111

189. La enmienda A.50, presentada por el Gobierno del Brasil; la enmienda A.13, presentada por el Gobierno del Reino Unido, y la enmienda A.111, presentada por el Gobierno de la Federación de Rusia, tenían por objeto suprimir el nuevo apartado c) propuesto en la norma A3.1, párrafo 17.
190. **Un representante del Gobierno del Brasil**, presentando la enmienda A.50, señaló que se había propuesto suprimir el nuevo apartado c), porque en muchos países sería muy difícil proporcionar acceso gratuito a internet en los puertos y fondeaderos asociados por motivos tanto de costo como de seguridad. Sin embargo, tal vez sería posible incluir el texto propuesto en las pautas.
191. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** indicó que podría considerarse la inclusión del texto propuesto en las pautas. Aunque tal vez fuera posible proporcionar acceso a internet en los puertos más grandes, sería más difícil hacerlo en los puertos más pequeños y en los fondeaderos asociados, que a menudo estaban mar adentro.
192. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** se opuso al texto propuesto por motivos técnicos y de seguridad, aunque estaba dispuesto a considerar su inclusión en las pautas.
193. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, señaló que, aunque había muchos motivos para apoyar la propuesta original, su puesta en práctica seguía planteando muchos problemas.

- 194. Un representante del Gobierno de Irlanda** indicó que, aunque la tecnología respectiva evolucionaba continuamente, podría haber retos tecnológicos para la puesta en práctica de la propuesta, y las capacidades tecnológicas de todos los Estados Miembros diferían. Existía una gran diferencia en el ancho de banda necesario para proporcionar formas de conectividad tales como el correo electrónico y la mensajería, mientras que el *streaming* por internet, por ejemplo, de películas, exigía un ancho de banda mucho mayor. La capacidad para la comunicación por satélite era específica de cada buque. La transmisión descontrolada por wifi podía plantear problemas de seguridad, especialmente en los puertos. Además, todas las formas de conectividad conllevaban problemas relacionados con los costos. Los problemas tecnológicos, tales como los límites de datos y las cuestiones de seguridad, podrían gestionarse más fácilmente en los edificios, pero, por motivos técnicos, la cobertura ilimitada planteaba más dificultades técnicas y jurídicas en el mar.
- 195. Un representante del Gobierno de la República de Corea** consideró que la facilitación de acceso a internet a la gente de mar era algo muy positivo, que podría hacer más atractivo el empleo en el mar. Sin embargo, por una serie de motivos financieros y técnicos, y relacionados con la competencia de las autoridades portuarias, preferiría que la propuesta se incluyera en las pautas.
- 196. Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán** estuvo de acuerdo en que debía considerarse la infraestructura tecnológica en cada país, y que las decisiones debían adoptarse a nivel nacional.
- 197. Una representante del Gobierno de Kenya** señaló que, en reconocimiento de los retos que encaraba la gente de mar, en particular durante la pandemia, y de los beneficios de la conectividad social para su salud mental, se habían realizado esfuerzos para proporcionar conectividad en los puertos de su país, aunque actualmente solo estaba disponible para la gente de mar en el puerto de Mombasa. Por consiguiente, preferiría que la disposición propuesta se incluyera en las pautas.

Enmienda A.32

- 198.** La enmienda A.32, presentada por el Gobierno de las Islas Cook, tenía por objeto conservar el texto de la pauta B3.1.11, párrafo 4, j), que sería suprimido por la propuesta.
- 199. Un representante del Gobierno de Liberia** secundó la enmienda A.32.
- 200. El Vicepresidente armador** renovó la oferta de una resolución constructiva para cubrir la intención de la propuesta. Había sido interesante conocer los grandes esfuerzos desplegados por algunos Gobiernos a fin de garantizar el acceso a internet para la gente de mar en los puertos, por ejemplo, en Kenya. La conectividad estaba disponible en algunos puertos, pero no en todos. La situación era similar a bordo de los buques. Era importante conservar los apartados propuestos sobre la facilitación del acceso a internet en los puertos y a bordo de los buques al mismo nivel, probablemente en las pautas.
- 201. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que estaba claro que la facilitación de conectividad para la gente de mar tenía un costo, pero puso énfasis en que el bienestar de la gente de mar hacía que esto mereciera totalmente la pena. La experiencia durante la pandemia había demostrado la gran importancia de la conectividad social para el bienestar de la gente de mar, en particular en tiempos difíciles. Asimismo, a través del acceso a internet mientras estuviera a bordo, la gente de mar podría hacer valer sus derechos más efectivamente, por ejemplo, a través del contacto con sus sindicatos o con las personas designadas encargadas de tramitar las quejas. Se opuso a la enmienda A.32, pero tomó nota de la propuesta indicada en la enmienda A.112, presentada por el Gobierno de la

Federación de Rusia, que sugería trasladar los nuevos apartados *b)* y *c)* propuestos de la norma a la pauta. Acogería con agrado un texto que abarcara cuestiones más diversas, tal como se habían planteado durante la discusión, incluida la ciberseguridad. Sin embargo, era importante que el concepto de conectividad social estuviera cubierto por las disposiciones obligatorias del Convenio.

202. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, reconoció la importancia de que la gente de mar siguiera teniendo la posibilidad de conectividad social, incluso cuando estaba a bordo. Sin embargo, la formulación de las disposiciones propuestas planteaba ciertas dificultades. A este respecto, puso de relieve una serie de principios derivados de la discusión. El primero era la importancia de la comunicación entre los buques y la tierra firme al proporcionar conectividad social, aunque eso no incluía necesariamente el acceso ininterrumpido a internet. En segundo lugar, el acceso a la conectividad tendría que ser razonable, ya que sería desproporcionado exigir el acceso constante por doquier en el mar. En tercer lugar, el acceso a internet debería facilitarse cuando sea factible. Por último, sería necesario tener en cuenta las políticas de los armadores en materia de ciberseguridad.

203. El Vicepresidente armador señaló que la discusión había sido eficaz al poner de relieve los principios importantes de conectividad, en particular que no conllevaría ancho de banda ilimitado y que tendría que tener en cuenta las cuestiones relacionadas con la ciberseguridad. Propuso, por consiguiente, dos párrafos reformulados para su inclusión en la pauta B3.1.11, a fin de sustituir el párrafo 4, *j)*, o para su introducción después del párrafo 3, del siguiente tenor:

«Los armadores deberían proporcionar, en la medida en que sea razonablemente factible, a la gente de mar a bordo de sus buques, acceso a internet, con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable.»

«Los Miembros deberían proporcionar, en la medida que sea razonablemente factible, a la gente de mar a bordo de los buques en sus puertos y fondeaderos asociados, acceso a internet, con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable.»

204. El Vicepresidente de la gente de mar, al tiempo que apreciaba los esfuerzos que estaban realizándose y el amplio apoyo de los Gobiernos a la facilitación de conectividad social para la gente de mar, consideró que el principio de facilitación de conectividad social para la gente de mar sin costo alguno para ella debería establecerse claramente en la parte vinculante del Convenio. Entonces se podrían celebrar más discusiones sobre los elementos que deberían cubrirse en la pauta conexas, como el tiempo de acceso a internet, teniendo en cuenta las horas de descanso, y las cuestiones relacionadas con la ciberseguridad.

205. Un representante del Gobierno del Reino Unido reconoció la importancia que concedía la gente de mar a la conectividad social, y consideró que no sería adecuado que todas las disposiciones conexas se incluyeran en la pauta. Eso podría abordarse, por ejemplo, a través de la inclusión de las palabras «, incluida la conectividad social», después de «apropiados y adaptados» en la norma A3.1, párrafo 17. Entonces, el texto de la pauta podría indicar que el acceso a internet debería ser preferiblemente gratuito, o cuando haya tarifas, que estas fueran razonables.

206. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que podría aceptar la subenmienda propuesta al párrafo 17, y que el resto de la propuesta se trasladara a la pauta, donde sería importante especificar que el acceso debería ser gratuito.

- 207. Un representante del Gobierno de Irlanda**, haciendo referencia al texto que debería incluirse en la pauta, recordó que había una diferencia importante entre la conectividad social y el pleno acceso a internet, el cual requeriría muchos más datos. Indudablemente habría ocasiones en las que no sería posible proporcionar suficiente ancho de banda para tener pleno acceso a internet, por ejemplo, con fines de *streaming*.
- 208. El Vicepresidente armador**, tras una mayor reflexión, indicó que la subenmienda propuesta al párrafo 17, combinada con los dos apartados reformulados en las pautas, si se consideraban conjuntamente, podrían ofrecer un camino a seguir.
- 209. El Vicepresidente de la gente de mar** dijo que la subenmienda propuesta al párrafo 17 podría ser aceptable, a condición de que se especificara en la pauta que debería proporcionarse conectividad social sin costo alguno para la gente de mar. Se había señalado acertadamente que la conectividad social basada en el correo electrónico y en las aplicaciones de chat exigía mucho menos ancho de banda que otras formas de conexión, como *streaming*. Añadió que, si se incorporaban los párrafos propuestos, por ejemplo, en la pauta B3.1.11, párrafo 4, habría un contexto ligeramente incongruente junto con disposiciones algo obsoletas relativas a facilidades como ver la televisión y la recepción de radiodifusión, y bibliotecas.
- 210. Un representante del Gobierno del Brasil** deseó aclarar que, aunque podría haber algunos problemas de suministro relacionados con la conectividad social en los puertos, donde la conectividad estaba disponible, esta debería proporcionarse sin costo alguno para la gente de mar.
- 211. Un representante del Gobierno del Reino Unido** estuvo de acuerdo en que, en vista del ancho de banda limitado que exigían muchas formas de conectividad social, debería proporcionarse sin costo alguno para la gente de mar. Tal vez podría especificarse que podía haber muchas tarifas razonables para un acceso más amplio a internet.
- 212. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, en vista de la discusión, planteó la posibilidad de añadir texto en el párrafo actual 4, *j*) de la pauta, para que la conectividad social se incluyera entre los servicios que debían proporcionarse a la gente de mar, que ya incluía la especificación de «con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable». Aunque se estaban realizando progresos para alcanzar un acuerdo sobre la cuestión, era preciso aclarar ciertos puntos, incluido el hecho de que no podrían proporcionarse garantías relativas al pleno acceso a internet en alta mar y la necesidad de tener en cuenta las cuestiones relacionadas con la ciberseguridad sobre las que el armador hubiera tomado una decisión. Si era necesario que hubiera tarifas, estas deberían ser razonables.
- 213. El Vicepresidente armador** indicó que cualquier propuesta de añadir una referencia a la conectividad social en el párrafo 4, *j*) sería desequilibrada, ya que cubriría los servicios que los armadores debían proporcionar a la gente de mar, pero excluiría totalmente cualquier referencia a la facilitación de dichos servicios por las autoridades nacionales en los puertos y los fondeaderos asociados. Además, debería especificarse que no toda la conectividad social requería tan solo un ancho de banda reducido, ya que muchas aplicaciones modernas de comunicación social podían ocupar un gran volumen de datos.
- 214. El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo en que también era necesario incluir una referencia a la conectividad social y al acceso a internet en los puertos y los fondeaderos asociados. Tendrían que tenerse en cuenta consideraciones muy prácticas, como la ciberseguridad, y estaba claro que el acceso a internet tal vez no estuviera disponible 24 horas al día en todas las circunstancias. El acceso a la conectividad social debería ser gratuito.

- 215. El Vicepresidente armador** señaló que sería más fácil alcanzar un acuerdo si la discusión se centrara en la «adición conjunta» en el párrafo 17 de las palabras «, incluida la conectividad social», y de dos nuevos párrafos en la pauta B3.1.11, que versaban, respectivamente sobre el acceso a internet a bordo de los buques y en los puertos.
- 216. Un representante del Gobierno de Noruega** apoyó la adición conjunta mencionada por el Vicepresidente armador, aunque debería considerarse la inclusión de los dos párrafos adicionales propuestos en la pauta en la regla 4.4 sobre el acceso a instalaciones de bienestar en tierra. Añadió que incluso las disposiciones que se añadían a las pautas creaban responsabilidades para las autoridades nacionales.
- 217. Los representantes de los Gobiernos de la Argentina, la Federación de Rusia, el Japón, Liberia, la República de Corea y la República Islámica del Irán** también preferían la adición conjunta propuesta.
- 218. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, tras nuevas consultas, señaló que podría estar de acuerdo con la adición propuesta al párrafo 17 de la norma A3.1, así como con el texto propuesto relativo al acceso a internet a bordo de un buque. Propuso entonces la adición de un nuevo texto a la pauta B4.4.1, que rezaría como sigue: «Los Miembros deberían fomentar la facilitación de acceso a internet a la gente de mar en los puertos, y que las tarifas tengan un precio razonable».
- 219. Un representante del Gobierno de Irlanda** señaló que podría haber dificultades técnicas considerables al proporcionar acceso a internet a la gente de mar en los puertos, que podría cubrir zonas extensas. Actualmente, el acceso a internet a menudo se proporcionaba en tierra en las instalaciones de bienestar, donde era con frecuencia gratuito. Además, la facilitación de internet en los puertos se enfrentaba a requisitos en materia de seguridad. Así pues, el servicio de wifi podría estar prohibido, por ejemplo, en las proximidades de instalaciones de gas.
- 220. El Vicepresidente armador** recordó el imperativo de garantizar que los requisitos en relación con la facilitación de acceso a internet para la gente de mar fueran paralelos para los armadores y las autoridades portuarias. En el marco de la propuesta presentada por el representante del Gobierno de Francia, se especificaba que los armadores «deberían», pero los Miembros «deberían fomentar». Una portavoz de los armadores subrayó que los armadores a menudo se enfrentaban a mayores dificultades que las autoridades portuarias en lo que respecta a la facilitación de acceso a internet para la gente de mar. Además, durante la pandemia, se había obligado a muchos marinos a pasar largos periodos a bordo de buques en los fondeaderos, a menudo sin acceso a internet.
- 221. Un representante del Gobierno de Irlanda** señaló que los fondeaderos podrían cubrir zonas geográficas muy extensas. Sin embargo, mientras los buques estaban en los fondeaderos, la conectividad social podría proporcionarse a través de conexiones por satélite, que ya estaban cubiertas por los armadores.
- 222. Un representante del Gobierno de Nueva Zelanda**, haciendo referencia a las palabras «en la medida en que sea razonablemente factible», señaló que muchos de los fondeaderos en su país distaban mucho de tener acceso a internet. En lo referente a la cuestión del costo, debería haber un compromiso de hacer todo lo posible para garantizar que el acceso a internet no acarreará ningún costo para la gente de mar, y en su defecto, las tarifas deberían ser razonables.

- 223. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que varios representantes gubernamentales habían apoyado el principio de que el acceso a internet debería proporcionarse gratuitamente a la gente de mar.
- 224.** Muchos representantes comentaron el lugar en el que se incluirían los nuevos párrafos en las pautas. Si bien se acordó ampliamente que la inclusión de un nuevo párrafo sobre el acceso a internet a bordo de los buques en el mar sería adecuada en la pauta B3.1.11 sobre las instalaciones de esparcimiento, y disposiciones relativas al correo y a las visitas a los buques, se propuso que el nuevo párrafo sobre el acceso a internet para la gente de mar a bordo de sus buques en los puertos se incluyera en la pauta B4.4.1 sobre las responsabilidades de los Miembros en lo que respecta a las instalaciones de bienestar en tierra, o en la pauta B4.4.2 sobre las instalaciones de bienestar y los servicios en los puertos.
- 225.** Tras nuevas consultas, la discusión se centró en si el acceso a internet para la gente de mar a bordo de los buques y en los puertos debería facilitarse sin costo alguno para la gente de mar o con tarifas de acceso que fueran razonables.
- 226. El Vicepresidente gubernamental** indicó que un posible texto alternativo, a la luz de las opiniones expresadas, podría ser asimismo «con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable».
- 227. Un representante del Gobierno de Noruega** consideró que, en vista de las diferencias en cuanto a las posibilidades financieras y tecnológicas de los buques y los puertos en todo el mundo, aunque el objetivo podría ser proporcionar en definitiva acceso gratuito a internet para la gente de mar, este tardaría cierto tiempo en lograrse. Por consiguiente, sería mejor tratar de hallar una solución que pudiera lograr un consenso ahora.
- 228. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** prefería la opción del acceso gratuito para la gente de mar, aunque el STC no disponía de suficiente información para evaluar todas las repercusiones en términos de costo y la viabilidad técnica.
- 229. Un representante del Gobierno del Reino Unido,** al tiempo que prefería que el acceso no acarreará ningún costo para la gente de mar, puso de relieve que el requisito debería ser el mismo en los puertos y a bordo de los buques.
- 230. El Vicepresidente armador** indicó que podría apoyar el texto «con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable». Era muy importante que tanto los armadores como los Estados Miembros tuvieran la misma obligación de cuidar de la gente de mar como trabajadores clave.
- 231. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que lo que se estaba pidiendo no conllevaría grandes gastos o grandes adelantos tecnológicos, sino que, en la práctica, se limitaba a ofrecer el ancho de banda que estaba actualmente disponible, a fin de mantener la conectividad social de la gente de mar. Expresó su enojo y decepción por el hecho de que, después de dos años y medio durante los cuales se había hablado continuamente del papel primordial que desempeñaba la gente de mar como trabajadores clave para mantener la entrega de suministros durante la pandemia, fuera tan difícil de lograr lo que se solicitaba. Era positivo que, por primera vez, se estuviera haciendo referencia a la conectividad social en las disposiciones obligatorias. Sin embargo, era decepcionante que no se aprobara el acceso gratuito a internet para la gente de mar. Si se entendía claramente que, en el texto «con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable», la posición por defecto era que no hubiera tarifas, podría apoyar, aunque con cierta reticencia, la subenmienda.
- 232.** Así quedó acordado.

233. El Consejero Jurídico indicó que, tras la reunión del comité de redacción, se recomendó que el párrafo 4, j) de la pauta B3.1.11 no se suprimiera como consecuencia de la adopción de la enmienda.

