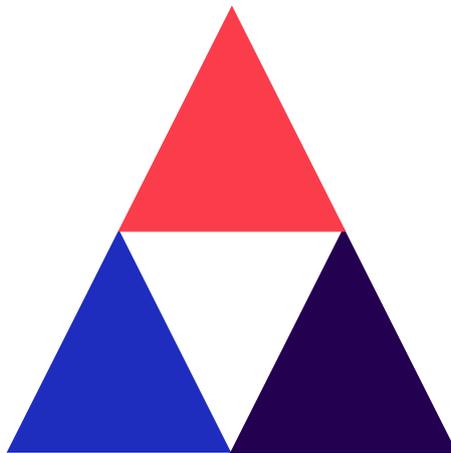




## ► Informe final

Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada - Parte I  
(en línea, 19-23 de abril de 2021)



---

Este documento contiene informaciones generales sobre el conjunto de documentos elaborados para facilitar la discusión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), que tratan sobre los instrumentos relativos al trabajo marítimo (gente de mar) que han de examinarse en su cuarta reunión (del 19 al 23 de abril de 2021).

El documento expone los principales conceptos necesarios para comprender las notas técnicas temáticas.

---

## Índice

---

	<b>Página</b>
I. Introducción .....	5
II. Composición del Comité Tripartito Especial.....	5
III. Declaraciones de apertura .....	6
IV. Intercambio de información relacionado con la aplicación del MLC, 2006 .....	13
a) La COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo .....	13
b) Solicitud de la Organización Marítima Internacional de establecer un grupo de trabajo mixto OMI/OIT .....	29
c) Horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial .....	34
d) El MLC, 2006 y la digitalización: utilización de documentos electrónicos .....	40
V. Examen de las normas internacionales del trabajo relacionadas con el sector marítimo.....	42
VI. Examen de los proyectos de resolución.....	54
VII. Otros asuntos.....	59
VIII. Clausura de la reunión.....	60

## Anexos

I. Orden del día (Rev.) (6 de abril de 2021).....	65
II. Resolución relativa a la aplicación y puesta en práctica del MLC, 2006 durante la pandemia de COVID-19.....	66
III. Resolución relativa a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar .....	70

## ▶ I. Introducción

---

1. El Comité Tripartito Especial (STC) fue establecido por la 318.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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. La parte II se celebrará del 25 al 29 de abril de 2022 (a reserva de la aprobación formal del Consejo de Administración) en la sede de la OIT en Ginebra. 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 estará compuesto 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 Convenio. La reunión contó con la participación a distancia de 338 representantes gubernamentales, 43 representantes de los armadores y 61 representantes de la gente de mar. También asistieron a la reunión los representantes de una serie de organizaciones intergubernamentales y de organizaciones internacionales no gubernamentales, así como partes interesadas. La lista de participantes está disponible en el sitio web de la reunión.

3. La Mesa del STC, que fue designada en 2018 por un mandato de tres años, fue la siguiente:

**Presidenta:** Sra. Julie Carlton (miembro gubernamental, Reino Unido)

**Vicepresidentes:** Sr. Martin Marini (Gobierno, Singapur)

Sr. Dirk Max Johns (armadores)

Sr. Mark Dickinson (gente de mar)

4. El STC estableció un Comité de Redacción (responsable de examinar las enmiendas a dos proyectos de resoluciones) integrado por los siguientes miembros:

**Gobiernos:** Sra. Eva Lianne Berger-Veldkamp, Dominica; Sra. Carlota Leitão Correia, Portugal, y Sr. Yasuhiro Urano, Japón