234. Se acordó aprobar la propuesta núm. 6, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 7 de enmienda al Código relativa a la norma A2.1, párrafo 4, del MLC, 2006

235. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 7 de enmienda al Código relativa a la norma A2.1, párrafo 4, del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, tal como se indica en la Parte II del documento de base para la discusión. La propuesta tenía por objeto añadir un nuevo apartado k) a la norma A2.1, párrafo 4, que rezaría así:

«k) en los casos en que el armador no es el empleador de la gente de mar, una carta de compromiso firmada por el armador, o por su representante, para 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, y»

236. El Vicepresidente de la gente de mar, presentando la propuesta, indicó que, aunque el Convenio definía el significado de «armador» y de las responsabilidades conexas, preocupaba que durante la pandemia hubiera habido situaciones frecuentes en las que el empleador no era el propietario del buque. Esa era una situación frecuente en la industria de los cruceros, pero también para la gente de mar en los departamentos de restauración en los transbordadores y/o los buques de carga. El armador no siempre realizaba un seguimiento de los casos en los que el empleador de la gente de mar no concedía a la gente de mar derechos contractuales. Por consiguiente, el objetivo de la propuesta era garantizar que se informara a la gente de mar de sus derechos con respecto a las disposiciones del Convenio y que se le protegiera contra las pérdidas sufridas en caso de que sus empleadores no cumplieran sus obligaciones contractuales.

Enmienda A.74

237. La enmienda A.74, presentada por el Grupo de los Armadores, tenía por objeto suprimir el nuevo apartado indicado en la propuesta.

238. El Vicepresidente armador puso énfasis en que solo deberían introducirse enmiendas en los casos en que hubiera una necesidad apremiante. La presente propuesta tenía por objeto introducir el concepto de «empleador» en el Convenio, diferenciándolo del armador. Sin embargo, el concepto de «empleador» no se definía en el Convenio. Si se introducía, especialmente si iba acompañado de ciertas obligaciones, se correría el riesgo de que las obligaciones de los armadores se debilitaran. Todas las partes en el Convenio se habían definido claramente tras mucha reflexión y discusión, y sería mejor atenerse a dichas definiciones. Por lo que constaba a los armadores, el problema en cuestión solo se había planteado en el Reino Unido, y se había resuelto allí. En la norma A2.1, párrafo 4, j) ya se establecía una solución al problema, por lo que la enmienda propuesta no era necesaria.

239. El Vicepresidente gubernamental apoyó la supresión del apartado propuesto, dado que la cuestión ya se abordaba en el MLC, 2006.

240. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que no solo era un problema que se planteaba en el Reino Unido. En Malta y en Noruega se había adoptado una legislación para abordar esta cuestión. También estuvo en desacuerdo con la idea expresada por el Vicepresidente armador

de que las enmiendas al Convenio solo deberían proponerse en caso de necesidad apremiante. Deberían realizarse los ajustes necesarios al MLC, 2006, cuando fuera posible, antes de que la necesidad fuera urgente. Aunque la definición de «armador» estaba clara en el Convenio, con las responsabilidades conexas, en la práctica no era algo tan sencillo, y había innumerables excepciones en relación con las cuales la gente de mar debía luchar por sus derechos. El modelo de empleo predominante en la industria contemplaba el recurso a agencias de contratación. La situación de la gente de mar era más compleja si, como sucedía a menudo, el armador estaba registrado en un país diferente y era necesario buscar vías de recurso en otra jurisdicción, y más aún en los casos en que el acuerdo de empleo de la gente de mar especificaba que otra jurisdicción distinta era competente para la resolución de conflictos contractuales. Además, la situación a este respecto establecida en la legislación nacional a menudo era mucho más compleja que la especificada en las disposiciones conexas del Convenio.

241. **El Vicepresidente armador** recordó que ninguna enmienda al Código podría contravenir lo dispuesto en los artículos del MLC, 2006. Con respecto a la definición de «gente de mar», hizo referencia a las opiniones bien fundamentadas contenidas en la publicación *The Maritime Labour Convention, 2006: A legal primer to an emerging international regime*, por Moira McConnell, Dominick Devlin y Cleopatra Doumbia-Henry, que indicaban (en la pág. 189) que la definición de armador reflejaba el principio de que los armadores eran el empleador responsable en virtud del Convenio y explicaban el principio muy claramente. Como consecuencia, el armador era responsable y tenía la obligación de firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar, por lo que la gente de mar siempre podría recurrir al armador. La enmienda propuesta debilitaría ese principio.
242. **Un representante del Gobierno de las Bahamas** señaló que la cuestión de los casos en que la gente de mar era empleada por agencias distintas del armador ya estaba cubierta en el Convenio.
243. **Un representante del Gobierno de Noruega** estuvo de acuerdo en que la cuestión ya se abordaba en el Convenio. Al hacer efectivo el MLC, 2006, se había decidido conservar el concepto de empleador en la legislación de Noruega, aplicando al mismo tiempo el concepto de responsabilidad conjunta y diversa, para que el armador, tal como se definía en el Convenio, tuviera la responsabilidad general y para que se cubrieran las pérdidas sufridas por la gente de mar. El Convenio no definía el concepto de «empleador» y su introducción crearía confusión innecesaria.
244. **Un representante del Gobierno del Reino Unido**, al tiempo que comprendía la opinión expresada por la gente de mar, consideró que la enmienda era innecesaria. La situación estaba cubierta por la legislación del Reino Unido, que se había modificado tras la ratificación del MLC, 2006, a fin de garantizar que no hubiera deficiencias en la protección brindada a la gente de mar.
245. **Un representante del Gobierno de la República de Corea** recordó que la cuestión planteada se había discutido extensamente durante la labor preparatoria para el Convenio. Durante ese proceso, se había examinado la propuesta de incluir en el Convenio una definición de «empleador», en particular para cubrir la situación en la industria de los cruceros. Se había decidido que el armador, o un representante del armador, firmaría siempre el acuerdo de empleo de la gente de mar, y que sería la parte interesada del mismo, y esto se reflejaba claramente en el Convenio.
246. **Un representante del Gobierno de Liberia** añadió que un empleador que fuera distinto del armador podría firmar asimismo el acuerdo de empleo de la gente de mar con la aprobación del armador, que seguía teniendo la responsabilidad general ante la gente de mar.

- 247. Un representante del Gobierno de China** estuvo de acuerdo en que los contratos de todas las personas a bordo de los buques debían ser firmados por el armador, por lo que la adición propuesta no era necesaria.
- 248. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** también se opuso a la introducción de «empleador» en el texto del Convenio. Sin embargo, tomó nota de que la definición de «gente de mar» que se aplicaba en los diversos países podía variar y aplicarse a cualquier persona que trabajaba a bordo de un buque, en algunos casos, mientras que, en otros, ciertos trabajadores a bordo de buques de pasajeros y de buques de investigación científica no se consideraban gente de mar y estaban contratados, sin embargo, sobre la base de acuerdos de empleo de la gente de mar. Por ejemplo, los científicos a bordo de buques de investigación puede que solo trabajaran a bordo de un buque durante una expedición determinada. Tal vez conviniera considerar proponer un texto en una futura enmienda para cubrir dichas situaciones.
- 249. Un representante del Gobierno de las Bahamas** señaló que a bordo de los buques que enarbolaban el pabellón de su país, los diversos tipos de miembros de la tripulación, en particular en los cruceros, tenían que tener un acuerdo de empleo de la gente de mar, incluidos los que no participaban en la explotación del buque. Como consecuencia, no podía haber duda en lo que respecta a la identidad del armador y a la protección disponible para la gente de mar. En respuesta a un comentario del Vicepresidente de la gente de mar, añadió que la Autoridad Marítima de Bahamas era la primera instancia que era competente en caso de no brindarse la protección debida a la gente de mar, y tramitaba toda queja formulada por la gente de mar a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón. En tales casos, el armador siempre era responsable, también cuando los trabajadores a bordo no se consideraban marinos a efectos del MLC, 2006.
- 250. El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que la norma A2.1, párrafo 1, *a*), contenía el término «asalariado». Cuando había un asalariado, tenía que haber necesariamente un empleador. Sin embargo, con miras a abordar los problemas planteados durante la discusión, tal vez fuera posible aclarar la enmienda con un texto como, por ejemplo «, en los casos en que el armador no sea parte en el acuerdo de empleo de la gente de mar».
- 251. La Secretaria de la Mesa** indicó que, en su labor de control de la aplicación del Convenio, la CEACR había tomado nota de numerosos casos de deficiencias en el cumplimiento del requisito de que la legislación nacional especificara que el armador debía firmar el acuerdo de la gente de mar en todos los casos. Las normas nacionales no siempre especificaban que el armador tuviera que ser parte en el acuerdo de empleo de la gente de mar. La CEACR había puesto de relieve la relación jurídica básica que existía entre el armador y la gente de mar en virtud del Convenio.
- 252. El Vicepresidente armador** señaló que del Convenio se desprendía que el armador siempre tenía que ser parte en el acuerdo de empleo de la gente de mar. El texto contenido en la propuesta significaría que ese no siempre era el caso, y podía debilitar el principio contenido en el Convenio. Sin embargo, en los casos identificados por la CEACR, estaba claro que debía aplicarse la norma que establecía que el armador tenía que firmar el acuerdo de empleo. Estaría dispuesto a retirar la enmienda A.74 en favor de una resolución que instara a la CEACR a garantizar la correcta aplicación de las disposiciones conexas, en virtud de las cuales la gente de mar siempre podía recurrir al armador.
- 253. El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que estaría dispuesto a retirar la propuesta núm. 7 en favor de una resolución elaborada conjuntamente por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar.
- 254.** Así quedó acordado.

Propuesta núm. 8 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.1, nuevo párrafo 3, del MLC, 2006

- 255.** La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 8 de enmienda al Código relativo a la norma A2.5.1 del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, tal como se indica en la Parte II del documento de base para la discusión. La propuesta tenía por objeto añadir un nuevo párrafo 3 a la norma A2.5.1, del siguiente tenor:
- «3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente norma, todo Miembro deberá velar por que:
- a) la gente de mar tenga derecho a recibir una remuneración, prestaciones, dietas y alojamiento desde el momento en que abandona el buque hasta que llega a su destino de repatriación, y
 - b) en los casos en que el destino de repatriación sea el domicilio de la gente de mar, u otro lugar mutuamente acordado, el armador del buque sufragará el costo de la repatriación hasta que el marino llegue a su destino.»
- 256.** También tenía por objeto, en la pauta B2.5.1, suprimir el apartado a) del párrafo 6, y, en el apartado c) del párrafo 6, sustituir las palabras «el país de residencia» por «el domicilio».
- 257.** **El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que, durante la pandemia reciente, la cuestión de la repatriación se había convertido en una cuestión sumamente apremiante. Durante la pandemia, la gente de mar se había encontrado en situaciones en las que estaba de camino a sus buques tras la firma de un acuerdo de empleo de la gente de mar cuando, por motivos ajenos a su voluntad, el empleo no se había materializado. La gente de mar en cuestión se había encontrado en la difícil situación de estar lejos de sus hogares y sufrir pérdidas considerables. Aunque el Convenio no proporcionaba una solución, había sido difícil para los marinos afectados obtener reparación o incluso ponerse en contacto con el proveedor del seguro u obtener ellos mismos una indemnización adecuada. La situación se había hecho más compleja y difícil durante la pandemia, porque el retorno de la gente de mar a menudo había conllevado periodos de cuarentena al llegar a sus propios países, durante los cuales a menudo no recibían una remuneración y puede que tuvieran que asumir gastos conexos. Era importante especificar que los costos de la gente de mar deberían ser cubiertos en tales casos, no solo hasta que llegara a su propio país, sino también hasta la llegada a sus hogares, que podían estar muy lejos, especialmente en los países grandes, desde el aeropuerto de una ciudad importante. Por consiguiente, la propuesta buscaba abordar un vacío en el Convenio.

Enmiendas A.75, A.76 y A.77

- 258.** Las enmiendas A.75, A.76 y A.77, presentadas por el Grupo de los Armadores, tenían por objeto suprimir el nuevo texto contenido en la propuesta.
- 259.** **El Vicepresidente armador**, presentando las enmiendas, señaló que la propuesta pretendía introducir dos nuevos conceptos en el Convenio. La primera hacía referencia al lugar de la repatriación, que ya se especificaba claramente en el Convenio, y se refería al retorno de la gente de mar a su país de origen, no a su domicilio, que era precisamente lo que los armadores habían venido haciendo durante muchos años, de conformidad con una disposición que se había redactado muy cuidadosamente. La segunda hacía referencia a un cambio en la cobertura de los salarios pagados durante la repatriación. Había muchas circunstancias en las que la gente de mar tal vez no quisiera ser repatriada directamente a su domicilio.

- 260. El Vicepresidente gubernamental** señaló que algunos representantes gubernamentales no apoyaban la propuesta.
- 261. El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que, aunque no había ningún motivo por el que no deberían proponerse enmiendas que introdujeran nuevos conceptos en el Convenio, este no era el caso de la presente propuesta. Las disposiciones introducidas en el Convenio en las enmiendas de 2014 comprendían referencias a la llegada de la gente de mar a su hogar, en la norma A2.5.2, párrafo 9, c), y también en el párrafo 10. Por consiguiente, en caso de repatriación, los Clubes P e I estaban dispuestos a proporcionar cobertura de garantía financiera hasta el retorno de la gente de mar a su hogar. El concepto original de la repatriación de la gente de mar establecido en el MLC, 2006 se había extraído de convenios anteriores de la OIT, algunos de los cuales databan de los primeros días de la Organización hace un siglo, por lo que era perfectamente comprensible que requirieran actualización. Por ejemplo, en el caso de Filipinas, que proporcionaba aproximadamente el 20 por ciento de la gente de mar del mundo, si la gente de mar solo fuera repatriada al aeropuerto de Manila, podría tener que enfrentarse a viajes muy largos y costosos hasta llegar a sus hogares, especialmente en el caso de quienes provenían de islas muy lejanas en el país. De manera análoga, las distancias eran muy grandes en la Federación de Rusia, y abarcaban múltiples zonas horarias. Por consiguiente, instó a los representantes de los Gobiernos y de los armadores a que reflexionaran una vez más y apoyaran una propuesta que estaba concebida para poner la norma A2.5.1 en consonancia con el objetivo establecido en la regla 2.5, a saber, «asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar».
- 262. El Vicepresidente armador** señaló que también debería recordarse que el Convenio establecía normas mínimas en relación con la repatriación, y que incumbía a los Estados Miembros y a los interlocutores sociales proporcionar más indicaciones, según lo estimaran oportuno. Por lo tanto, no había una necesidad apremiante de enmendar el Convenio en lo que respecta a esta cuestión, ya que solo privaría a los Estados Miembros de libertad de elaborar sus propias medidas adaptadas a sus propias necesidades. Era un principio establecido hacía mucho tiempo, que databa, por ejemplo, del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), más reciente, que el destino de la gente de mar incluía el lugar que el marino aceptó como lugar de contratación, el lugar estipulado por convenio colectivo, el país de residencia de la gente de mar, o cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.
- 263. Un representante del Gobierno del Brasil** apoyó la propuesta presentada por el Grupo de la Gente de Mar. En el Brasil, el requisito establecido era que la gente de mar pudiera regresar a su domicilio, que en algunos casos puede que estuviera muy lejos de su puerto o del aeropuerto de llegada en el país.
- 264. Un representante del Gobierno del Reino Unido** comentó que las prácticas de contratación que estaban aceptadas hacía un siglo no eran necesariamente aplicables en la actualidad, en particular en vista de los enormes progresos que se habían realizado, por ejemplo, en el transporte aéreo. Por consiguiente, apoyó la propuesta formulada por la gente de mar y señaló la necesidad de coherencia en el Convenio.
- 265. Un representante del Gobierno de Noruega** indicó que la legislación nacional en Noruega era muy similar a la propuesta formulada por el Grupo de la Gente de Mar, por lo que él la apoyaba.
- 266. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** respaldó asimismo el principio subyacente a la propuesta. Consideraba que el salario, las prestaciones, los alimentos y el

alojamiento, así como el tratamiento médico necesario de la gente de mar, deberían estar cubiertos desde el momento en que zarpaba el buque hasta su llegada al destino de repatriación, incluido el tiempo pasado en cuarentena obligatoria.

- 267. La Presidenta** concluyó que no había suficiente apoyo para seguir examinando las enmiendas A.75, A.76 y A.77. Las enmiendas A.35, A.37 y A.39 eran idénticas, por lo que no se examinaron.

Enmiendas A.82

- 268.** La enmienda A.82, presentada por el Gobierno de la Federación de Rusia, tenía por objeto añadir al final del nuevo párrafo 3, a) propuesto de la norma A2.5.1 las palabras «incluido el tiempo pasado en cuarentena obligatoria tras su llegada al destino».
- 269. Un representante del Gobierno del Reino Unido** apoyó el principio subyacente a la enmienda. Estaba claro que el tiempo necesario para llegar al hogar no incluiría ninguna cuarentena obligatoria no realizada en el hogar.
- 270. El Vicepresidente armador** señaló que la enmienda A.82 ilustraba uno de los principales problemas que planteaba la propuesta original, que en muchos casos tendría el efecto de prolongar el acuerdo de empleo de la gente de mar. En el caso de un largo periodo de cuarentena, o de un largo periodo de restricción de la circulación a través de las fronteras, y de periodos de hasta dos años establecidos en ciertos países durante la pandemia, no debería imponerse a los armadores la carga de apoyar a la gente de mar. Debería incumbir a los Gobiernos en cuestión cubrir el costo de las medidas que ellos mismos habían impuesto.
- 271. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que la enmienda creaba un problema al centrarse en la cuestión específica de la cuarentena, cuando también podrían surgir otros problemas. No tenía claro por qué esa especificación era necesaria. La propuesta tenía por objeto extender la protección brindada en el marco del acuerdo de empleo de la gente de mar hasta que la gente de mar llegara a su hogar, en lugar de simplemente a su país de origen. La cobertura detallada se establecería en el acuerdo de empleo de la gente de mar, y posiblemente a través de la negociación colectiva. Aunque solía suponerse que la gente de mar trabajaba a través de agencias, que era la forma dominante de empleo en el sector, ciertos marinos estaban empleados con contratos permanentes.
- 272. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** planteó una serie de cuestiones relativas al efecto de la adición propuesta al Convenio. ¿Qué periodo se pagaría a la gente de mar en caso de que llegara a su hogar tras el vencimiento del acuerdo de empleo de la gente de mar? ¿Esa circunstancia debería incluirse en dicho acuerdo, y cómo se aplicaría y velaría por su cumplimiento?
- 273. Un representante del Gobierno de la República de Corea** expresó su preocupación por la propuesta de extender la responsabilidad de la gente de mar en el caso de que el regreso de la gente de mar a su hogar se retrasara, por ejemplo, debido a restricciones como las impuestas durante la pandemia.
- 274. Un representante del Gobierno de Noruega** no apoyó la inclusión de periodos de cuarentena obligatoria durante el periodo de protección establecido para la gente de mar en caso de repatriación, por lo que no respaldó la enmienda.
- 275. Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que estaba claro que cualquier costo derivado de los requisitos de cuarentena no debería ser asumido por los armadores ni por la gente de mar. Tal vez sería aconsejable abordar la cuestión en términos de la

definición de trabajadores clave. Por ejemplo, en el Reino Unido, se había eximido a la gente de mar de toda cuarentena, al ser considerada trabajadores clave.