**Armadores:** Sr. Tim Springett, Sra. Nicola Spencer y Sra. Hilde Peeters

**Gente de mar:** Sr. Charles Boyle, Sra. Lena Dyring y Sra. Dorotea Zec

### ▶ III. Declaraciones de apertura

---

5. **La Presidenta** inauguró la reunión y dio la bienvenida a los participantes a la primera reunión virtual del STC. Tomó nota de la presencia de tres miembros de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR), el Presidente, doctor Dixon-Caton, el profesor Athanassiou y la jueza Thomas-Felix. Recordó el mandato del STC y revisó sus tareas para su cuarta reunión. Puso de relieve las disposiciones especiales y las normas de procedimiento aplicables a la cuarta reunión del STC, y el proyecto de programa de trabajo, y señaló su aceptación por la reunión. El orden del día de la reunión se reproduce en el anexo I.
6. **La Secretaria General** (Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo) dio la bienvenida a los participantes a una reunión que estaba celebrándose en tiempos muy difíciles. La observación general de la CEACR, publicada en diciembre de 2020, puso de relieve que precisamente en tiempos de crisis la cobertura protectora del MLC, 2006 cobraba suma importancia y debía aplicarse escrupulosamente, en particular dado que solo establecía normas mínimas para la protección de los derechos de la gente de mar. Expresó su agradecimiento a los miembros de la CEACR que seguirían las discusiones del STC. Con los 11 países adicionales que habían ratificado el MLC, 2006 desde la tercera reunión del STC, el Convenio había sido ratificado en la actualidad por 97 Estados Miembros de la OIT, que representaban más del 91 por ciento de la flota mundial. También se habían recibido indicaciones de que otros países, incluidos Egipto, Georgia, Israel, el Pakistán, Turquía y Ucrania, estaban muy avanzados en el proceso de ratificación. Esta excelente noticia confirmaba que el alcance del Convenio seguía creciendo, consolidando así su papel como el cuarto pilar del régimen marítimo internacional. Sin embargo, la crisis actual exigía un firme compromiso renovado de todos los Estados ratificantes y de todos los demás países con intereses marítimos, incluidos los Estados del pabellón, del puerto y proveedores de mano de obra, a fin de asegurar el pleno cumplimiento y la aplicación armoniosa del MLC, 2006 en todo el mundo. Se confiaba en que las discusiones del STC, sus decisiones de esta semana y las medidas adoptadas en los próximos meses marcarían un punto de inflexión al reforzar la cooperación necesaria entre los Estados y dentro de los mismos para hallar soluciones tangibles a fin de superar los retos a los que se enfrentaba actualmente la industria, y de garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes a la gente de mar.
7. **El Vicepresidente armador** rindió homenaje al excelente apoyo prestado a lo largo del último año, sumamente desafiante, por el Presidente del STC y las Secretarías de la OIT, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), y agradeció a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) su voluntad continua de colaborar en temas que suscitaban preocupación. La colaboración había sido frecuente, de confianza y pragmática, y la cooperación había pasado a un nivel de confianza totalmente nuevo. También dio las gracias por su ayuda a otros organismos, como la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar, la Asociación Internacional de Medicina Marítima y la Asociación Marítima Cristiana Internacional. Visto en retrospectiva, el *leitmotiv* de todas las actividades de los asociados en los catorce últimos meses habían sido muy sorprendentes. El mundo había llegado a un punto muerto. Muchas actividades económicas habían cesado, y algunas todavía no se habían reanudado. Sin embargo, durante ese periodo los buques habían seguido efectuando viajes, y se habían entregado los víveres, la energía, los medicamentos, los productos electrónicos y los bienes de consumo necesarios en las oficinas establecidas en casa. Sin embargo, esa logística

ininterrumpida solo había sido posible porque la gente de mar había seguido trabajando sin tregua, y cientos de miles de marinos habían asumido inmediatamente sus responsabilidades y habían ido mucho más allá de su deber. El destino de esos marinos había sido el tema de cientos de reuniones entre las partes interesadas.