- 276. Un representante del Gobierno de Jordania** estuvo de acuerdo en que el costo de las restricciones impuestas por los Gobiernos no debería ser asumido por la gente de mar ni por los armadores. Consideraba que incumbía a cada Gobierno garantizar que toda ley y restricción impuesta en periodos de emergencia no impidiera a la gente de mar regresar a sus hogares, y que cada Gobierno debería facilitar las pruebas necesarias y otros requisitos.
- 277. La Presidenta** señaló que la enmienda A.82 no contaba con suficiente apoyo. La enmienda A.81 no fue secundada, por lo que no se examinó.

Enmienda A.84

- 278.** La enmienda A.84, presentada por el Grupo de los Armadores, tenía por objeto revertir, en la pauta B2.5.1, párrafo 6, c), la enmienda contenida en la propuesta de sustituir las palabras «país de residencia» por la palabra «domicilio», y volver así al texto original de la disposición.
- 279. El Vicepresidente de la gente de mar** consideró que la propuesta presentada por el Grupo de la Gente de Mar había recibido amplio apoyo, por lo que la enmienda A.84 se desestimaría junto con otras que trataban de revertir los cambios propuestos.
- 280. Un representante del Gobierno de Liberia** recordó que el texto actual del Convenio concedería a los Estados Miembros cierto margen de cara al establecimiento, en la legislación nacional, de requisitos específicos para la repatriación. Esto se subrayaría más si el párrafo introductorio del nuevo párrafo 3 propuesto especificara que «Los Miembros deberían definir».
- 281. La Presidenta** señaló que ninguna de las enmiendas de la propuesta había obtenido suficiente apoyo para prosperar. Por consiguiente, la discusión debería centrarse en la propuesta original presentada por el Grupo de la Gente de Mar.
- 282. El Vicepresidente armador** consideró que la propuesta constituía un cambio importante en relación con la situación actual, incluida la supresión de ciertas disposiciones de la pauta para su inclusión en la norma. No estaba claro por qué la propuesta pedía la supresión de una de las opciones para el destino de repatriación, a saber, el lugar que el marino aceptó como lugar de contratación. Además, la nueva definición propuesta de destino de repatriación cambiaba toda la lógica seguida hasta entonces, que se basaba en una serie de destinos posibles. En su lugar, la propuesta imponía el domicilio de la gente de mar. En efecto, la propuesta era tan radical que sería difícil alcanzar un acuerdo. El problema que estaba tratando de abordar era la situación que se había planteado en los dos últimos años, cuando la gente de mar había sido abandonada en los aeropuertos y en otros puntos de acceso que estaban fuera del control de la gente de mar y de los armadores, y totalmente bajo el control de los Estados Miembros respectivos. Con el fin de abordar esa cuestión, la atención debería centrarse en el trato dado a los trabajadores clave. La cuestión del destino de repatriación podría cubrirse en los convenios colectivos.
- 283. El Vicepresidente gubernamental** indicó que no había un amplio acuerdo sobre la propuesta entre los Gobiernos, y que deberían solicitarse las opiniones de los interlocutores sociales.
- 284. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que el problema de la repatriación al domicilio de la gente de mar no se limitaba a la pandemia. Sin embargo, la falta de claridad en el texto del Convenio con relación al destino de repatriación se había puesto de relieve durante la misma. Los armadores parecían creer que el problema del destino de repatriación podría ser resuelto por los distintos Estados Miembros o a través de la negociación colectiva, pero el

Convenio tendría que ser claro al respecto. Además, la propuesta concedía suficiente flexibilidad a ese respecto, ya que el destino de repatriación podría ser el domicilio de la gente de mar u otro lugar acordado mutuamente. El marino tendría derecho a elegir. La preferencia debería ser el domicilio del marino, pero podría haber ocasiones en las que fuera adecuado un lugar diferente, tal como se indicaba en la pauta.

- 285. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, señaló que, en principio, podía apoyar la propuesta de que el destino de repatriación fuera el domicilio del marino. El destino de repatriación también podía ser otro lugar acordado mutuamente, o un lugar acordado a través de la negociación colectiva. El texto propuesto tanto en la norma como en la pauta deberían armonizarse para reflejar esas opciones.
- 286. Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que podía aceptar la propuesta, que contemplaba ciertas opciones para el destino de repatriación. Lo importante era resolver la situación que se había planteado durante la pandemia, durante la cual muchos marinos habían tenido grandes dificultades para regresar a sus hogares, y la carga de prestarles apoyo había recaído fundamentalmente en la gente de mar y en los armadores. Si los Gobiernos imponían restricciones, deberían asumir los costos consiguientes.
- 287. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** apoyó sin reservas la propuesta. La repatriación al domicilio era particularmente importante en un país tan grande como la Federación de Rusia. El modelo de acuerdo de empleo de la gente de mar debería adaptarse para incluir la dirección de la gente de mar.
- 288. Un representante del Gobierno del Brasil** respaldó la propuesta y coincidió en que era importante impedir que la gente de mar estuviera abandonada en los puertos y aeropuertos y no pudiera regresar a sus hogares.
- 289. El Vicepresidente armador** señaló que convendría contemplar la elaboración de una lista más larga de destinos de repatriación, concediendo a los Miembros más flexibilidad para determinar dichos destinos, o a través de la negociación colectiva. La dirección del domicilio de la gente de mar estaba fuera del control de los armadores.
- 290. Un representante del Gobierno de Noruega** señaló que también podría apoyar la propuesta, que estaba en consonancia con los requisitos establecidos en la legislación noruega. Sin embargo, era lamentable que los armadores no respaldaran la propuesta, ya que era importante alcanzar un acuerdo sobre el punto que estaba examinándose.
- 291.** Dada la falta de progresos en la discusión, y la falta de tiempo disponible para seguir examinando el texto propuesto, se sugirió posponer la discusión sobre la propuesta hasta la quinta reunión del STC.
- 292.** Así quedó acordado.

Propuesta núm. 9 de enmienda al Código relativa a la norma A1.4, párrafo 5, c), vi), del MLC, 2006

- 293.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 9 de enmienda al Código relativa a la norma A1.4, párrafo 5, c), vi), del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, tal como se indica en la Parte II del documento de base para la discusión. La propuesta tenía por objeto añadir, al final del apartado c), vi), las palabras «, y proporcionen información adecuada a la gente de mar acerca del sistema de protección,

incluso detalles sobre cómo presentar una reclamación, antes o durante el proceso de contratación».

- 294. El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que, durante la pandemia reciente, así como en otras circunstancias, había habido casos de marinos que estaban de camino a sus buques tras la firma de acuerdos de empleo de la gente de mar cuando, por motivos ajenos a la voluntad de la gente de mar en cuestión, el empleo no se había materializado. La gente de mar afectada se había hallado lejos de sus hogares y había sufrido pérdidas financieras considerables. Aunque la norma A1.4, párrafo 5, c), vi), proporcionaba una solución en tales casos, en la práctica la gente de mar había tenido dificultades para garantizar que se tomaran medidas, o incluso para llegar al proveedor del seguro o para acogerse ella misma a una medida adecuada equivalente con miras a recibir la indemnización a la que tenía derecho, por lo que había estado abandonada y sin medios para presentar una queja adecuada. Esto era debido a que muchos marinos no eran conscientes de la protección disponible en virtud de la norma A1.4, párrafos 5, 6, 7 y 8. Aunque el anexo A2-I especificaba la información que se necesitaba como prueba de garantía financiera en virtud de la regla 2.5, párrafo 2, incluidos el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera, y los datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar, no estaba claro quién era responsable de garantizar que dicha información se proporcionara a la gente de mar. La propuesta tenía por objeto aclarar el requisito de proporcionar a la gente de mar información similar a la especificada en el anexo A2-I.

Enmienda A.85

- 295.** La enmienda A.85, presentada por el Grupo de los Armadores, tenía por objeto suprimir las palabras adicionales contenidas en la propuesta.
- 296. El Vicepresidente armador** indicó que el objetivo de la propuesta no estaba claro. Se requerían más aclaraciones relativas al número de casos en los que la gente de mar había estado en ese tipo de situación, su frecuencia y la verdadera laguna observada en las disposiciones del Convenio. Si los casos eran infrecuentes, sería difícil justificar una enmienda al Convenio. Además, no estaba clara la manera en que el texto propuesto podría resolver el problema, cómo podría mejorar la situación o cómo se aplicaría. Si se adoptaba el texto adicional ¿quién sería responsable de informar a la gente de mar y con qué frecuencia?
- 297. El Vicepresidente gubernamental** señaló que la mayoría del Grupo Gubernamental podría apoyar el texto contenido en la propuesta. Sin embargo, la propuesta planteaba ciertos problemas relativos a la aplicación en la práctica. Preocupaba asimismo que el punto planteado ya estuviera cubierto por el texto de la norma, por lo que podría ser más adecuado proporcionar más orientación en la pauta.
- 298. Un representante del Gobierno de Noruega** consideró que el MLC, 2006 ya ofrecía una solución para la cuestión planteada en la propuesta. Por consiguiente, sería preferible proporcionar orientación sobre la información que debía facilitarse a la gente de mar. Así pues, apoyó la enmienda.
- 299. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** expresó su apoyo en principio a la propuesta. El párrafo 5, c) ya preveía el establecimiento de un sistema de protección por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar en caso de incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el

armador. Sin embargo, el Grupo de la Gente de Mar debería especificar cómo se aplicaría el requisito de proporcionar información a la gente de mar.

- 300. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** también apoyó la intención de la propuesta. Aunque el suministro de dicha información sería útil, solo beneficiaría a la gente de mar empleada a través de los servicios de contratación y colocación.
- 301. Un representante del Gobierno de Jordania** estuvo de acuerdo en que era importante garantizar que la gente de mar fuera consciente de sus derechos, de a quién podría recurrir en caso de tener problemas y de cómo presentar reclamaciones. Tal vez convendría examinar la posibilidad de incluir determinada información en los acuerdos de empleo de la gente de mar sobre cómo presentar reclamaciones en tales casos.
- 302. El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo en que ya había disposiciones en el Convenio que cubrían la situación planteada, incluido el párrafo 5, c), ii), que especificaba la necesidad de que los Miembros se aseguraran de que «se adopten las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda estudiar sus acuerdos de empleo antes y después de haberlos firmado y reciba copia de los mismos». Sin embargo, seguía sucediendo que demasiados marinos no eran conscientes de la protección disponible y, cuando firmaban los acuerdos de empleo de la gente de mar, seguía sin explicárseles claramente las medidas adoptadas. En particular, durante la pandemia, había habido muchos casos en que los buques a los que la gente de mar había sido asignada no estaban donde se suponía que tenían que estar. En 2021, había habido 91 casos de gente de mar abandonada, y en 41 de esos casos no había habido ninguna garantía financiera en caso de abandono. En tales situaciones, había sido necesario que la gente de mar recurriera al sistema de protección de las agencias de contratación y colocación, pero no se le había proporcionado la información necesaria para hacerlo. Tras nuevas consultas, señaló que sería posible, en lugar del texto contenido en la propuesta, añadir en la norma A1.4, párrafo 5, c), ii), después de las palabras «acuerdos de empleo», las palabras «incluida información sobre el sistema de protección mencionado en el inciso vi)».
- 303. El Vicepresidente armador** señaló que, en respuesta a la solicitud de información sobre el número de casos que habían surgido en relación con la cuestión planteada en la propuesta, el Vicepresidente de la gente de mar se había referido a los casos de abandono, que no parecían estar directamente relacionados con la cuestión que estaba discutiéndose. Añadió que había un buen sistema establecido para asegurar que se informara debidamente a la gente de mar en Filipinas, que era el país que más marinos proporcionaba a escala mundial. En vista de la falta de información disponible, podría ser más adecuado pedir a la CEACR que aclarara la situación con respecto a la aplicación del requisito de informar a la gente de mar sobre el sistema de protección disponible.
- 304. La Secretaria de la Mesa** indicó que la CEACR había venido pidiendo a los Gobiernos que proporcionaran información en sus memorias sobre la aplicación del Convenio acerca del sistema de protección establecido por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar en virtud de la norma A1.4, párrafo 5, c), vi). Sin embargo, la información comunicada al respecto en las memorias había sido muy escasa. Si la CEACR no podía obtener información sobre el sistema, sería comprensible que la gente de mar también pudiera experimentar dificultades para hallar la información pertinente. Cabía señalar asimismo que el sistema de protección establecido en la norma A1.4, párrafo 5, c), vi) para cubrir toda pérdida pecuniaria en que incurriera la gente de mar a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar no se limitaba a cuatro meses

de salarios pendientes y las prestaciones que se deben, como en el caso de abandono (norma A2.5.2, párrafo 9).

305. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado la aclaración, que ponía de relieve la necesidad de centrarse en la aplicación de los requisitos ya establecidos en el Convenio.
306. **El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que el sistema de protección establecido en la norma A1.4, párrafo 5, vi), era anterior al sistema de garantía financiera en caso de abandono. Las dificultades que tenía la CEACR para obtener información sobre el sistema de protección confirmaban meramente la situación a la que se enfrentaba la gente de mar. No era absolutamente necesario, para adoptar una enmienda al Convenio, que hubiera una necesidad apremiante, tal como mostraba la aprobación de la propuesta núm. 4, que cubría una situación que se planteaba en un número relativamente limitado de países.
307. **El representante del Gobierno del Brasil y el representante del Gobierno de la Federación de Rusia** respaldaron la subenmienda propuesta por el Vicepresidente de la gente de mar, aunque tal vez se necesitaría más orientación.
308. **El Vicepresidente armador**, al tiempo que reconoció el problema subyacente, consideró que la enmienda propuesta por el Vicepresidente de la gente de mar no era útil, ya que estaba situada en el apartado relativo a los derechos y responsabilidades de la gente de mar en virtud de sus acuerdos de empleo, mientras que el sistema de protección que estaba discutiéndose no formaba parte del acuerdo de empleo de la gente de mar. Además, exigiría una reorganización de los apartados para mantener la claridad jurídica. Sin embargo, en un esfuerzo por responder a las preocupaciones expresadas, propuso sustituir el texto contenido en la propuesta por las palabras «y garanticen que se informe a la gente de mar de sus derechos en virtud de ese sistema antes o durante el proceso de contratación». Convendría conocer las opiniones de los Gobiernos sobre si el texto debería figurar en la norma o en la pauta.
309. **El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que la subenmienda propuesta respondía considerablemente a las preocupaciones expresadas, pero debería conservarse como un requisito obligatorio en la norma.
310. **Un representante del Gobierno de las Bahamas** apoyó la subenmienda propuesta, aunque señaló que preferiría que figurara en la pauta.
311. **Los representantes de los Gobiernos de Liberia, la Federación de Rusia, el Reino Unido y Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, apoyaron la inclusión del texto en la norma como un requisito obligatorio.
312. **Un representante del Gobierno de la República de Corea**, al tiempo que apoyó la subenmienda, expresó su preocupación por que el texto cubría únicamente la responsabilidad de la agencia de contratación, pero no del armador. Por consiguiente, sería preferible el texto original de la propuesta.
313. **Una representante del Gobierno de Filipinas** explicó que el acuerdo de empleo estándar de la gente de mar en su país exigía que esta última adjuntara al acuerdo una copia del certificado de seguro expedido a la agencia de contratación que contuviera la información requerida.
314. Se acordó aprobar la enmienda A.85, en su forma subenmendada.
315. Se acordó aprobar la propuesta núm. 9, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 10 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.2, párrafo 9, a), del MLC, 2006

- 316.** La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta núm. 10 de enmienda al Código relativa a la norma A2.5.2, párrafo 9, a), del MLC, 2006, presentada por el Grupo de la Gente de Mar, indicada en la Parte II del documento de base para la discusión. La propuesta tenía por objeto, en la norma A2.5.2, párrafo 9, a), sustituir la palabra «cuatro» por la palabra «ocho» en ambas ocasiones, de tal forma que el apartado rezaría «no deberá ser superior a ocho meses de salarios pendientes y a ocho meses en el caso de las demás prestaciones pendientes».
- 317. El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que las enmiendas sobre la garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar habían estado en vigor durante casi cuatro años. A lo largo de ese periodo, se habían resuelto satisfactoriamente muchos casos de abandono. Sin embargo, se había concluido que otros muchos no se habían resuelto a tiempo para que la gente de mar interesada recibiera el salario que se les debía, por diversos factores. Estos incluían la falta de notificación oportuna de los casos por la gente de mar; la negativa de los Estados del puerto y las instalaciones portuarias a permitir a la tripulación abandonar el buque; la incapacidad de los proveedores de la garantía financiera para actuar con celeridad a fin de pagar los salarios, y otros retrasos causados por las partes interesadas. La enmienda propuesta aumentaría el importe máximo de los salarios de los cuales el proveedor de la garantía financiera era responsable en virtud del MLC, 2006, lo cual infundiría más seguridad a los miembros de la tripulación abandonados en los casos que no pudieran resolverse rápidamente.
- 318. Un portavoz de los armadores**, al tiempo que agradeció al Grupo de la Gente de Mar la propuesta y las explicaciones proporcionadas, se opuso a la enmienda propuesta, que no era viable desde la perspectiva del seguro y que también podría tener el efecto en la práctica de prolongar los periodos de abandono. Cabía recordar que la responsabilidad en virtud de la disposición sobre la garantía financiera recaía directamente sobre el proveedor de la garantía financiera, y no sobre el armador o sobre cualquier otra parte. Había habido casos en los que los Estados Miembros donde habían ocurrido casos de abandono habían denegado sin piedad los derechos de la gente de mar abandonada, le había confiscado sus pasaportes y los documentos de identidad de la gente de mar, y le había denegado el derecho a bajar a tierra y, en algunos casos, atención médica. Si bien debían condenarse estas medidas, debía tenerse en cuenta que una prolongación del periodo de responsabilidad de la garantía financiera de cuatro a ocho meses, junto con la obligación permanente de proporcionar mantenimiento y apoyo, podía conducir a periodos de abandono incluso más largos, y la gente de mar permanecía estancada a bordo de sus buques en lugares lejanos, a menudo en buques en estado de deterioro, sin que ciertos Estados del puerto o Estados del pabellón fueran conscientes de la urgencia o tuvieran un incentivo para facilitar su repatriación. Una prolongación del periodo de responsabilidad del proveedor de la garantía financiera no resolvería el problema del abandono de la gente de mar, ni mitigaría necesariamente los riesgos mencionados por el Vicepresidente de la gente de mar. De hecho, el efecto de la enmienda propuesta podría alentar a los armadores sin escrúpulos a tomar una decisión consciente de retener los salarios de la gente de mar en el entendimiento de que estaría cubierta por el proveedor de la garantía financiera. De manera análoga, la gente de mar podría tener la tentación de retrasar la declaración de su abandono o la presentación de una reclamación durante periodos mucho más largos de lo previsto en las disposiciones actuales, con la vana esperanza de no perder su empleo y convencida de que el proveedor de la garantía financiera le pagaría. Era importante

recordar que los proveedores de la garantía financiera tenían que asegurar el riesgo, no el evento. Por supuesto, había un impacto financiero considerable vinculado con la propuesta, ya que duplicar el periodo de responsabilidad aumentaría el riesgo de reaseguro hasta el punto de que el reaseguro sería extremadamente costoso, si estuviera disponible. Cabía recordar a ese respecto que los Clubes P e I no cobraban por los certificados de garantía financiera en virtud del MLC, 2006, que estaban incluidos en la prima junto con otros riesgos. Era posible que el seguro de repatriación al nivel requerido para la flota mercante mundial no estuviera disponible en absoluto en vista de la exposición total de los agentes del seguro que tendría lugar indudablemente a raíz de la propuesta. Por ejemplo, el riesgo para solo una de las flotas aseguradas aumentaría de 750 millones de dólares de los Estados Unidos a 1 500 millones de dólares de los Estados Unidos para los salarios de ocho meses, excluyendo el mantenimiento y el apoyo, con un impacto desproporcionado en los proveedores de la garantía financiera. En efecto, había sido sumamente difícil garantizar un reaseguro suficiente para cubrir el riesgo de abandono en los últimos años. Si el reaseguro no estuviera disponible, los Clubes P e I tal vez no podrían ofrecer certificados de garantía financiera en virtud del MLC, 2006, lo cual significaría que se dejaría a la gente de mar sin cobertura, o con una cobertura menos fiable, y ello aumentaba el peligro de que los Estados del pabellón y los Estados del puerto tuvieran que intervenir si el proveedor del seguro fallaba.

319. **El Vicepresidente gubernamental** preguntó si había otras opciones disponibles para la facilitación de certificación de garantía financiera además de los Clubes P e I.
320. **Un representante del Gobierno del Reino Unido** señaló que comprendía la propuesta. Sin embargo, a la luz de las indicaciones proporcionadas por los Clubes P e I, no podía apoyarla. Los cambios aprobados en el contexto de la propuesta núm. 3 podrían ayudar en cierta medida a responder a las preocupaciones planteadas.
321. **Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** señaló que hubiera querido respaldar la propuesta, que tenía por objeto mejorar la situación de la gente de mar, pero estaba de acuerdo en que era necesario tomar en consideración los riesgos a los que se enfrentaban los aseguradores.
322. **Un representante del Gobierno de Noruega** estuvo de acuerdo con los oradores anteriores y recordó que las disposiciones sobre la garantía financiera se habían elaborado en estrecha colaboración con los Clubes P e I.
323. **El Vicepresidente de la gente de mar** tomó nota de las opiniones expresadas en nombre de los Clubes P e I, en particular en relación con el reaseguro. Un ejemplo de los riesgos para la gente de mar era el caso de *Crystal Cruises*, que había afectado a más de 2 000 marinos, la mayoría de los cuales tenían créditos pendientes que abarcaban mucho más de cuatro meses. También era necesario tener en cuenta el temor de que la propuesta pudiera tener efectos imprevistos en términos de prolongar los periodos de abandono. Era importante colaborar con los Clubes P e I con respecto a estas cuestiones, y cabía recordar que había sido necesario un cambio de normas por los Clubes P e I para hacer viable la enmienda sobre la garantía financiera. El sistema de la OMI en caso de abandono era mucho más sólido porque incluía la participación obligatoria de los Gobiernos. Tal vez fuera posible considerar el establecimiento de un grupo de trabajo del STC con miras a presentar una propuesta en la próxima reunión del STC.
324. **Un representante del Gobierno de las Bahamas** señaló que toda prolongación del periodo de protección de los salarios y otras prestaciones pendientes tendría el efecto de aumentar el riesgo para la gente de mar, por lo que no podía apoyar la propuesta. Indicó

que las autoridades nacionales en las Bahamas habían participado muy activamente en la resolución de los problemas planteados para todas las partes interesadas en relación con *Crystal Cruises*, incluidos los sindicatos de la gente de mar, los Estados del puerto y los bancos, y se habían hallado soluciones para todas las partes afectadas, incluida la gente de mar.

- 325. El Vicepresidente de la gente de mar**, en respuesta a una sugerencia de que la cuestión podría remitirse al Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT, indicó que esta cuestión incumbía únicamente a la OIT. Estaría dispuesto a retirar la propuesta en favor de una resolución conjunta que invitara al establecimiento de un grupo de trabajo bajo los auspicios del STC para que examinara la cuestión.
- 326.** Así quedó acordado.

Propuesta núm. 11 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafo 5, y a la pauta B4.3.5, del MLC, 2006

- 327.** La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 11 de enmienda al Código relativa a la norma A4.3, párrafo 5, y a la pauta B4.3.5 del MLC, 2006, presentada por los Gobiernos de Australia, Francia, Kenya, Noruega, Nueva Zelandia y Panamá, tal como se indica en la Parte II del documento de base para la discusión. La propuesta tenía por objeto añadir un nuevo apartado *a)* a la norma A4.3, párrafo 5, del siguiente tenor:

«*a)* todas las muertes se registren y clasifiquen de manera adecuada de conformidad con el párrafo 3 de la pauta B4.3.5, se clasifiquen y se notifiquen sobre una base anual a la Organización Internacional del Trabajo a efectos de inscribirlas en un registro mundial de muertes ocurridas en el mar;»

- 328.** También tenía por objeto añadir nuevos párrafos 3 y 4 a la pauta B4.3.5, que rezarían como sigue:

«3. La autoridad competente debería notificar cada año a la Organización Internacional del Trabajo todas las muertes, con arreglo a la siguiente clasificación:

- a)* enfermedad;
- b)* causa natural;
- c)* caída fuera de borda (o presunta muerte);
- d)* accidente del trabajo;
- e)* suicidio;
- f)* presunto suicidio;
- g)* otras causas.

4. Los datos sobre las muertes deberían ir acompañados de las informaciones siguientes: tipo de muerte (con arreglo a la clasificación arriba mencionada), número OMI, lugar donde se produjo la muerte (en el mar, en un puerto, en un fondeadero) y el grado de la persona (oficial, tripulación del puente, tripulación de la sala de máquinas, marinero, etc.).»

- 329. Una representante del Gobierno de Australia**, presentando la propuesta, señaló que había una laguna en los datos mundiales sobre las muertes ocurridas en el mar. Por consiguiente, la propuesta hacía referencia a la elaboración de una base de datos mundial sobre ese tema. En la actualidad, los datos sobre las muertes en el mar no se recopilaban a nivel mundial ni se clasificaban de una manera coherente, lo cual hacía difícil analizar los

datos disponibles a fin de abordar las causas, y tener una visión global de la situación de la salud mental de la gente de mar. Se habían celebrado una serie de reuniones preparatorias con los Gobiernos que habían presentado conjuntamente la propuesta, lo cual había conducido a ciertas subenmiendas a la propuesta, secundadas por los Gobiernos de Kenya y Nueva Zelanda. Estas incluían la supresión de la referencia al número OMI, para que los datos sobre las muertes de la gente de mar fueran confidenciales y para que estos marinos no se identificaran. También se propuso incluir el tipo y el tamaño del buque con miras a facilitar la clasificación de los datos, y suprimir la referencia a «causas naturales», que ya figuraba en la clasificación. Por último, se suprimiría asimismo la entrada «presunto suicidio». Los datos compilados serían esenciales para lograr la comprensión de las tendencias mundiales a este respecto, y orientarían los estudios y las medidas de SST para la gente de mar a bordo de los buques.

- 330. Un representante del Gobierno de las Bahamas** señaló que los registros de todos los incidentes descritos en la propuesta ya se notificaban a la OMI. Por lo tanto, dudaba de que el MLC, 2006 fuera el contexto adecuado para la iniciativa.
- 331. Un representante del Gobierno de Liberia** consideró que si los Estados Miembros cumplían sus obligaciones de compilar y notificar datos tal como preveía la norma A4.3, párrafo 5, con la orientación proporcionada por la pauta B4.3.5 del Convenio, y con respecto a la publicación de un informe anual de conformidad con la norma A5.1.4, párrafo 13, con la orientación proporcionada por la pauta B5.1.4, párrafo 10, no se necesitaría el requisito adicional introducido por la propuesta.
- 332. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia** señaló que, sin un desglose muy claro de los datos compilados sobre las muertes, estos no serían útiles.
- 333. Un representante del Gobierno de la República de Corea** indicó que el Estado del pabellón debería ser responsable de los datos sobre las muertes ocurridas en el mar, y que este también debería ser responsable de la notificación de datos sobre todos los incidentes en los que estuviera involucrada la gente de mar a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón, con independencia de su nacionalidad.
- 334. Un representante del Gobierno del Japón**, al tiempo que apreció la propuesta y comprendiendo la importancia de la base de datos propuesta, se preguntaba si era adecuado incluirla en la parte obligatoria del Convenio. También debería tenerse en cuenta que a menudo era difícil establecer el motivo subyacente de la muerte, especialmente en caso de presunto suicidio.
- 335. Una representante del Gobierno de Mauricio** apoyó la propuesta.
- 336. Un representante del Gobierno de Noruega** acogió con agrado asimismo la propuesta. Señaló que los datos compilados por la OMI se referían a incidentes y accidentes individuales vinculados con el sistema de investigación sobre las muertes. El objetivo de la presente propuesta estaba más relacionado con el análisis y la compilación de datos mundiales con miras a revelar las tendencias sobre la base de los datos agregados. La OIT tenía la experiencia necesaria en ese ámbito, por lo que el MLC, 2006 era el vehículo adecuado para la propuesta.
- 337. Un representante del Gobierno del Reino Unido**, recordando que el MLC, 2006 se centraba en la gente de mar, estuvo de acuerdo en que la propuesta se refería a algo más que los meros accidentes y en que debería tenerse en cuenta en el Convenio. Propuso la supresión de las palabras «y clasifiquen (...) de conformidad con el párrafo 3 de la pauta B4.3.5», que no eran necesarias.

- 338. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, pidió que se aclarara la diferencia de significado entre los términos «fatalities» y «deaths», ambos traducidos como «muertes» en español. También se planteó la cuestión de si los datos deberían presentarse a la Organización Internacional del Trabajo o al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. Toda clasificación debería adoptar un enfoque neutro en cuanto al género.
- 339. El Vicepresidente armador** señaló que la propuesta crearía una nueva obligación para ciertas partes. Su objetivo era lograr una mejor comprensión de los motivos de las muertes en el mar, en particular de los suicidios. Sin embargo, no había indicado un plan de acción sobre lo que se haría con los datos obtenidos. La notificación de datos ya existía en parte en el Convenio, por lo que habría que mejorarla. El término «fatalities» se refería al número de muertes por cada 100 casos de una enfermedad, por lo que el término «deaths» era más adecuado. Aunque era importante comprender el número de suicidios de la gente de mar, una cifra por sí sola no tendría sentido a menos que ilustrara una tendencia, y era comparable con otras ocupaciones. Así pues, era preciso realizar una comparación con otras ocupaciones. Los datos recopilados deberían desglosarse por sexo y edad. Además, era muy difícil determinar los casos de suicidio. En muchas jurisdicciones, solo un médico forense podría determinar las causas de la muerte.
- 340. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que apoyaba la propuesta en principio. Unos datos exactos serían importantes para garantizar condiciones decentes de trabajo y de vida para la gente de mar y para orientar la formulación de políticas. Estaba claro que el tiempo pasado lejos de sus hogares y la presión sufrida por la gente de mar como trabajadores clave durante la pandemia habían aumentado el riesgo de suicidio. Sin embargo, persistían muchas preguntas sobre cómo la propuesta podría lograr sus objetivos previstos. Además, las muertes en el mar podrían no ofrecer una visión completa de la situación, dado que los marinos podían morir al regresar a sus hogares después de un viaje. Las causas de la muerte podían incluir la exposición al amianto o a productos químicos. Las condiciones en el mar seguían siendo muy difíciles. Asimismo, era importante garantizar la confidencialidad de los datos y que no se identificara a la gente de mar, especialmente en los casos de suicidio, que planteaban cuestiones de naturaleza cultural y religiosa. La protección y las prestaciones que estaban disponibles para las familias de la gente de mar tal vez no se proporcionaran en caso de suicidio. También sería necesario especificar la parte responsable de preparar los informes, que sería normalmente el Estado del pabellón, para garantizar asimismo que no hubiera una doble o una triple notificación de los hechos. La cuestión planteada por la propuesta estaba en gran parte relacionada con los requisitos existentes en materia de SST. Sin embargo, los informes sobre estas cuestiones dirigidos a la OMI no eran suficientemente completos, y sería necesario mejorar este sistema.
- 341. El Consejero Jurídico** respondió por escrito a la solicitud de aclaración del representante del Gobierno de Francia, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, relativa al uso del término «fatality» y a la preparación y presentación a la OIT de informes anuales sobre las muertes ocurridas en el mar. En lo que respecta a la utilización del término «fatality», se señaló que la expresión «fatal accident» se utilizaba con frecuencia en el derecho laboral para designar un accidente en el trabajo que conducía a la muerte de un trabajador. En el contexto de la SST, el término «fatality» hacía referencia a una muerte causada por un accidente ocurrido en el lugar de trabajo, en el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo, o durante otros trabajos o movimientos directa o indirectamente relacionados con la ocupación. La palabra «fatality» figuraba en expresiones como «fatality rate», «fatality risk», «fatality analysis» o «fatality database», pero también podía utilizarse para indicar el número de muertes (por ejemplo, «single fatality»). Por consiguiente, a juicio

de la Oficina, no parecía haber un impedimento a la utilización de la expresión inglesa «global fatalities at sea register», como proponían los autores de la propuesta núm. 11. Además, el término «fatality» se utilizaba en la pauta B4.3.5 en relación con los informes sobre los accidentes del trabajo y las enfermedades y lesiones profesionales. En lo referente a la cuestión de si el informe anual sobre las muertes ocurridas en el mar debería dirigirse a la Organización Internacional del Trabajo o al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, se señaló que el MLC, 2006 contiene referencias similares a informes presentados al Director General de la OIT (por ejemplo, la norma A5.2.2, párrafo 6), por lo que era aconsejable dirigir el informe anual sobre las muertes al Director General.

342. Una representante del Gobierno de Australia acogió con agrado las aclaraciones realizadas durante la discusión. Si bien la OMI recopilaba algunos datos sobre los accidentes ocurridos en el mar, no había datos disponibles con respecto a otras muertes, a saber, datos sobre las caídas fuera de borda (presuntas muertes) y los suicidios en el mar. Por lo tanto, el objetivo de la propuesta era obtener datos de referencia. Se necesitarían otras aclaraciones sobre la taxonomía para clasificar las muertes en el mar.

343. Tras nuevas consultas, el Vicepresidente gubernamental propuso una versión subenmendada de la propuesta, acordada en el Grupo Gubernamental, en la que el nuevo apartado de la norma A4.3, párrafo 5, sería del siguiente tenor:

«a) todas las muertes de la gente de mar empleada, contratada o que trabaje a bordo de los buques que enarbolan su pabellón se investiguen y registren de manera adecuada, y se notifiquen cada año al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo a efectos de que se publiquen en un registro mundial;»

344. Los siguientes nuevos párrafos se insertarían en la pauta B4.3.5, párrafo 3:

«3. La autoridad competente debería notificar todas las muertes de la gente de mar empleada a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, cada año, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, según las modalidades y la clasificación especificadas por la Oficina.

4. Las estadísticas sobre las muertes deberían ir acompañadas por la siguiente información: tipo (clasificación), de la muerte, el tipo de buque (arqueo bruto), el lugar donde se produjo la muerte del marino (en el mar, en un puerto, en un fondeadero), así como su sexo, edad y grado (oficial (de puente o de máquinas), marinero preferente, etc.).»

345. El Vicepresidente armador acogió con agrado los cambios introducidos en la subenmienda propuesta. Deberían seguir introduciéndose mejoras. Propuso añadir, después de «empleada», en el párrafo 3 propuesto, las palabras «contratada o que trabaje», después de «gente de mar» en el nuevo apartado a) y el párrafo 3 propuesto, ya que las muertes de la gente de mar ocurridas a bordo de los buques excluirían las muertes ocurridas en tierra. Por lo tanto, propuso sustituir, en el párrafo 3 propuesto, las palabras «Organización Internacional del Trabajo» por «Oficina y la Mesa del STC». En el nuevo párrafo 4, se debería hacer referencia al «tipo de muerte» y no a la «clasificación». Además, los datos deberían publicarse, en lugar de inscribirse.

346. El Vicepresidente de la gente de mar consideró que no sería adecuado hacer referencia a la Mesa del STC en ese contexto. Una referencia a la Oficina sería suficiente. Cuando se enviara la solicitud de datos, también debería enviarse a los Miembros no ratificantes para garantizar que los datos fueran lo más completos posible.

- 347. Una representante del Gobierno de Bélgica** indicó que el término «género» no solo incluía a los hombres y las mujeres, sino también las personas que no se identificaban como hombres y mujeres, lo cual debería tenerse en cuenta al establecer el sistema de notificación.
- 348. El Vicepresidente armador** señaló que el registro debería denominarse únicamente «registro mundial» (y no «registro mundial de muertes ocurridas en el mar»), dado que esto excluiría las muertes ocurridas en los puertos y los fondeaderos. Si se necesitaba un nombre concreto, esto podría decidirse en una fase ulterior.
- 349. El Consejero Jurídico** puntualizó que la palabra «inscribirlas» no era necesaria, y que «publicarlas» era suficiente. También sería mejor hacer referencia al término «deaths» que a «fatalities» («muertes» en ambos casos en español) en la pauta B4.3.5.
- 350.** Se acordó aprobar la propuesta núm. 11, en su forma enmendada.