8. Recordando que la primera tarea del STC, en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, era examinar continuamente la aplicación del Convenio, puso de relieve las diferencias de interpretación de las disposiciones del MLC, 2006, por los diversos Estados Miembros. En cambio, el alto nivel de arqueo mundial cubierto por los Estados ratificantes, combinado con la disposición del artículo V sobre el trato no más favorable, significaba que la mayoría de los buques de navegación marítima cumplían actualmente los requisitos del Convenio. El buque, o su tripulación, no tenía la culpa de que dichas interpretaciones o determinaciones nacionales difirieran de las del Estado del puerto. Esas diferencias, salvo que fueran peligrosas para la seguridad y la salud de la gente de mar, no deberían utilizarse para inmovilizar los buques, sino que más bien deberían señalarse a la atención del STC o, en los casos muy graves, a la Oficina, de conformidad con la regla 5.2 del MLC, 2006. Se debería alentar a los países que aún no habían ratificado el MLC, 2006 a hacerlo con carácter urgente, con objeto de lograr unas condiciones equitativas. Expresó su agradecimiento a la CEACR por su excelente trabajo y análisis, y por su respuesta a las preocupaciones expresadas por los interlocutores sociales en relación con la pandemia. Los llamamientos de los interlocutores sociales se habían escuchado y comprendido y se habían tomado medidas en consecuencia, lo cual era una indicación alentadora de que el MLC, 2006 se aplicaba en la práctica. Se debería alentar a los Gobiernos a aprovechar la oportunidad que brindaba el STC para discutir los problemas que habían surgido y a determinar cómo podrían prevenirse en el futuro. En lo que respecta a la segunda tarea del STC, a saber, considerar propuestas de enmienda del Convenio, puso de relieve que todas las propuestas de enmienda tendrían que sopesarse con cautela para que no supusieran cargas administrativas adicionales para los Estados Miembros, los armadores y la gente de mar. Cuando la segunda parte de la cuarta reunión del STC considerara propuestas de enmienda del Convenio, debería evitar aquellas que solo tuvieran por objeto abordar cuestiones específicas o de actualidad que ya estaban cubiertas por las obligaciones generales, así como las enmiendas que volvieran sobre cuestiones que no habían logrado anteriormente la aprobación tripartita. Por consiguiente, las enmiendas consideradas y acordadas solo deberían referirse a cuestiones que no se hubieran cubierto antes y aquellas que el STC estimara que debían mejorarse, y dichas enmiendas deberían evitar imponer una carga administrativa adicional excesiva.
9. Puso énfasis en que la OIT era una organización única y en que el MLC, 2006 era un instrumento único. Si bien se había logrado mucho en los 20 últimos años desde el Acuerdo de Ginebra en 2001, debía reconocerse que la pandemia actual no se había previsto en el momento de la redacción del Convenio. Por consiguiente, tal vez fuera adecuado determinar si eran necesarias revisiones para que pudiera aplicarse más efectivamente en condiciones similares a las experimentadas durante la pandemia. Con este fin, los Gobiernos deberían identificar ámbitos en los que las administraciones marítima y del trabajo ejercieran el control, y ámbitos que incumbieran a otros departamentos, tales como los responsables de la salud o de la seguridad nacional. Los problemas que habían surgido durante la pandemia hacían creer que, en algunos países, no se había consultado de una manera adecuada con esos otros departamentos durante el proceso de ratificación. Por último, la consideración de otras enmiendas al Convenio debía enfocarse con cautela, ya que muchas enmiendas podían actuar como un desincentivo para los países que no habían ratificado el Convenio, que en la actualidad había sido ratificado por algo más de la mitad

de los Estados Miembros de la OIT. El objetivo era lograr la ratificación del Convenio por todos los Estados Miembros de la OIT, con miras a garantizar el mismo nivel de ratificación que los otros tres convenios fundamentales de la OMI. Los armadores esperaban con interés continuar con el espíritu de cooperación tripartita sólidamente integrado al determinar soluciones que redundaran en beneficio de la gente de mar y de la industria del transporte marítimo.

- 10. El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que la crisis de la COVID-19 había expuesto a la comunidad mundial de la gente de mar a muchos retos, y muchas privaciones habían afectado el bienestar, la seguridad y la salud de los marinos, incluida la salud mental. Era difícil hallar palabras para describir el impacto sumamente devastador que esta crisis había tenido en los marinos, aunque aparentemente se les considerara trabajadores esenciales. Era importante reconocer que la pandemia había mostrado que el sistema para la regulación del transporte marítimo era un fracaso, en una dura crítica de la consideración que se tenía de la gente de mar y de la industria del transporte marítimo. A diferencia de otros muchos sectores de la economía mundial, que se habían interrumpido para proteger a los trabajadores, se había esperado que la gente de mar continuara trabajando para mantener operativas las cadenas mundiales de suministro. En los doce últimos meses, la industria había tenido que aunar esfuerzos, dejar de lado sus diferencias y, con la participación de otras muchas organizaciones, trabajar sin descanso y en un espíritu de colaboración para garantizar que el trabajo y la dedicación de la gente de mar no cayeran en el olvido y que los marinos gozaran de igualdad de trato con todos los demás trabajadores que estaban en la primera línea de la cadena mundial de suministro. Muchos Gobiernos parecían haber hecho caso omiso de la difícil situación de la gente de mar. El objetivo de la presente reunión no era promover las medidas que habían adoptado los interlocutores sociales, la Oficina y otros organismos especializados de las Naciones Unidas y organizaciones de bienestar en beneficio de la gente de mar y de la industria del transporte marítimo, sino discutir el instrumento que estaba concebido para proteger a la gente de mar, y reconocer al mismo tiempo que les había fallado. El MLC, 2006, que era una refundición de normas mínimas internacionales que había sido ratificado por casi 100 países, y que había sido enmendado tres veces desde su entrada en vigor, tenía por objeto proteger y mejorar continuamente los derechos sociales y laborales fundamentales de la gente de mar. A menudo se hacía referencia al Convenio como «la carta de derechos para la gente de mar». Sin embargo, parecía que los países podían ignorar esos derechos cuando les convenía. La presente reunión brindaba una oportunidad inestimable para discutir estas cuestiones de una manera abierta y con franqueza. La cuestión que se planteaba era por qué la autoridad del Convenio se había puesto en entredicho tan fácilmente. Sin embargo, en lugar de nombrar y avergonzar a Gobiernos, la reunión debería centrarse en un intercambio franco de opiniones, poniendo de relieve los fallos evidentes y proponiendo soluciones para los 1,8 millones de marinos de todo el mundo y sus empleadores. Era necesario comenzar el proceso de restablecer la confianza en el sistema de las Naciones Unidas y la primacía del derecho internacional, la OIT, el MLC, 2006, y los derechos fundamentales que pretendía garantizar. Era preciso recordar que las disposiciones del MLC, 2006 representaban normas mínimas encaminadas a contribuir al trabajo decente y a unas condiciones equitativas en las que el éxito comercial no se lograba a costa de la explotación de la gente de mar. La pandemia había puesto de manifiesto la fragilidad y la fragmentación de la industria marítima, y los principales Estados del pabellón no tenían el peso político necesario para insistir en los cambios de política que habrían sido de ayuda durante la pandemia. Los armadores de países con economías desarrolladas no gozaban de apoyo político nacional, porque sus buques enarbolaban el pabellón de otros países.

Además, los países proveedores de mano de obra no tenían el poder para influir en las decisiones mundiales que afectaban a sus ciudadanos. La estructura de la industria marítima había sido totalmente incapaz de hacer frente a las consecuencias de la pandemia imprevista. Se habían adoptado medidas estrictas para proteger las fronteras y a los ciudadanos, y se habían realizado enormes esfuerzos para contener el virus, lo que había conducido a que muchos países pararan la producción industrial y apoyaran los empleos a través de medidas financieras. Sin embargo, una vez que los países habían relajado las restricciones, la gente de mar había quedado atrás. No se había pensado que los marinos fueran dignos de consideración especial, a pesar de su dedicación y su sentido de responsabilidad hacia la comunidad mundial. Se habían perdido muchas vidas debido a las violaciones continuas del MLC, 2006, incluida la negativa a prestar atención médica y a permitir a la gente de mar regresar a sus países de origen, la imposición de condiciones equivalentes al trabajo forzoso, y el enfoque obstructivo y discriminatorio adoptado por algunas administraciones hacia la gente de mar, a la que se consideraba portadora de la enfermedad. Dichas medidas habían contribuido a socavar la credibilidad de los instrumentos internacionales y tendrían consecuencias a largo plazo para la industria, ya que muchos marinos estaban buscando un futuro empleo en otros sectores.