Propuesta núm. 12 de enmienda al Código relativa a la norma A2.4, párrafo 3; a la norma A2.5.1, párrafos 1 y 2; a la pauta B2.5.1, párrafo 8, y a los anexos A5-I, A5-II y A5-III del MLC, 2006

- 351.** La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta núm. 12 de enmienda al Código relativa a la norma A2.4, párrafo 3; a la norma A2.5.1, párrafos 1 y 2; a la pauta B2.5.1, párrafo 8, y a los anexos A5-I, A5-II y A5-III del MLC, 2006, presentada por los Gobiernos de 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 y Suecia, indicada en la Parte II del documento de base para la discusión. La propuesta tenía por objeto, en la norma A2.4, párrafo 3, suprimir las palabras «salvo en los casos previstos por la autoridad competente», y añadir al final del párrafo el siguiente texto:
- «En casos excepcionales debidamente justificados previstos por la autoridad competente, caso por caso, y con el consentimiento informado y escrito del marino interesado, un marino podrá permanecer a bordo por un periodo de tiempo limitado. Las vacaciones anuales pagadas mínimas no se podrán remplazar por una indemnización, salvo si se termina la relación de trabajo. 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.»
- 352.** En la norma A2.5.1, párrafo 1, tuvo por objeto añadir un nuevo apartado *d*): «en cualquier caso, al final de la duración máxima del periodo de servicio a bordo».
- 353.** En la norma A2.5.1, párrafo 2, pretendía: Añadir «que» al inicio del párrafo y, tras «a bordo» añadir las palabras «incluido todo periodo de formación a bordo», después de las palabras «servicio a bordo,», y sustituir las palabras «tiene derecho a la repatriación (ese periodo deberá ser inferior a doce meses)» por «deberá ser repatriada, no deberá ser superior a once meses».
- 354.** En la pauta B2.5.1, párrafo 8, tenía por objeto añadir el siguiente texto al final del párrafo: «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».

355. En el anexo A5-I, pretendía añadir las palabras «Duración máxima del periodo de servicio a bordo» después de «Horas de trabajo y de descanso».
356. En el anexo A5-II, tenía por objeto añadir el siguiente punto de la declaración de conformidad laboral marítima – Parte I: «17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5)».
357. En el anexo A5-III, pretendía añadir «Duración máxima del periodo de servicio a bordo» después de las palabras «Horas de trabajo y de descanso».
358. **Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, señaló que, por primera vez, todos los Estados miembros de la Unión Europea estaban presentando una propuesta de enmienda al MLC, 2006. La enmienda afectaría directamente el periodo de tiempo máximo que la gente de mar podía pasar en el mar, ya que establecería en once meses la duración máxima del periodo de servicio tras el cual un marino tendría que ser repatriado. Sin embargo, los marinos podrían permanecer a bordo periodos más largos en circunstancias excepcionales si se cumplieran ciertas condiciones, a saber, cuando se contara con la aprobación del Estado del pabellón, caso por caso, y con el consentimiento informado y escrito del marino interesado. Por consiguiente, aunque se permitirían excepciones, exigirían la autorización del Estado del pabellón. La enmienda era necesaria porque, a menudo, particularmente durante la pandemia, la gente de mar tenía que trabajar periodos excesivos en el mar, que podrían alcanzar 18 meses o más. Estos largos periodos de servicio en el mar no constituían condiciones de trabajo decentes. La gente de mar tenía derecho a la vida en familia y a pasar tiempo con ella. Durante las discusiones de los periodos máximos de servicio en el mar, a menudo se señalaba que el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW) imponía una duración de doce meses de servicio para los agregados. Sin embargo, la OMI había confirmado que dicho servicio no debía completarse en un único periodo, por lo que la situación de los agregados no constituía un obstáculo para el cambio propuesto.
359. **El Vicepresidente gubernamental** indicó que, durante sus discusiones, los representantes de los Gobiernos habían considerado que la propuesta iba en la buena dirección, pero que las propuestas planteaban ciertas dificultades, incluidos los periodos de formación para los agregados en virtud del Convenio STCW.
360. **El Vicepresidente armador**, con referencia a las afirmaciones de que la propuesta ayudaría a solucionar las crisis de los cambios de tripulación, recordó que el problema radicaba en las administraciones nacionales, incluidas las autoridades sanitarias, y que nada en la propuesta afectaría sus acciones. Además, se planteaba la cuestión de por qué la propuesta se centraba en una duración máxima del periodo de servicio de once meses, en lugar de otra cifra, como diez meses. No se habían proporcionado pruebas que mostraran que una duración máxima del periodo de servicio de once meses mejoraría la seguridad en el mar. Los Gobiernos tenían fundamentalmente la culpa de los periodos de tiempo excesivos que la gente de mar pasaba en el mar. La propuesta en realidad tendría el efecto de reducir la libertad de la gente de mar, de tal manera que un derecho se convertiría en una obligación. Con respecto a los agregados y al periodo de formación establecido en el Convenio STCW, aunque era cierto que los periodos de formación podían interrumpirse, como sucedía con frecuencia, por ejemplo, para los agregados provenientes de países europeos, dichas interrupciones darían lugar a muchas más dificultades en el caso de los agregados procedentes de países muy lejanos. Si la propuesta se adoptaba, afectaría enormemente las oportunidades de formación y de empleo de la gente de mar que provenía de países muy lejanos.

361. El Vicepresidente de la gente de mar aprobó en principio la propuesta, en su forma subenmendada. No era realista hacer referencia a las libertades de la gente de mar en una relación de trabajo que estaba dominada por el armador. Era importante volver a subrayar que, de conformidad con el MLC, 2006, los agregados se consideraban gente de mar. Asimismo, no era cierto que la OMI considerara que los agregados deberían completar su formación en el mar en un solo periodo. Incumbía a los Estados Miembros organizar programas de formación de tal manera que cumplieran lo dispuesto en el MLC, 2006. La interpretación de la CEACR estaba bastante clara: el derecho a vacaciones anuales pagadas debía incluirse en la duración máxima del periodo de servicio de doce meses.

Enmiendas A.79, A.99 y A.64

362. La enmienda A.79, presentada por los Gobiernos de las Islas Marshall y Noruega, tenía por objeto suprimir el texto adicional propuesto en la norma A2.4, párrafo 3, pero conservar la supresión propuesta de las palabras «, salvo en los casos previstos por la autoridad competente,». La enmienda A.99, presentada por el Grupo de los Armadores, también tenía por objeto conservar el texto actual de la norma A2.4, párrafo 3, al suprimir el texto adicional propuesto y reintegrar las palabras «, salvo en los casos previstos por la autoridad competente». La enmienda A.64, 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, era idéntica a la enmienda A.99.

363. Los representantes de los Gobiernos del Reino Unido y Liberia señalaron que preferían conservar el texto propuesto de la norma A2.4, párrafo 3.

364. Un representante del Gobierno de Noruega retiró la enmienda A.79.

365. Se acordó aprobar las enmiendas A.99 y A.64.

Enmiendas A.78 y A.43

366. La enmienda A.78, presentada por los Gobiernos de las Islas Marshall y de Noruega, tenía por objeto, en la norma A2.5.1, párrafo 2, *b)*, añadir «que» al inicio del apartado *b)* y sustituir el texto propuesto después de las palabras «periodo de servicio a bordo» por las palabras «al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación, es de once meses», y la enmienda A.43, presentada por el Gobierno de las Islas Cook, tenía por objeto, en la norma A2.5.1, párrafo 2, *b)*, añadir «que» al inicio del apartado *b)* y sustituir el texto propuesto después las palabras «periodo de servicio a bordo» por las palabras «, al término del cual la gente de mar deberá ser repatriada, no deberá ser superior a once meses».

367. El Vicepresidente armador señaló que era necesario aclarar las diferencias entre los conceptos jurídicos de prerrogativa, derecho y requisito.

368. El Vicepresidente de la gente de mar consideró que, en el contexto de un periodo de servicio máximo obligatorio, el término «deberá» era más apropiado que «tiene derecho a». Las enmiendas no plantearían problemas con respecto a los periodos de formación si pudiera haber un consenso acerca de que se considerara a los agregados como gente de mar.

369. Un representante del Gobierno del Reino Unido estuvo de acuerdo con la supresión de la referencia a los periodos de formación. Sin embargo, el problema que planteaba la repatriación obligatoria tras el periodo máximo de servicio en el mar era que tal vez no redundara en interés de la gente de mar ser repatriada.

- 370. Un representante del Gobierno de Noruega**, presentando la enmienda A.78, señaló que había un entendimiento común de que los agregados eran gente de mar en el contexto del MLC, 2006. El contexto de la propuesta y de la enmienda era la interpretación de la CEACR, que se había convertido en una práctica casi establecida, de que la duración máxima del periodo de servicio a bordo deberían ser once meses, ya que el periodo máximo de doce meses incluía el periodo de vacaciones. La necesidad de definir una duración máxima del periodo de servicio en el mar se había hecho más apremiante durante la pandemia, y el texto propuesto reflejaba mejor la intención original del Convenio y ayudaría a garantizar que los controles, por ejemplo, por los Estados del puerto, fueran uniformes en todo el mundo.
- 371. Un representante del Gobierno de Liberia** consideró que la gente de mar tenía derecho a ser repatriada después de once meses de servicio en el mar, aunque tal vez optara por no hacer valer ese derecho en los casos de mutuo acuerdo. Por consiguiente, apoyó la enmienda A.78.
- 372. Un representante del Gobierno de las Bahamas** también apoyó la enmienda A.78.
- 373. Un representante del Gobierno de Jordania** creía que el periodo de once meses debería ser objeto de una excepción para los agregados. Otra cuestión que se planteaba era qué sucedía si el periodo de once meses expiraba cuando el buque no estaba en absoluto cerca de la costa.
- 374. El Vicepresidente armador** señaló que, en algunos países, se había acordado que los agregados deberían considerarse gente de mar. Sin embargo, preocupaba que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto estuvieran aplicando una interpretación de la CEACR. Convendría que el Consejero Jurídico aclarara ese punto.
- 375. El Consejero Jurídico** comprendía que la intención de los autores de la enmienda era codificar la duración máxima del periodo de servicio en el mar en once meses. Con este propósito, no era necesario introducir otros cambios en el texto del Convenio. Las palabras «tiene derecho a la repatriación» parecían más precisas, ya que las palabras «deberá ser repatriada» podrían dar a entender que la gente de mar debería ser expulsada del buque por la fuerza, si fuera necesario. Sin embargo, estaba claro que la intención de ambas expresiones era que la gente de mar pudiera desembarcar del buque tras once meses en el mar.
- 376. Un representante del Gobierno del Japón** señaló que la enmienda A.11 contenía aclaraciones sobre los motivos por los cuales la duración máxima del periodo de servicio a bordo debería reducirse de doce a once meses, y que tal vez convendría discutirla antes de examinar las demás enmiendas.

Enmienda A.11

- 377.** La enmienda A.11, presentada por el Gobierno del Japón, tenía por objeto, en la norma A2.5.1, párrafo 2, *b*), sustituir las palabras después de «periodo de servicio a bordo» por «, incluido todo periodo de formación a bordo y con exclusión de las vacaciones anuales pagadas previstas en la norma A2.4, párrafo 2, al término del cual la gente de mar deberá ser expatriada, no deberá ser superior a once meses».
- 378. Un representante del Gobierno del Japón**, introduciendo la enmienda, señaló que, basándose en la interpretación de la CEACR y en respuesta a la situación que se había planteado durante la pandemia, cuando la gente de mar había trabajado periodos excesivos a bordo, la enmienda tenía por objeto aclarar que el derecho a vacaciones anuales pagadas no estaba incluido en el periodo máximo de duración del servicio a bordo, y que el derecho a vacaciones se aplicaría fuera de dichos periodos.

- 379. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, estuvo de acuerdo en que la duración máxima de once meses se había seleccionado de conformidad con la interpretación de la CEACR. La enmienda A.11 ofrecía una solución interesante que podría ser útil.
- 380. Un representante del Gobierno de las Islas Marshall** señaló que el hecho de que la duración máxima del periodo de servicio de once meses se apoyara actualmente en la interpretación de la CEACR podría dar lugar a diferencias en la aplicación por los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto. Prefería la expresión «tiene derecho a».
- 381. Un representante del Gobierno del Reino Unido** propuso incluir la palabra «continuos» para calificar la duración máxima de los periodos de servicio. Señaló que podría aceptar la enmienda A.11.
- 382. Un representante del Gobierno de Noruega** dijo que la disposición debería seguir centrándose en la repatriación, y que la duración máxima de los periodos de servicio a bordo era parte del derecho a la repatriación. Prefería la expresión «tiene derecho a».
- 383. Un representante del Gobierno de la República de Corea** también prefería la expresión «tiene derecho a», que era coherente con el texto del párrafo 1 de la norma A2.5.1. También estuvo de acuerdo con el periodo máximo de once meses y con la posibilidad de que hubiera ciertos casos excepcionales. Sin embargo, toda referencia a la formación debería suprimirse del párrafo. La situación de la gente de mar durante la pandemia tendría un impacto considerable en la contratación de la gente de mar en el futuro.
- 384. Un representante del Gobierno de Liberia** señaló que prefería la enmienda A.78 y las palabras «tiene derecho a».
- 385. Un representante del Gobierno de las Bahamas** dijo que podría aceptar la enmienda A.11, aunque un texto más adecuado sería «tendrá derecho a ser repatriada».
- 386. Un representante del Gobierno de Nueva Zelanda** señaló que podría aceptar la expresión «deberá ser repatriada» cuando fuera acompañada por una disposición que autorizara una prolongación en circunstancias excepcionales. Debería contemplarse una excepción para la formación de los agregados.
- 387. Una representante del Gobierno de Panamá** indicó que la repatriación era un derecho y que era importante establecer que la duración máxima del periodo de servicio a bordo no era superior a once meses.
- 388. El Vicepresidente armador** consideró que la utilización del término «deberá» en relación con la repatriación planteaba dificultades. La gente de mar tal vez quisiera ser repatriada a lugares distintos del destino de repatriación especificado. Había una diferencia considerable entre un derecho y una prerrogativa. Toda modificación del texto de la disposición actual probablemente alterara el equilibrio en el Convenio que con tanto esmero se había logrado, en el caso actual, por ejemplo, con la pauta B2.4.3 sobre la acumulación de las vacaciones, así como la posibilidad de periodos de más de once meses en el mar en determinadas circunstancias.
- 389. El Vicepresidente de la gente de mar** puso énfasis en que el objetivo era aumentar la protección de la gente de mar y fortalecer el Convenio. Aunque se había afirmado que cada palabra del Convenio se había redactado con sumo cuidado, no debía olvidarse que el MLC, 2006 era una refundición de las normas que se remontaban a 1919, y que todos habían acordado en aquel momento que el proceso de refundición no debería promover cambios

fundamentales a las disposiciones establecidas, ya que de lo contrario se correría el riesgo de destruir todo el proceso. Señaló que prefería el término «deberá» en relación con la repatriación.

- 390. El Consejero Jurídico** señaló las referencias a la interpretación de la CEACR, que sentaba las bases para considerar que, bajo el efecto combinado de las disposiciones del Convenio sobre la duración máxima del periodo de servicio en el mar tras el cual la gente de mar tenía derecho a la repatriación, y sobre las vacaciones anuales, la gente de mar no podría permanecer a bordo durante más de once meses, salvo en circunstancias excepcionales. Entendía que el objetivo de la propuesta era lograr que la duración máxima de once meses fuera una regla claramente establecida, y colmar así toda laguna que pudiera conducir a malentendidos en la aplicación del Convenio. La utilización del término «desembarco», que no figuraba en ningún otro lugar del Convenio, salvo en una de las propuestas formuladas en la reunión actual, podría introducir un elemento de confusión. Sin embargo, estaba claro que el significado era que, al término de los once meses de servicio en el mar, la gente de mar no podría seguir trabajando a bordo. El objetivo subyacente a la propuesta era garantizar que ningún marino se enfrentara a la perspectiva de tener que trabajar durante 14 o 16 meses, como había sucedido durante la pandemia. La repatriación era un derecho, aunque tal vez sería necesario contemplar ciertas excepciones. La situación de los agregados tal vez debería discutirse más.
- 391. Un representante del Gobierno de Noruega** señaló que el STC estaba participando en un ejercicio de codificación. Había habido una propuesta para hacer referencia a la duración máxima de periodos de servicio continuos, o también podía utilizarse el término «ininterrumpidos».
- 392. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, a la luz de los comentarios formulados, y tras realizar nuevas consultas, propuso una versión subenmendada de la propuesta para la norma A2.5.1, párrafo 2, *b)*, que rezaría «que la duración máxima de los periodos de servicio a bordo, con exclusión de las vacaciones anuales pagadas previstas en la norma A2.4, párrafo 2, deberá ser de once meses. En casos debidamente justificados previstos por la autoridad competente, caso por caso, y con el consentimiento formal, libre e informado del marino interesado por escrito, la duración máxima del periodo de servicio a bordo podrá prolongarse». El concepto era establecer el principio y, a continuación, prever posibilidades de excepción muy limitadas, que tendrían que ser aprobadas por la autoridad competente, caso por caso. La propuesta de incluir términos como «ininterrumpidos» y «continuos» no se había aceptado, ya que podría impedir pausas breves de incluso uno o dos días, por ejemplo, y exigir recomenzar el cálculo del periodo máximo.
- 393. El Vicepresidente armador**, en respuesta, acogió con agrado el esfuerzo de concisión al establecer el principio fundamental. Propuso incluso más concisión en la siguiente subenmienda: «la duración máxima del periodo de servicio a bordo deberá ser de once meses. En los casos previstos por la autoridad competente y con el consentimiento mutuo del marino y del armador de que se trate, la duración máxima del periodo de servicio a bordo podrá prolongarse durante un periodo acordado mutuamente». En ese texto, se había hecho un esfuerzo por eliminar todo lo que estuviera previsto en otro lugar en el Convenio, especialmente en relación con las vacaciones anuales. Era necesario que el armador participara en cualquier acuerdo para prolongar la duración máxima del periodo de servicio, ya que, si se dejaba en manos de la gente de mar y de la autoridad competente, el armador podría enfrentarse a una situación que no había acordado.