11. La ITF estaba llevando a cabo una encuesta sobre el impacto de la pandemia en la vida de la gente de mar. Si bien los resultados aún no se habían analizado exhaustivamente, una presentación sucinta de más de 2 000 encuestados reveló que seguían estando a bordo, con contratos que habían vencido. Aproximadamente el 25 por ciento de los encuestados indicaron que se habían presentado a puestos de trabajo en tierra, y casi el 50 por ciento seguían sin estar seguros de la vacunación. Si bien muchos Gobiernos estaban dando a conocer sus programas nacionales de vacunación y estaban relajando las restricciones, las empresas tenían que hacer gala de creatividad y los interlocutores sociales tenían que ejercer presión para poder hacer frente a reglas complejas e incoherentes que impedían la planificación efectiva del cambio de tripulación. El hecho de que los comentarios de la CEACR que abordaban estas cuestiones hubieran sido ignorados por algunos países ponía de relieve una de las cuestiones esenciales que debía examinar el STC, a saber, la identificación de medidas estructurales que pudieran restituir la credibilidad y reforzar la aplicación del MLC, 2006. La falta de consulta de los Gobiernos a los interlocutores sociales durante la pandemia, al igual que otras circunstancias, había conducido a una situación en la que se habían tomado decisiones unilaterales sobre cuestiones relacionadas con el Convenio. Por lo tanto, era necesario que las partes en el MLC, 2006 alcanzaran un acuerdo para reconocer el papel normativo que desempeñaba la CEACR al aclarar cuestiones relacionadas con el Convenio y garantizar que todas las partes en el Convenio siguieran sus recomendaciones. La aplicabilidad del Convenio y su plena aplicación deberían ser el objetivo de todos los asistentes a la reunión, y debían hallarse soluciones consensuadas para garantizar la coherencia, las obligaciones y la responsabilidad que se debía a la gente de mar y a la industria del transporte marítimo.
12. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y de Albania, Montenegro, la República de Macedonia del Norte y Serbia**, señaló que la entrada en vigor del MLC, 2006, en 2013, había sido un hito importante al promover unas condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar y una competencia más leal para los armadores en todo el mundo. Sin embargo, durante la pandemia de COVID-19, aproximadamente 800 000 marinos y sus familias se habían visto afectados por las restricciones impuestas, lo que había perjudicado su salud y sus medios de sustento. Se había denegado a la gente de mar la repatriación, la asistencia médica y el permiso para bajar a tierra, y muchos marinos habían tenido que trabajar más

allá de la duración de sus contratos y algunas veces incluso más allá del periodo máximo de servicio establecido en el MLC, 2006. El transporte marítimo internacional y los 2 millones de marinos con los que contaba la industria eran fundamentales para garantizar el suministro continuo de bienes, incluida la energía, los suministros médicos y los alimentos. La Unión Europea se había apresurado a tomar medidas, incluida la recomendación de designar a la gente de mar como trabajadores esenciales, y había publicado directrices sobre la facilitación de su libertad de circulación, su salud y su seguridad, y sobre los cambios de tripulación y la repatriación durante la pandemia. La Unión Europea acogía con agrado las iniciativas emprendidas por la Oficina, la Mesa del STC, los interlocutores sociales internacionales, la OMI y otros organismos y programas de las Naciones Unidas para hacer frente a la situación. También había participado activamente en una respuesta internacional coordinada para superar la situación, incluida la negociación de la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro (A/75/L.37) y la Resolución del Consejo de Administración de la OIT sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19. La Unión Europea había apoyado el MLC, 2006 desde el principio y sus esfuerzos estaban orientados hacia la ratificación más amplia posible y la aplicación efectiva del Convenio con objeto de lograr unas condiciones equitativas en la industria marítima. Todos los Estados miembros de la Unión Europea que tenían litoral habían ratificado el Convenio y estaban aplicando sus disposiciones a través de la legislación nacional. El grueso del Convenio también se había aplicado en la legislación de la Unión Europea a través de un acuerdo de los interlocutores sociales.

- 13. Un observador representante del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI)** indicó que el SRI estaba participando actualmente en un proyecto encaminado a evaluar la efectividad del MLC, 2006 en términos de su aplicación y cumplimiento. El proyecto estaba expandiéndose a fin de determinar la manera en que la COVID-19 había afectado a la aplicación del Convenio. Tres asuntos revestían particular importancia. Se había documentado ampliamente que las disposiciones fundamentales del MLC, 2006, se habían denegado, disminuido o ignorado durante la pandemia. El sistema de las Naciones Unidas y la industria marítima internacional habían respondido mostrando un nivel sin precedentes de cooperación. Los llamamientos cada vez más urgentes realizados por más de 700 entidades con el fin de encarar la difícil situación de la gente de mar y de apoyar a la industria marítima habían alcanzado logros positivos. Sin embargo, persistían muchos problemas, que habían creado una crisis humanitaria de depresión, desesperanza y suicidio, exacerbada más aún por la falta de acceso a las vacunas. La integridad, la autoridad y la reputación del MLC, 2006 se habían visto seriamente socavadas, por lo que se necesitaba una «enmienda COVID-19» totalmente nueva para asegurar el cumplimiento pleno y efectivo del Convenio en el futuro. Dicha enmienda debería basarse en los logros ya alcanzados, redundar en interés de los Gobiernos, los armadores y la gente de mar por igual, y ser aplicable. Sin esa enmienda, la próxima pandemia haría que el MLC, 2006 careciera de sentido. La pandemia había empeorado considerablemente la fatiga física y mental de la gente de mar, lo que a su vez aumentaba el riesgo de siniestros. Más que nunca, la gente de mar necesitaba un trato justo tras los siniestros marítimos. Con el transcurso de los años, el SRI había llevado a cabo entrevistas personales con más de 8 600 marinos de unas 70 nacionalidades diferentes, y más del 80 por ciento de los marinos entrevistados habían indicado que temían la penalización en el caso de incidentes marítimos, y ese temor estaba aumentando. Aunque estaban introduciéndose muchas mejoras en la legislación y en la práctica, era preciso redoblar los esfuerzos. El trato justo

redundaba en interés de la gente de mar, los armadores y los Estados Miembros por igual, y en la actualidad el MLC, 2006 no preveía el trato justo de la gente de mar tras un siniestro marítimo. Por consiguiente, el Convenio debería enmendarse para brindar protección a la gente de mar contra el trato injusto y la penalización, especialmente en el contexto de la pandemia.

14. Por último, las conclusiones del proyecto del SRI que evaluaban la efectividad del Convenio, sobre la base de las entrevistas realizadas a 5 000 marinos provenientes de diez países, habían revelado muchas preocupaciones, en particular en relación con los salarios, la fatiga y el desarrollo profesional. La gente de mar había expresado preocupación por el pago oportuno de los salarios, el pago de salarios insuficientes, las prácticas de doble contabilidad y la seguridad de los salarios y los empleos. La gente de mar estaba preparada para recurrir a abogados a fin de recuperar sus salarios, pero los abogados tenían escasos conocimientos del MLC, 2006. Por lo tanto, se necesitaba educar a los letrados, incluidos los jueces, sobre el MLC, 2006. En relación con la fatiga, que no era algo nuevo, la gente de mar hacía referencia a violaciones continuas en lo que respecta a la observancia de las horas de trabajo y las horas de descanso, lo que representaba un fracaso colectivo de la comunidad internacional, y constituía una gran amenaza para la seguridad. En lo tocante al desarrollo profesional y de las competencias, la gente de mar se sentía angustiada por las futuras necesidades en materia de competencias en el contexto de la automatización. Además, hoy por hoy, con la ansiedad añadida de la pandemia, más marinos que nunca indicaban que los malos tratos estaban llevándoles a cuestionar sus carreras profesionales en el mar. Los resultados completos del proyecto se publicarían ulteriormente, en 2021.
15. **Un observador representante de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)** recordó que la IACS era una organización de sociedades de clasificación basada en la adhesión que establecía normas técnicas mínimas y requisitos que abordaban la seguridad marítima y la protección del medio ambiente y garantizaban su aplicación continua. Como organizaciones reconocidas, autorizadas por las autoridades competentes de diversos Estados Miembros de la OIT, los miembros de la IACS llevaban a cabo inspecciones con miras a verificar el cumplimiento y la expedición de certificados relacionados con el MLC, 2006. Por ejemplo, en 2019, las sociedades miembros de la IACS habían efectuado casi 17 500 inspecciones del cumplimiento del MLC, 2006. Habían seguido llevando a cabo inspecciones periódicas a bordo de los buques en 2020 y 2021 a pesar de los retos y restricciones de la pandemia. Los ejemplos de situaciones observadas en la práctica por los miembros de la IACS en lo que respecta a la aplicación del Convenio podrían ayudar a racionalizar la ejecución en el futuro de actividades en el marco del MLC, 2006. Algunos de los ejemplos podrían necesitar que se enmendaran los requisitos del Convenio y/o las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón*. En primer lugar, por ejemplo, en lo que respecta a la conclusión de las inspecciones realizadas de conformidad con el MLC, 2006 tras vencer el certificado provisional de trabajo marítimo (MLC), la situación no se definía en el Convenio, lo que podía conducir a diferentes enfoques por los Estados ratificantes. Si bien algunos Estados exigían la expedición de un certificado MLC condicional, otros autorizaban la extensión del certificado provisional y la realización de las inspecciones tras la fecha de vencimiento del certificado provisional o la nueva expedición de un certificado MLC provisional con una validez limitada. En segundo lugar, la declaración de conformidad laboral marítima (DMLC) y el certificado MLC podían considerarse dos documentos independientes, y la fecha y el lugar de expedición de la DMLC podían omitirse del certificado MLC, dado que el requisito actual dejaba abierta la posibilidad de diferentes interpretaciones relativas a si la fecha de expedición de la DMLC debería constar en el certificado MLC en los casos en que la DMLC, Parte II, se hubiera enmendado por cualquier