- 394. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que podría apoyar el texto propuesto por el representante del Gobierno de Francia.
- 395. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** apreció los esfuerzos realizados por el Grupo de los Armadores. Podría apoyar la supresión de la referencia a las vacaciones pagadas. Sin embargo, la nueva versión contenía una disposición sobre las excepciones que era demasiado general. Debería conservar la noción de «en casos excepcionales» y de «caso por caso». También era importante que las autoridades del Estado del pabellón ejercieran cierto control sobre cualquier prolongación. Una duración máxima de once meses ya era un periodo de servicio sumamente largo.
- 396. Un representante del Gobierno de las Bahamas** estuvo de acuerdo con la propuesta del Vicepresidente armador, pero quiso que se conservara la expresión «por escrito» para calificar el consentimiento mutuo.
- 397. Una representante del Gobierno de las Islas Cook** estuvo de acuerdo en general con la propuesta, con la conservación de las palabras «en casos excepcionales» y «por escrito». Respaldo asimismo la supresión del término «libre», que no era fácil de demostrar objetivamente. Pidió al representante del Gobierno de Francia que aclarara si, con la inclusión de la expresión «caso por caso» sería necesario obtener la autorización de la autoridad competente en cada caso.
- 398. Un representante del Gobierno de Noruega** consideró que la subenmienda propuesta por los armadores tenía cierta lógica. Sería esencial conservar las palabras «por escrito». La expresión «en casos excepcionales» bastaría y las palabras «debidamente justificados» podrían omitirse. Las palabras «acordado mutuamente» también deberían conservarse, aunque la expresión «durante un tiempo limitado» no era necesaria.
- 399. A un representante del Gobierno de la República de Corea** le preocupaba que, si se suprimía la referencia a vacaciones anuales, los once meses podrían convertirse en diez meses teniendo en cuenta el derecho a vacaciones.
- 400. Un representante del Gobierno del Reino Unido** consideró que la propuesta presentada por los armadores aportaba más claridad. A su juicio, la expresión «en casos excepcionales» cubría la expresión «caso por caso».
- 401. El Vicepresidente armador** propuso la supresión de «durante un periodo acordado mutuamente», para que el apartado acabara con la expresión «podrá prolongarse». Sin embargo, la expresión «caso por caso» creaba dificultades. Durante la pandemia, aproximadamente 400 000 marinos habían trabajado más allá de la duración máxima del periodo de servicio. No podía esperarse que las autoridades competentes expidieran autorizaciones en cada caso individual. Con respecto a la preocupación expresada en relación con las vacaciones anuales, bastaría que figurara en las actas que la duración máxima de once meses no podría convertirse en diez meses al restar 2,5 días de vacaciones por mes de servicio.
- 402. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que podría estar de acuerdo con la oración más corta, con la supresión de la referencia a las vacaciones anuales. Sin embargo, el resto de la propuesta de los armadores no era aceptable. En particular, la referencia a la prolongación del periodo por mutuo acuerdo entre la gente de mar y el armador mostraba una falta de comprensión de la debilidad básica de la posición de la gente de mar en esa relación. La prolongación de los periodos de servicio hasta 17 meses, como había sido el caso durante la pandemia, superaba con creces lo que podía considerarse una prolongación razonable, tal como señalaba la CEACR.

- 403. Un representante del Gobierno del Canadá** acogió con agrado los esfuerzos realizados para alcanzar un acuerdo. Las expresiones «en casos excepcionales» y «durante un tiempo limitado» deberían conservarse.
- 404. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia**, a pesar de la versión más corta propuesta por el Grupo de los Armadores, prefería la propuesta formulada por el representante del Gobierno de Francia. Sería muy difícil hacer todo caso por caso.
- 405. Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán** subrayó que era importante que se especificara la duración máxima del periodo de servicio, para que las prolongaciones no fueran durante un tiempo ilimitado.
- 406. El Vicepresidente armador**, en respuesta a una pregunta del representante del Gobierno de Francia, indicó que estaría dispuesto a aceptar la expresión «durante un tiempo limitado» si se integraba en un conjunto aceptable. Lo que pretendía era evitar que hubiera cualquier otra fuente de confusión si el Estado del pabellón y las demás partes participaban en una prolongación.
- 407. Un representante del Gobierno de Noruega** consideró que era importante que los Estados del pabellón pudieran regular los casos excepcionales en los que la prolongación de los periodos de servicio pudiera aceptarse para garantizar que no hubiera prolongaciones ilimitadas. La expresión «durante un periodo de tiempo limitado» sería aceptable.
- 408. Una representante del Gobierno de Panamá** estuvo de acuerdo en que era importante que las autoridades nacionales participaran. Toda prolongación debía ser «excepcional» y acordada mutuamente, con el consentimiento del marino por escrito. Era necesario saber cuándo podía tener lugar una prolongación, y tendría que ser por motivos excepcionales.
- 409. La Secretaria de la Mesa** indicó que, de conformidad con los comentarios de la CEACR, toda excepción a la prohibición de renunciar a las vacaciones anuales debía ser muy limitada. No bastaba que tales excepciones se acordaran por consentimiento mutuo, ya que la gente de mar podría estar sometida a una gran presión, por ejemplo, debido a su situación financiera, para aceptar tales prolongaciones, en detrimento de su salud. Un descanso adecuado era importante por motivos de seguridad y para evitar la fatiga excesiva.
- 410. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, tras nuevas consultas, propuso otro texto de compromiso para la segunda oración en el apartado *b)*, del siguiente tenor: «En circunstancias excepcionales, y dentro de los límites previstos por la autoridad competente, caso por caso, y con el consentimiento del marino y del armador por escrito, un marino podrá permanecer a bordo durante un tiempo limitado más allá de once meses».
- 411. El Vicepresidente armador** señaló que la expresión «permanecer a bordo» era vaga, y que probablemente significaría trabajar a bordo, y no meramente como pasajero.
- 412. El Vicepresidente de la gente de mar** consideró que la subenmienda propuesta no había permitido realizar grandes progresos.
- 413.** Durante una breve discusión, varios representantes gubernamentales lamentaron que, a pesar de aproximarse a un acuerdo, no pareciera posible llegar a un texto acordado con madurez en la presente reunión del STC. En vista de la falta de tiempo disponible para proseguir la discusión, se sugirió posponer la discusión de la propuesta a la quinta reunión del STC.
- 414. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, lamentó que esta enmienda no hubiera prosperado, pero reconoció que la discusión demostraba la necesidad de una enmienda del Código del MLC, 2006 sobre

esta cuestión y esperaba con interés las discusiones que tendrían lugar en la siguiente reunión del STC.

415. Así quedó acordado.

Votación por el Comité Tripartito Especial sobre las ocho propuestas aprobadas para enmendar el Código relativas a las reglas 1.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, 4.3 y a los anexos A2-I y A4-I del MLC, 2006

- 416.** De conformidad con el artículo XV, párrafo 4, del MLC, 2006, se procedió a una votación nominal sobre las ocho 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. Por primera vez desde su establecimiento, el Comité votó por vía electrónica.
- 417.** De los 101 Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006, un total de 63 estuvieron representados en la reunión, por lo que se obtuvo el *quorum* requerido.
- 418.** La enmienda al Código del MLC, 2006 relativa a la regla 4.3 (propuesta núm. 1 sobre el equipo de protección personal) obtuvo 432 votos a favor; no hubo votos en contra y hubo 8 abstenciones.
- 419.** Las enmiendas al Código relativas a la regla 3.2 (propuesta núm. 2. sobre la alimentación y el servicio de fonda) obtuvieron 436 votos a favor; no hubo votos en contra y hubo 4 abstenciones.
- 420.** La enmienda al Código relativa a la regla 2.5 (propuesta núm. 3 sobre la repatriación de la gente de mar abandonada) obtuvo 426 votos a favor, 4 votos en contra y 10 abstenciones.
- 421.** Las enmiendas al Código relativas a la regla 4.1 (propuesta núm. 4 sobre la atención médica en tierra) obtuvieron 428 votos a favor, 4 votos en contra y 8 abstenciones.
- 422.** Las enmiendas a los anexos A2-I y A4-I al MLC, 2006 (propuesta núm. 5 sobre la garantía financiera – propietario registrado) obtuvieron 432 votos a favor; no hubo votos en contra y hubo 8 abstenciones.
- 423.** Las enmiendas al Código relativas a la regla 3.1 (propuesta núm. 6 sobre las comunicaciones) obtuvieron 410 votos a favor, 4 votos en contra y hubo 26 abstenciones.
- 424.** La enmienda al Código relativa a la regla 1.4 (propuesta núm. 9 sobre la contratación y la contratación – sistema de protección) obtuvo 426 votos a favor, 2 votos en contra y 12 abstenciones.
- 425.** Las enmiendas al Código relativas a la regla 4.3 (propuesta núm. 11 sobre la notificación obligatoria de las muertes de marinos en el mar) obtuvieron 434 votos a favor; no hubo votos en contra y hubo 6 abstenciones.
- 426.** En todas las votaciones, la mayoría de los votos a favor de las enmiendas comprendieron por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los representantes gubernamentales, 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.
- 427.** Por consiguiente, las ocho propuestas para enmendar el Código del MLC, 2006 fueron adoptadas.
- 428.** El anexo contiene información completa sobre los diferentes votos emitidos.

► V. Otros asuntos

- 429. Un representante del Gobierno de las Islas Marshall** planteó dos cuestiones para su examen por el STC: i) la interpretación y aplicación en la práctica del término «abandono», y ii) el procedimiento para la inclusión o remoción de un buque de la base de datos conjunta OMI/OIT sobre los casos notificados de abandono de gente de mar. Antes de la pandemia de COVID-19, había sido difícil imaginar que el término «abandono», tal como figuraba en la norma A2.5.2, párrafo 2, del MLC, 2006, se interpretaría de otra manera que de conformidad con la definición contenida en el Convenio. Sin embargo, en tiempos recientes, había habido situaciones en las que los buques habían sido declarados abandonados, o habían sido amenazados con ser objeto de una declaración de «abandono» y de ser incluidos, por tanto, en una base de datos sobre los casos de abandono sin que hubiera tenido lugar una investigación exhaustiva de las circunstancias. En un caso, un buque había sido incluido inadecuadamente en la base de datos sobre los casos de abandono a causa de un retraso de la repatriación debido a restricciones impuestas al transporte aéreo en el país de residencia de la gente de mar en el contexto de la pandemia de COVID-19, y a diversas normas locales relativas a la cuarentena. Esto sucedió a pesar de existir un plan de repatriación acordado por la gente de mar y por el armador, y aprobado tanto por el Estado del pabellón como por el Estado del puerto. La inclusión de un buque en la base de datos sobre los casos de abandono se basaba en la norma A2.5.2, párrafo 2, *a)*, que rezaba: «no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar». En relación con esto, indicó que se había informado a su Gobierno de que «si transcurre un periodo considerable de tiempo tras ponerse en marcha el derecho a la repatriación, puede deducirse que el armador no ha sufragado el costo de la repatriación». El orador se oponía enérgicamente a esa interpretación. Además, el proceso actual de inclusión de casos en la base de datos sobre los casos de abandono no permitía la remoción de un buque de la lista de casos de abandono, aunque se hubiera determinado que había sido incluido por error en la misma. Las Islas Marshall habían experimentado daños, porque los buques de los armadores responsables, meticulosos y colaboradores, que se habían esforzado por repatriar a su tripulación en circunstancias sumamente difíciles y habían actuado de conformidad con los convenios marítimos internacionales (incluido el MLC, 2006), habían sido etiquetados públicamente como «buques abandonados». Para que la base de datos sobre los casos de abandono de gente de mar siguiera siendo fiable, sus procedimientos deberían enmendarse. En particular, el STC debería garantizar que: *a)* el significado del término «abandono» se definiera únicamente de conformidad con la norma A2.5.2, párrafo 2, del MLC, 2006, sin ninguna otra interpretación posible; *b)* todas las partes interesadas reconocieran los planes de repatriación que habían sido aprobados por las autoridades competentes; *c)* los procedimientos de inclusión de casos en la base de datos sobre los casos de abandono se revisaran y enmendaran para garantizar como mínimo: i) que todos los casos se examinaran de manera adecuada y que un buque no fuera incluido en la base de datos sobre los casos de abandono a menos que cumpliera uno o más de los tres criterios enumerados en la norma A2.5.2, párrafo 2, del MLC, 2006; ii) que todos los casos se cerraran oportunamente, y iii) que se elaborara un mecanismo para permitir la remoción de un buque de la base de datos sobre los casos de abandono que se hubiera añadido por error a la misma.
- 430. El Vicepresidente armador** observó que, aunque la base de datos sobre los casos de abandono no era estrictamente una cuestión que entrara dentro del ámbito de competencia del STC, los armadores se habían implicado enormemente y durante muchos años se habían comprometido a ayudar a resolver los casos de abandono. Por lo tanto, el STC debería poder

aconsejar que, en relación con la base de datos sobre los casos de abandono y cualquier otra utilización del término bajo los auspicios de la OIT y la OMI, el término «abandono» se definiera explícitamente en la norma A2.5.2, párrafo 2, del MLC, 2006. Su grupo consideraba que sería adecuado examinar los procedimientos y procesos en torno a la base de datos sobre los casos de abandono. Se había adquirido experiencia considerable en los últimos años en lo que respecta a la base de datos, y convendría compartirla en el marco de un examen. Era importante garantizar que los casos que no respondieran a la definición de «abandono» no se añadieran a la base de datos, y que los que ya estaban incluidos en ella se beneficiaran de los esfuerzos realizados por todas las partes interesadas para que pudieran abordarse y cerrarse oportunamente. La Oficina podría proporcionar orientación sobre la manera en que podrían tratarse estas cuestiones, según proceda.

- 431. El Vicepresidente de la gente de mar** consideró que la definición de «abandono» se estaba aplicando tal como se establecía en la norma A2.5.2, párrafo 2, del Convenio. Subrayó que, si un marino debía ser repatriado y el armador no organizaba o pagaba su repatriación inmediatamente, o en un plazo razonable, entonces se consideraba que el armador no había sufragado el costo de la repatriación. Además, si un armador no proporcionaba alimentación, alojamiento, agua potable y suministros esenciales para la supervivencia y atención médica, se consideraba que se había dejado al marino sin manutención y apoyo. Por último, si el armador no había pagado al marino durante dos meses, o había dejado de tener contacto con él, entonces se consideraría que el armador había roto unilateralmente los vínculos con el marino. Asimismo, debería introducirse una noción de temporalidad en las condiciones para evitar que la gente de mar pudiera afirmar eternamente que estaba esforzándose por cumplir las normas. Recordó que, en diciembre de 2020, la Comisión de Expertos había expresado su preocupación por los derechos de la gente de mar, en particular al declarar de manera inequívoca que la fuerza mayor ya no podía ser invocada por los Estados para explicar su incumplimiento del MLC, 2006. El STC había hecho suya esa declaración en una resolución adoptada durante la Parte I de su Cuarta reunión. El cumplimiento del Convenio era obligatorio y la excusa de que la pandemia de COVID-19 había impedido el cumplimiento ya no era pertinente. Su Grupo estaba en desacuerdo con los hechos del caso relatados por el representante del Gobierno de las Islas Marshall. El caso había ocurrido a finales de 2021, mucho después de la declaración realizada por la Comisión de Expertos y de la resolución del STC. La ITF se dedicaba a mantener la fiabilidad de la base de datos sobre los casos de abandono. En relación con las cuestiones planteadas por el representante del Gobierno de las Islas Marshall, indicó que su Grupo: i) estaba de acuerdo en que el término «abandono» debería aplicarse tal como se definía en la norma A2.5.2, párrafo 2, del MLC, 2006; ii) no estaba de acuerdo en que las partes interesadas deberían reconocer los planes de repatriación aprobados por las autoridades competentes, en particular en los casos en que la tripulación había prestado servicio durante muchos meses, más allá de la duración prevista en sus acuerdos de empleo o de los límites establecidos por el MLC, 2006; era fundamental que se permitiera a los sindicatos y a las organizaciones de la gente de mar impugnar esos casos y defender los derechos de la gente de mar, y iii) no consideraba que tuvieran que examinarse los procedimientos relativos a la base de datos sobre los casos notificados de abandono. Todos los casos notificados ya cumplían uno o más de los criterios. Los retrasos en el cierre de los casos no eran consecuencia de los procedimientos establecidos, y dichos casos ya podían suprimirse de la base de datos si la parte que los notificaba estaba de acuerdo en que la notificación era errónea. A fin de resolver este problema, el representante del Gobierno de las Islas Marshall debería enviar una solicitud por escrito a la Oficina solicitando una opinión sobre lo que debía entenderse por «no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar», y entonces hacer un seguimiento de la cuestión en el futuro, en caso necesario.

- 432. Un representante del Gobierno de la India** quiso subrayar las dificultades a las que se enfrentaba su Gobierno al abordar los casos de abandono de la gente de mar notificados a la base de datos OMI/OIT. Propuso la inclusión de información específica sobre la gente de mar abandonada en la base de datos OMI/OIT y la elaboración de un mecanismo para facilitar el rápido intercambio de información y de respuestas por las autoridades del Estado del pabellón, el Estado del puerto más cercano y el Estado del que era nacional el marino abandonado. La base de datos OMI/OIT se había establecido para realizar un seguimiento del problema del abandono de una manera más integral, y permitir así hallar una solución rápida y eficaz a los casos de abandono. El establecimiento de la base de datos OMI/OIT había ayudado a realizar un seguimiento de los casos de abandono de la gente de mar. Sin embargo, había sido necesario introducir otras mejoras para que el mecanismo de seguimiento fuera más completo. Por ejemplo, en los últimos tiempos se había añadido a la base de datos información relacionada con el seguro, o la falta de seguro. No obstante, solucionar los casos de abandono de la gente de mar seguía siendo una tarea compleja que requería mucho tiempo. A este respecto, su Gobierno había concluido que, al tratar los casos de abandono, la falta de información adecuada o pertinente sobre los propios marinos en la base de datos OMI/OIT dificultaba el rápido intercambio de información y de respuestas entre el Estado del pabellón, las autoridades del Estado del puerto más cercano y el Estado del que era nacional el marino abandonado.
- 433.** Añadió que, en los casos en que el armador no cumplía con sus obligaciones, podría alentarse a intervenir al Estado del pabellón o, en algunos casos, al Estado del puerto o al Estado del que el marino era nacional. La India era uno de los países que más gente de mar proporcionaba. Lamentablemente, tal como se indicó en la 108.^a reunión del Comité Jurídico de la OMI, la gente de mar de la India encabezaba la lista de marinos abandonados. En este contexto, la Administración Marítima de la India había señalado lo siguiente. La base de datos OMI/OIT contenía 159 casos de abandono de gente de mar en los que había marinos indios involucrados. Según la información de que disponía la Dirección General de la Navegación Marítima, de un total de 1 379 marinos indios abandonados, se habían resuelto 123 casos en los que había 1 112 marinos indios involucrados, y seguían pendientes 36 casos en los que había 267 marinos indios involucrados. De los 36 casos pendientes, cuatro casos en los que había 21 marinos involucrados databan de 2006, 2008 y 2009. La Administración Marítima de la India seguía teniendo dificultades para actuar con celeridad en lo que respecta a dichos casos debido a la falta de información, como el nombre del marino abandonado, el número que figuraba en el documento de identidad de la gente de mar (DIM), el certificado relativo a los estados de servicio, el número de marinos, y la información de contacto de la agencia de contratación o del proveedor de servicios de contratación y colocación. El Estado del pabellón no recibía respuestas a las solicitudes de información relativas a la gente de mar. Incluso cuando estos casos se habían solucionado supuestamente, la falta de información daba lugar a que se trataran como casos pendientes. Por consiguiente, la India seguía enfrentándose a dificultades para identificar con celeridad a los marinos indios que habían sido abandonados a bordo de los buques debido a la insuficiencia de datos relacionados con la gente de mar en la base de datos de la OMI/OIT. Este largo procedimiento para tratar los casos de abandono era perjudicial para la protección de los derechos fundamentales de la gente de mar consagrados en el MLC, 2006. Debía abordarse efectivamente este retraso en el intercambio de información sobre la gente de mar abandonada y las dificultades consiguientes para aplicar las disposiciones del MLC, 2006. La base de datos OMI/OIT podría mejorarse más aún incluyendo la información siguiente: i) el nombre del marino abandonado; ii) el número del DIM o el número de la libreta de servicio del marino en virtud del Convenio sobre los documentos

de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), o del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185); iii) la información de contacto de la agencia de contratación o del proveedor de servicios de contratación y colocación del marino abandonado (si procede), y iv) información que indicara la respuesta del Estado del pabellón, del Estado del puerto y del Estado del que el marino era nacional. En los casos de abandono de la gente de mar, los Estados Miembros deberían elaborar un mecanismo para obtener una respuesta rápida del Estado del pabellón, de las autoridades del Estado del puerto más cercano o del Estado del que el marino era nacional. Pidió al STC que tomara nota de su intervención como base para las actividades futuras, según procediera.

- 434. Un representante de los armadores** indicó que sería un problema que los nombres y los datos personales de la gente de mar se incluyeran en la base de datos, ya que constituiría una violación del Reglamento general de protección de datos de la Unión Europea (GDPR). Identificar personalmente a los marinos en una base de datos también podría perjudicarles y ponerles en peligro, lo cual agravaría la situación.
- 435. La Secretaria General** indicó que la Oficina estaría dispuesta a proporcionar una opinión jurídica informal en respuesta a la pregunta formulada por el representante del Gobierno de las Islas Marshall si se presentara una solicitud formal a la Oficina con este fin. En lo que respecta a la propuesta de que se llevara a cabo una revisión del funcionamiento de la base de datos, que estaba gestionada conjuntamente por la OMI y la OIT, puso énfasis en que la Oficina tendría que consultar con la OMI de antemano. Sobre la base de los diversos comentarios formulados, la Oficina estaría dispuesta a presentar estas sugerencias a la atención de la OMI y participaría en una discusión con la Mesa del STC antes de su próxima reunión a fin de discutir la mejor manera de proceder.

▶ VI. Fecha de la quinta reunión del Comité Tripartito Especial

- 436.** Se acordó que la quinta reunión del STC se celebraría en 2025. Como consecuencia, el STC estuvo de acuerdo en prolongar hasta 2025 los mandatos de sus Vicepresidentes actuales:
- Sr. Yasuhiro Urano (miembro gubernamental)
 - Sr. Dirk Max Johns (miembro armador)
 - Sr. Mark Dickinson (miembro de la gente de mar)
- 437.** El STC también estuvo de acuerdo en recomendar al Consejo de Administración que el mandato del Sr. Martin Marini (Singapur), nombrado Presidente del Comité durante el periodo 2021-2024, se prolongara en consecuencia hasta 2025.

▶ VII. Declaraciones de clausura

- 438. Una representante del Gobierno de Panamá** señaló que las difíciles situaciones que se habían vivido recientemente en todas las regiones del mundo habían conducido a la necesidad de hallar soluciones. Entre las audaces medidas adoptadas por su Gobierno

había figurado la decisión tomada en septiembre de 2020 de no prolongar los acuerdos de empleo de la gente de mar más allá de once meses, lo que había permitido a la gente de mar desembarcar. Panamá había designado a la gente de mar como trabajadores clave con miras a facilitar la aplicación de los protocolos necesarios. Además, en noviembre de 2021, había tomado medidas para que todos sus marinos nacionales, así como la gente de mar extranjera que llegaba a los puertos panameños, recibiera vacunas. Felicitó a todos los participantes por el consenso alcanzado durante la reunión. Al tiempo que lamentó que la propuesta para establecer en once meses la duración máxima del periodo de servicio en el mar no hubiera prosperado, confiaba en que sentaría las bases para futuras discusiones, y acogió con agrado que el STC hubiera confirmado que la duración máxima del periodo de servicio a bordo fuera, efectivamente, once meses.

- 439. Un representante del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** volvió a destacar el papel primordial que desempeñaba la gente de mar al mantener operativas las cadenas mundiales de suministro, e instó a que se designara a la gente de mar como trabajadores clave. Lamentó que las circunstancias geopolíticas cambiantes estuvieran poniendo de relieve las difíciles circunstancias experimentadas por muchos marinos, que podían poner en peligro su vida, como consecuencia directa de la flagrante falta de respeto del derecho internacional por la Federación de Rusia, incluido el bombardeo de infraestructura civil, como los puertos y los edificios residenciales. Se estimaba que aproximadamente 500 marinos estaban bloqueados en los puertos del mar Negro y del mar de Azov. Las acciones emprendidas por la Federación de Rusia menoscababan la seguridad y la estabilidad internacionales, tal como se reflejaba en la resolución adoptada en marzo de 2022 por el Consejo de Administración, en la que se instaba a la Federación de Rusia a que cesara de inmediato y sin condiciones su agresión. Confiaba en que todas las enmiendas aprobadas por el STC mejorarían considerablemente las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, y proporcionarían orientaciones más sólidas a todos los Miembros que eran partes en el MLC, 2006. Lamentó que la enmienda presentada por su delegación encaminada a proteger y fortalecer los derechos de la gente de mar, en particular con respecto a la duración máxima de los periodos de servicio a bordo, no hubiera prosperado. La OIT estaba desempeñando un papel primordial al afrontar los retos que la gente de mar seguía encarando, y la Unión Europea estaba comprometida a ayudar a quienes se veían afectados por dichos retos. Expresó su más sincero agradecimiento a la Mesa del STC y a los participantes en la misma, y a todos aquellos que habían apoyado su labor, a pesar de los retos inusuales planteados por el formato híbrido de la reunión.
- 440. El Vicepresidente gubernamental** expresó su sincero agradecimiento a todos los que habían participado en la labor del STC y contribuido a ella, y que le habían ayudado a desempeñar sus funciones como Vicepresidente gubernamental y Presidente del Grupo Gubernamental. Acogía con agrado los numerosos resultados positivos obtenidos. En su calidad de representante del Gobierno del Japón, explicó que su país había votado en contra o se había abstenido en ciertos casos debido a la limitación de tiempo para que las autoridades competentes examinaran algunas de las propuestas y la manera de ponerlas en práctica. El Japón era consciente de la importancia de las cuestiones cubiertas por las propuestas adoptadas, y trataría de garantizar su puesta en práctica oportuna. Como parte en el MLC, 2006, seguiría haciendo todo lo posible por aplicar efectivamente los requisitos del Convenio, con miras a garantizar la protección de los derechos de la gente de mar y de su entorno de trabajo, respetando su enorme contribución como trabajadores clave a la economía mundial y no escatimando esfuerzos para salvar vidas humanas, especialmente en vista de las difíciles condiciones creadas por la pandemia de COVID-19.

- 441. La Secretaria General** subrayó que, al igual que la Parte I de la Cuarta reunión del STC en 2021, la Parte II había abordado y respetado todos los puntos inscritos en su orden del día a pesar de las limitaciones adicionales derivadas del formato híbrido de la reunión. Expresó su agradecimiento a todos los que habían participado activamente en la reunión desde diferentes zonas horarias, también a altas horas de la noche. Los logros de la Cuarta reunión del STC reflejaban la determinación de los mandantes tripartitos que utilizaban el MLC, 2006, lo hacían suyo y lo aplicaban, para afrontar los nuevos retos y hallar soluciones operativas gracias a un diálogo social y a un tripartismo sólidos. Había sido un placer para ella dirigir los esfuerzos de la Oficina del Consejero Jurídico, del Departamento de Políticas Sectoriales y del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo al apoyar al STC en sus deliberaciones. Las enmiendas acordadas por el STC se transmitirían a la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) para su aprobación, donde tendría lugar una votación de las enmiendas el 6 de junio, sin más discusión. Tras la aprobación de las enmiendas por la CIT, el Director General las notificaría a todos los Miembros, indicando que los Estados ratificantes tendrían dos años para expresar su desacuerdo formal. Las enmiendas entrarían en vigor seis meses después, aproximadamente a finales de diciembre de 2024. Hasta la quinta reunión del STC en 2025, la Oficina continuaría respondiendo a las solicitudes de apoyo para afrontar los diversos retos que se planteaban. A la luz de las decisiones del STC, según las cuales la gran mayoría de los instrumentos marítimos anteriores se derogarían de aquí a 2030, la Oficina seguiría promoviendo la ratificación del MLC, 2006, con el objetivo de ayudar a todos los Miembros que seguían siendo parte en los convenios anteriores a ratificar el MLC, 2006. La Oficina también continuaría prestando apoyo a los Miembros para que aplicaran plenamente el MLC, 2006, y ya se habían discutido algunas actividades con los Miembros durante la presente reunión. El Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT también comenzaría a examinar las cuestiones inscritas en su orden del día. Tal como decidió el STC, la Oficina organizaría una reunión de expertos en 2023 sobre el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su forma enmendada (núm. 185) y una reunión de expertos en 2024 sobre la seguridad social de la gente de mar. La Oficina también seguiría colaborando con otras organizaciones en el contexto del equipo de tareas interinstitucional *ad hoc* de las Naciones Unidas a fin de examinar la aplicación y puesta en práctica del MLC, 2006 durante la pandemia. Con el apoyo del Centro Internacional de Formación de la OIT, el Foro Mundial anual sobre el MLC, 2006 tendría lugar más tarde en 2022. En nombre de la Oficina, agradeció a la Presidenta su liderazgo durante sus dos mandatos y sus esfuerzos por orientar la labor del Comité con una combinación de firmeza, diplomacia y humor.
- 442. El Vicepresidente armador** recordó la complejidad y las limitaciones de la reunión, a la que se había pedido que examinara doce enmiendas, es decir, más que los doce años anteriores juntos, en menos tiempo y en un formato híbrido con participantes provenientes de decenas de zonas horarias. La reunión había necesitado valor y confianza para superar esos obstáculos. Sin embargo, recordó que el mero hecho de que fuera posible presentar enmiendas al Convenio no significaba que todas las enmiendas propuestas fueran adecuadas. Las enmiendas tenían consecuencias administrativas y de procedimiento, y podían generar conflictos y tener consecuencias imprevistas. Con 101 ratificaciones, el MLC, 2006 estaba estableciendo claramente una nueva dirección para el sector marítimo y para la OIT, y el nuevo objetivo se había establecido ahora en 150 ratificaciones, en consonancia con los otros tres convenios fundamentales de la OMI. Se debería alentar a la Oficina a identificar los países en los que tal vez convendría concentrar los esfuerzos de asistencia técnica. También debía encomiarse a la Oficina por su apoyo en los últimos meses al crear conciencia acerca de la difícil situación en la que se encontraba toda la gente de mar

inocente atrapada en la guerra en Ucrania. Algunos de los marinos afectados estaban bloqueados a bordo de los buques, en una situación de vulnerabilidad, y estaban en la primera línea de fuego, con suministros mínimos de alimentos, agua potable, medicamentos y combustible, lo cual hacía que sus vidas fueran intolerables. Era de esperar que prevaleciera el sentido común y que se permitiera que la gente de mar afectada pudiera regresar segura e inmediatamente a sus hogares. En este contexto, acogió con agrado la posición formal adoptada por el Consejo de Administración de la OIT en relación con la guerra. Al tiempo que expresó su agradecimiento a todos los representantes de los Estados Miembros, recordó que los miembros no habían cumplido sus obligaciones durante los tiempos difíciles de la pandemia. La gente de mar eran trabajadores clave y debería ser tratada con respeto. Debería subrayarse que el MLC, 2006 se aplicaba universalmente: todos los ministerios y todos los departamentos de cada Gobierno interesado estaban vinculados por él. Los armadores reconocían su responsabilidad de garantizar el bienestar de la gente de mar empleada a bordo de los buques en todo el mundo, y seguían sumamente preocupados por la crisis continua de los cambios de tripulación. Un estudio reciente había concluido que la gente de mar seguía sufriendo las terribles consecuencias de la pandemia. El permiso para bajar a tierra, la atención médica y la repatriación deberían volver a la normalidad, y su denegación y negación no eran aceptables como «la nueva normalidad». Era un motivo de preocupación continua que hubiera cada vez más casos de abandono. A pesar de las disposiciones de seguro establecidas, que ya habían comenzado a reducir al mínimo el impacto de tales situaciones, todavía debían abordarse efectivamente las cuestiones pendientes. Por consiguiente, instó a los Estados del pabellón y a los Estados del puerto, así como a los Estados de residencia, a que actuaran de una manera responsable, cumpliendo sus obligaciones contraídas en virtud del MLC, 2006 y las directivas conjuntas de la OIT/OMI sobre el abandono, que se discutirían en el próximo Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT.

- 443.** Felicitó a la Presidenta por su gestión eficaz de la reunión, su sabio liderazgo y su dedicación al abordar las cuestiones relativas a la gente de mar. Haciendo referencia a la eficacia del formato híbrido de la reunión, observó que no habría sido posible examinar todas las enmiendas propuestas sin una presencia en la sala. Confiaba en que habría un número mucho mayor de participantes presenciales en la próxima reunión. Expresó su agradecimiento a todas las personas de la Secretaría que habían prestado apoyo a la reunión, y a los interlocutores sociales por su enfoque colegiado y pragmático en la presente reunión y en los últimos años. La pandemia había reavivado la pasión por una causa conjunta, lo cual era prometedor para los próximos años.
- 444. El Vicepresidente de la gente de mar** expresó su agradecimiento a la Presidenta por su liderazgo en circunstancias tan difíciles, y a la Secretaría por su apoyo. Acogió con agrado el respaldo del Director General durante toda la pandemia, y señaló que esperaba con interés colaborar con el nuevo Director General. Confiaba en que la paz no tardaría en volver al planeta, y a Ucrania en particular, y que toda la gente de mar atrapada en la guerra regresaría segura a sus hogares. Señaló que, si bien el MLC, 2006 constituía un marco valioso, la Parte I de la Cuarta reunión del STC había servido para mostrar que algunos Gobiernos no habían respetado los derechos de la gente de mar. Durante la Parte II de la reunión, se habían adoptado cambios importantes que abarcaban el EPP, la alimentación y el servicio de fonda, la repatriación, la atención médica y la facilitación de información a la gente de mar sobre los sistemas de protección, contratación y colocación, la recopilación de datos en relación con las muertes ocurridas en el mar, y la conectividad social para la gente de mar. Otras cuestiones importantes cubiertas por resoluciones incluían la erradicación del acoso sexual en el mar, los recursos contractuales para la gente de mar y el incremento de los niveles de garantía financiera para la gente de mar abandonada. Sin

embargo, la Parte II de la reunión también había causado cierta decepción en su grupo. La reunión no había conseguido alcanzar un consenso sobre dos enmiendas importantes relativas a la repatriación (domicilio) y a la duración máxima del periodo de servicio en el mar (once meses). Los Gobiernos y los armadores deberían reflexionar sobre la necesidad real de prever excepciones a disposiciones tan esenciales para la seguridad. También observó que, si bien la gente de mar había presentado propuestas de mejora al Convenio en todas las sesiones del STC, los otros grupos solo parecían centrarse en cambios técnicos. En el futuro, si el sector quería atraer y retener a más marinos, se necesitaría una visión a más largo plazo para el trabajo decente y la mejora continua de las normas mínimas. La reunión había estado de acuerdo en que la gente de mar eran trabajadores clave y los interlocutores habían acordado que los agregados eran gente de mar. Sin embargo, solo el diálogo social y el tripartismo permitirían que futuras reuniones acordaran cómo traducir mejor el trabajo decente en mejoras continuas para la gente de mar.

- 445. La Presidenta** agradeció a todos los participantes su arduo trabajo, su cooperación, su dedicación y su perseverancia para examinar todos los puntos inscritos en un orden del día apretado. Expresó su agradecimiento en particular a quienes habían participado en la reunión desde diferentes zonas horarias por su valiosa contribución a las discusiones. Durante sus dos mandatos como Presidenta, había aprendido del compromiso de los armadores y de la gente de mar con la mejora del MLC, 2006 y de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, y también había aprendido de los Gobiernos al escuchar cómo aplicaban el Convenio. Había sido un honor y un privilegio ser Presidenta del STC y deseó al Sr. Marini todo lo mejor para su mandato como Presidente. Por último, agradeció al personal de la Oficina su apoyo, sus conocimientos especializados y su amistad.

► Anexo

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 4.3 (proposition n° 1)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 4.3 (proposal No. 1)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 4.3 (propuesta núm. 1)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	192	120	120	432
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	8	0	0	8

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.
 LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr
 LECLERC, Bernard Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr
 GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr
 QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr

ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms

CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms

LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg

SIUDA, Marc M.

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

MOSLIM, ZALIKHA Ms

Malte

CUTAJAR, GORDON Dr

TABONE, Ivan Dr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr

LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms

MIFSUD, Max Mr

OmanALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

PanamaVILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VAN DE VEN, Roel Mr

VINKENVLEUGEL, Paul Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms

CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

OSTREGA, Krzysztof Mr

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr

JIN, Ho-Hyun Mr

RoumanieDUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.**Royaume-Uni**

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr

PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms

THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

LÜCHINGER, Michaela Mme

STUDER, Andrin M.

Thaïlande

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

DONKO, Djagou Ikpodon M.

Tunisie

CHAIBI, Anouar M.

ZROUD, Lamia Mme

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

WILLIAMS, Peter Mr

FERNANDO RESANO, Luis Mr

SHAW, Natalie Ms

TANGEN, Paal Mr

CERCHE, Sarah Ms

HOHLMANN, Bertil Mr

GILBERT, Hannah Ms

SPRINGETT, Tim Mr

PEETERS, Hilde Ms

WILLIAMS, Jennifer Ms

SORMANI, Mariachiara Ms

JOHNS, Max Mr

CONSTANTINO, Sophoclis Ms

INGLIS, Stewart Mr

VICENTE, Helio Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

BERRAMA, Seddik Mr

LE GUEVEL, Thierry Mr

CASTANO, Cristian Mr

SPAIN, Christian Mr

SUKHORUKOV, Yury Mr

PANJRI, Adam Mr

RAGONJAN, Alex Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

REZAEI, Saman Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

NAIR, Sunil Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

VENTURA, Susana Ms

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr

VO, DU Y THANG Mr

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 3.2 (proposition n° 2)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 3.2 (proposal No. 2)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 3.2 (propuesta núm. 2)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	196	120	120	436
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	4	0	0	4

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.
 LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr
 LECLERC, Bernard Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr
 GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr
 QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr
 ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms
 CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms
 LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg	SIUDA, Marc M. RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme	Royaume-Uni	COUSLEY, John MR PEACEY, Sophie Ms	Gens de mer / Seafarers / Gente de mar	LE GUEVEL, Thierry Mr CASTANO, Cristian Mr SPAIN, Christian Mr REZAEI, Saman Mr BERRAMA, Seddik Mr SINGH THAKUR, Amar Mr NAIR, Sunil Mr PANJRI, Adam Mr SUKHORUKOV, Yury Mr ZEC, Dororea Ms VENTURA, Susana Ms RAGONJAN, Alex Mr MEIJER, Sascha Ms DICKINSON, Mark Mr DYRING, Lena Ms
Malaisie	FAIZ, MOHD NURRUL Mr MOSLIM, ZALIKHA Ms	Saint-Marin	ANDRENACCI, Marilena Mme		
Malte	CUTAJAR, GORDON Dr TABONE, Ivan Dr	Singapour	CHEAH, Aun Aun Mr PNG, Angela Ms		
Maurice	BABOO, Devika Ms	Suède	ATAK, Yesim Ms THORSKÖLD, Siv Ms		
Nigéria	LAWAN, ALIYU Mr ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr	Suisse	LÜCHINGER, Michaela Mme STUDER, Andrin M.		
Norvège	STORHAUG, Haakon Mr LEM, Unn C. Ms	Thaïlande	LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms		
Nouvelle-Zélande	ADAM, Claire Ms MIFSUD, Max Mr	Togo	GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M. DONKO, Djagou Ikpadon M.		
Oman	ALQURRI, Mohammed Abdullah Masood Engineer AL KHANJARI, Idris H.E. Mr	Tunisie	CHAIBI, Anouar M. ZROUD, Lamia Mme		
Panama	VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA Sra. BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.	Viet Nam	VO, DU Y THANG Mr HOANG, HONG GIANG Mr		
Pays-Bas	VAN DE VEN, Roel Mr VINKENVLEUGEL, Paul Mr	Armateurs / Shipowners / Armadores	WILLIAMS, Peter Mr FERNANDO RESANO, Luis Mr SHAW, Natalie Ms TANGEN, Paal Mr CERCHE, Sarah Ms HOHLMANN, Bertil Mr SPRINGETT, Tim Mr VICENTE, Helio Mr PEETERS, Hilde Ms WILLIAMS, Jennifer Ms SORMANI, Mariachiara Ms JOHNS, Max Mr CONSTANTINO, Sophoclis Ms INGLIS, Stewart Mr GILBERT, Hannah Ms		
Philippines	RAMOS, Kristine Carol Ms CRUZADO, JOMEL Mr				
Pologne	PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms OSTREGA, Krzysztof Mr				
Portugal	BAPTISTA, Susana Ms LEITÃO CORREIA, Carlota Ms				
République de Corée	KIM, Ji-Hong Mr JIN, Ho-Hyun Mr				
Roumanie	DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU M.				
				► Abstentions/Abstenciones:	
				Gouvernements / Governments / Gobiernos	
				Chili	ESCOBAR, Manuel Sr. GONZALEZ, Alejandra Sra.

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 2.5 (proposition n° 3)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 2.5 (proposal No. 3)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 2.5 (propuesta núm. 3)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	186	120	120	426
Contre/Against/En contra:	4	0	0	4
Abstentions/Abstenciones:	10	0	0	10

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.
 CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

Canada

LECLERC, Bernard Mr
 WEATHERDON, Scott Mr

Chine

HE, Leibin Ms

ZHOU, Chunfa Mr

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Finlande

ALSTELA, Aino-Maija Ms
 NIEMINEN, Elli Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr
 VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

QUINN, Alan Mr
 KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr
 ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms
 CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr
 SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

SIUDA, Marc M.
 RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

Malaisie

MOSLIM, ZALIKHA Ms
 FAIZ, MOHD NURRUL Mr

Malte

TABONE, Ivan Dr
 CUTAJAR, GORDON Dr

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr
 ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr
 LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms
 MIFSUD, Max Mr

Oman

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr
 ALQURRI, Mohammed Abdullah
 Masood Engineer

Panama

VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
 Sra.
 BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VINKENVLEUGEL, Paul Mr
 VAN DE VEN, Roel Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms
 CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr
 PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms
 LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr
 JIN, Ho-Hyun Mr

Roumanie

DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
 M.

Royaume-Uni

COUSLEY, John MR
 PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr
 PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms
 THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

STUDER, Andrin M.
 LÜCHINGER, Michaela Mme

Thaïlande

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms
 LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

Togo

DONKO, Djagou Ikpardon M.
 GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

Tunisie

ZROUD, Lamia Mme
 CHAIBI, Anouar M.

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

HOHLMANN, Bertil Mr
 SHAW, Natalie Ms
 INGLIS, Stewart Mr
 TANGEN, Paal Mr
 CERCHE, Sarah Ms
 GILBERT, Hannah Ms
 VICENTE, Helio Mr
 CONSTANTINO, Sophoclis Ms
 WILLIAMS, Jennifer Ms
 FERNANDO RESANO, Luis Mr
 SORMANI, Mariachiara Ms
 JOHNS, Max Mr
 PEETERS, Hilde Ms
 WILLIAMS, Peter Mr
 SPRINGETT, Tim Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

BERRAMA, Seddik Mr
 LE GUEVEL, Thierry Mr
 CASTANO, Cristian Mr
 SPAIN, Christian Mr
 PANJRI, Adam Mr
 SINGH THAKUR, Amar Mr
 SUKHORUKOV, Yury Mr

REZAEI, Saman Mr
 ZEC, Dororea Ms
 DYRING, Lena Ms
 VENTURA, Susana Ms
 NAIR, Sunil Mr
 RAGONJAN, Alex Mr
 DICKINSON, Mark Mr
 MEIJER, Sascha Ms

▶ Contre/Against/En contra:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Fédération de Russie**

GULYAEV, Denis Mr
 POSHIVAY, Alexandr Mr

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

GONZALEZ, Alejandra Sra.
 ESCOBAR, Manuel Sr.

Maurice

BABOO, Devika Ms

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr
 VO, DUY THANG Mr

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 4.1 (proposition n° 4)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 4.1 (proposal No. 4)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 4.1 (propuesta núm. 4)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	188	120	120	428
Contre/Against/En contra:	4	0	0	4
Abstentions/Abstenciones:	8	0	0	8

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

RANTSOABE, Sibusiso Mr

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms

TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

GRECH, Michelle Ms

PUSEY, Greg Mr

Bahamas

OLSEN, Oli Mr

JONES, Isabella Ms

Belgique

VERELST, Véronique Mme

NAUWELAERTS, Anyès Mme

Brésil

AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr

LECLERC, Bernard Mr

Chine

HE, Leibin Ms

ZHOU, Chunfa Mr

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr

PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

BLANCO, Carlos Sr.

VINENT, Olga Lidia Sra.

Fédération de Russie

GULYAEV, Denis Mr

POSHIVAY, Alexandr Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms

ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.

LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Cook

ANDREANI, Rachele Ms

THONDOO, Sandrina Ms

Îles Marshall

VON STEIN, Alex Mr

HAFNER, John Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

RIDZANI, Akmad Yani Mr

Irlande

QUINN, Alan Mr

KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Jordanie

ALKHARABSHEH, Amer Mr

JARADAT, SAIB Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

CEDERIC, D'SOUZA Mr

MARGARET C, ANSUMANA Ms

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr

SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

SIUDA, Marc M.

Malaisie

MOSLIM, ZALIKHA Ms
FAIZ, MOHD NURRUL Mr

Malte

TABONE, Ivan Dr
CUTAJAR, GORDON Dr

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr
ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr
LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms
MIFSUD, Max Mr

Oman

ALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer
AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

Panama

VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.
BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VINKENVLEUGEL, Paul Mr
VAN DE VEN, Roel Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms
CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr
PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms
BAPTISTA, Susana Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr
JIN, Ho-Hyun Mr

Roumanie

DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.

Royaume-Uni

PEACEY, Sophie Ms
COUSLEY, John MR

Singapour

PNG, Angela Ms
CHEAH, Aun Aun Mr

Suède

ATAK, Yesim Ms
THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

LÜCHINGER, Michaela Mme
STUDER, Andrin M.

Thaïlande

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms
LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

Togo

DONKO, Djagou Ikpodon M.
GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

Tunisie

ZROUD, Lamia Mme
CHAIBI, Anouar M.

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr
VO, DUY THANG Mr

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

FERNANDO RESANO, Luis Mr
INGLIS, Stewart Mr
TANGEN, Paal Mr
WILLIAMS, Peter Mr
CERCHE, Sarah Ms
HOHLMANN, Bertil Mr
GILBERT, Hannah Ms
CONSTANTINO, Sophoclis Ms
SHAW, Natalie Ms
VICENTE, Helio Mr
SPRINGETT, Tim Mr
JOHNS, Max Mr
SORMANI, Mariachiara Ms
WILLIAMS, Jennifer Ms
PEETERS, Hilde Ms

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

SINGH THAKUR, Amar Mr
PANJRI, Adam Mr
RAGONJAN, Alex Mr
SUKHORUKOV, Yury Mr
SPAIN, Christian Mr
CASTANO, Cristian Mr
LE GUEVEL, Thierry Mr

BERRAMA, Seddik Mr

REZAEI, Saman Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

NAIR, Sunil Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

VENTURA, Susana Ms

▶ Contre/Against/En contra:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Japon**

URANO, Yasuhiro Mr

HASEGAWA, Takayuki Mr

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Maurice

BABOO, Devika Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant les annexes A2-I et A4-I (proposition n° 5)

Record vote on the amendments to the Code relating to Appendices A2-I and A4-I (proposal No. 5)

Votación nominal relativa a las enmiendas en los anexos A2-I y A4-I (propuesta núm. 5)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	192	120	120	432
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	8	0	0	8

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.
 LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr
 LECLERC, Bernard Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr
 GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr
 QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr
 ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULLI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms
 CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms
 LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg

SIUDA, Marc M.

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

MOSLIM, ZALIKHA Ms

Malte

CUTAJAR, GORDON Dr

TABONE, Ivan Dr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr

LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms

MIFSUD, Max Mr

OmanALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

PanamaVILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VAN DE VEN, Roel Mr

VINKENVLEUGEL, Paul Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms

CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

OSTREGA, Krzysztof Mr

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr

JIN, Ho-Hyun Mr

RoumanieDUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.**Royaume-Uni**

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr

PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms

THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

LÜCHINGER, Michaela Mme

STUDER, Andrin M.

Thaïlande

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

DONKO, Djagou Ikpodon M.

Tunisie

CHAIBI, Anouar M.

ZROUD, Lamia Mme

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

WILLIAMS, Peter Mr

FERNANDO RESANO, Luis Mr

SHAW, Natalie Ms

TANGEN, Paal Mr

CERCHE, Sarah Ms

HOHLMANN, Bertil Mr

GILBERT, Hannah Ms

SPRINGETT, Tim Mr

PEETERS, Hilde Ms

WILLIAMS, Jennifer Ms

SORMANI, Mariachiara Ms

JOHNS, Max Mr

CONSTANTINO, Sophoclis Ms

INGLIS, Stewart Mr

VICENTE, Helio Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

BERRAMA, Seddik Mr

LE GUEVEL, Thierry Mr

CASTANO, Cristian Mr

SPAIN, Christian Mr

SUKHORUKOV, Yury Mr

PANJRI, Adam Mr

RAGONJAN, Alex Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

REZAEI, Saman Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

NAIR, Sunil Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

VENTURA, Susana Ms

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr

VO, DUY THANG Mr

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 3.1 (proposition n° 6)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 3.1 (proposal No. 6)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 3.1 (propuesta núm. 6)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	170	120	120	410
Contre/Against/En contra:	4	0	0	4
Abstentions/Abstenciones:	26	0	0	26

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

RANTSOABE, Sibusiso Mr

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms

TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

GRECH, Michelle Ms

PUSEY, Greg Mr

Belgique

VERELST, Véronique Mme

NAUWELAERTS, Anyès Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr

PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.

BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr

GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms

ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LEBRUN, OLIVIER M.

LE NOZAHIC, YVES M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Marshall

VON STEIN, Alex Mr

HAFNER, John Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr

PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr

QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Jordanie

ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

CEDERIC, D'SOUZA Mr

MARGARET C, ANSUMANA Ms

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr

SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

SIUDA, Marc M.

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

MOSLIM, ZALIKHA Ms

Malte

CUTAJAR, GORDON Dr

TABONE, Ivan Dr

Nigéria

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

LAWAN, ALIYU Mr

Norvège

LEM, Unn C. Ms

STORHAUG, Haakon Mr

Nouvelle-Zélande

MIFSUD, Max Mr

ADAM, Claire Ms

Oman

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

ALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer

Panama

VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VINKENVLEUGEL, Paul Mr

VAN DE VEN, Roel Mr

Philippines

CRUZADO, JOMEL Mr

RAMOS, Kristine Carol Ms

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr

PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr

JIN, Ho-Hyun Mr

Roumanie

DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.

Royaume-Uni

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr

PNG, Angela Ms

Suède

THORSKÖLD, Siv Ms

ATAK, Yesim Ms

Suisse

STUDER, Andrin M.

LÜCHINGER, Michaela Mme

Thaïlande

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

DONKO, Djagou Ikpadon M.

Tunisie

ZROUD, Lamia Mme

CHAIBI, Anouar M.

Armateurs / Shipowners / Armadores

SHAW, Natalie Ms

WILLIAMS, Peter Mr

FERNANDO RESANO, Luis Mr

WILLIAMS, Jennifer Ms

CERCHE, Sarah Ms

HOHLMANN, Bertil Mr

GILBERT, Hannah Ms

VICENTE, Helio Mr

PEETERS, Hilde Ms

TANGEN, Paal Mr

SORMANI, Mariachiara Ms

JOHNS, Max Mr

CONSTANTINO, Sophoclis Ms

SPRINGETT, Tim Mr

INGLIS, Stewart Mr

Gens de mer / Seafarers / Gente de mar

REZAEI, Saman Mr

VENTURA, Susana Ms

DYRING, Lena Ms

ZEC, Dororea Ms

SUKHORUKOV, Yury Mr

BERRAMA, Seddik Mr

LE GUEVEL, Thierry Mr

SPAIN, Christian Mr

MEIJER, Sascha Ms

PANJRI, Adam Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

CASTANO, Cristian Mr

DICKINSON, Mark Mr

NAIR, Sunil Mr

RAGONJAN, Alex Mr

▶ Contre/Against/En contra:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Viet Nam

VO, DUY THANG Mr

HOANG, HONG GIANG Mr

▶ Abstentions/Abstenciones:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Bahamas

JONES, Isabella Ms

OLSEN, Oli Mr

Canada

LECLERC, Bernard Mr

WEATHERDON, Scott Mr

Chili

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms

ANDREANI, Rachele Ms

Japon

HASEGAWA, Takayuki Mr

URANO, Yasuhiro Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 1.4 (proposition n° 9)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 1.4 (proposal No. 9)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 1.4 (propuesta núm. 9)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	186	120	120	426
Contre/Against/En contra:	2	0	0	2
Abstentions/Abstenciones:	12	0	0	12

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.
 CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.
 COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

Canada

LECLERC, Bernard Mr
 WEATHERDON, Scott Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

GULYAEV, Denis Mr
 POSHIVAY, Alexandr Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms
 DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

VON STEIN, Alex Mr

HAFNER, John Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

QUINN, Alan Mr
 KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

HASEGAWA, Takayuki Mr
 URANO, Yasuhiro Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

CEDERIC, D'SOUZA Mr
 MARGARET C, ANSUMANA Ms

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr
 SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

SIUDA, Marc M.
 RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 4.3 (proposition n° 11)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 4.3 (proposal No. 11)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 4.3 (propuesta núm. 11)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	194	120	120	434
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	6	0	0	6

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

RANTSOABE, Sibusiso Mr

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms

TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

GRECH, Michelle Ms

PUSEY, Greg Mr

Belgique

VERELST, Véronique Mme

NAUWELAERTS, Anyès Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Canada

LECLERC, Bernard Mr

WEATHERDON, Scott Mr

Chili

GONZALEZ, Alejandra Sra.

ESCOBAR, Manuel Sr.

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

BAUCHY, Philippe Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.

BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

GULYAEV, Denis Mr

POSHIVAY, Alexandr Mr

Finlande

ALSTELA, Aino-Maija Ms

NIEMINEN, Elli Ms

France

LEBRUN, OLIVIER M.

LE NOZAHIC, YVES M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Cook

ANDREANI, Rachele Ms

THONDOO, Sandrina Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

RIDZANI, Akmad Yani Mr

Irlande

QUINN, Alan Mr

KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr

HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr

ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms

CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms

LASIAUSKAS, Linas Mr