motivo que no exigiera inspección a bordo. Alternativamente, se podía proporcionar orientación adicional sobre si la fecha y el lugar de expedición de la DMLC deberían constar en el certificado MLC en los casos en que la DMLC, Parte II, se enmendara, pero no se exigiera inspección a bordo (por ejemplo, en el caso de cambio del nombre y/o la dirección del armador). En tercer lugar, en el certificado MLC o en otras pruebas documentales de garantía financiera referidas en las normas A2.5.2 y A4.2.1 del Convenio, la expresión «nombre del armador» podía sustituirse por «nombre de la compañía de seguros». La práctica establecida era que los certificados de garantía financiera proporcionados por los clubes P e I se expedieran a los armadores del buque como miembros de los clubes P e I y no a entidades declaradas «armadores en virtud del MLC, 2006», lo que significaba que la entidad indicada en el certificado de garantía financiera y el «armador en virtud del MLC, 2006» no correspondían actualmente. Además, dado que la DMLC, Parte II, no era específica de los buques y no contenía detalles sobre los buques, podía contemplarse una única aprobación por la DMLC, Parte II, para toda una flota explotada por el mismo «armador en virtud del MLC, 2006» que enarbolará un pabellón determinado, con independencia del tipo de buque. Podía proporcionarse más información y orientación sobre la aprobación por la DMLC, Parte II, de toda la flota explotada por el mismo «armador en virtud del MLC, 2006». Por último, debido a la digitalización y a la creciente utilización de documentos electrónicos, se podía proporcionar más orientación detallada que indicara que los certificados electrónicos estaban permitidos y que los documentos podían examinarse en tierra utilizando soluciones digitales. El requisito de colocar el certificado MLC y la DMLC en un lugar visible podía extenderse para incluir la posibilidad de utilizar certificados electrónicos.

## Alocución del Director General de la OIT

- 16. El Director General de la OIT** señaló que el gran número de participantes en la primera reunión virtual del STC a pesar de los enormes retos planteados por la pandemia mostraba claramente la resiliencia y la dedicación de las partes. La labor del STC nunca había sido tan importante. El mundo seguía sumido en una crisis económica y social; se habían perdido 255 millones de empleos a tiempo completo, los ingresos laborales se habían reducido más del 8 por ciento, cientos de miles de empresas habían cerrado o se veían amenazadas, y la pobreza se había recrudecido de una manera alarmante. La pandemia había afectado prácticamente a todos los sectores de la economía, incluida la industria marítima, que se había visto impactada de una manera muy específica y dramática. Sin embargo, la industria del transporte marítimo y sus 2 millones de marinos habían mantenido heroicamente operativas las cadenas mundiales de suministro. El mundo estaba agradecido y la contribución de la industria del transporte marítimo estaba ampliamente reconocida en la actualidad. Sin embargo, demasiados marinos habían pagado personalmente un precio muy alto, y cientos de miles de marinos no habían podido abandonar sus buques y otros tantos no habían podido dejar sus hogares para sustituirlos. A muchos de ellos se le había negado incluso atención médica a bordo. La crisis humanitaria resultante había tenido un impacto inmenso en su salud física y mental. Desde el principio, la OIT había tratado de proporcionar orientación sobre cómo aplicar el MLC, 2006 en estos tiempos tan difíciles y, en colaboración con los Gobiernos, la Cámara Naviera Internacional (ICS), la ITF, la OMI y otros organismos de las Naciones Unidas, había procurado afrontar los problemas y buscar soluciones concretas, especialmente en lo tocante a los cambios de tripulación. Se habían adoptado muchas declaraciones y resoluciones firmes, entre otros, por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la OMI y el Consejo de Administración de la OIT. Los interlocutores sociales de la industria también habían participado en numerosas iniciativas conjuntas para apoyar a los armadores y a la gente de mar, y habían aunado esfuerzos de

una manera sin precedentes con los organismos de las Naciones Unidas. El excelente ejemplo del diálogo social a nivel internacional entre la ICS y la ITF confirmaba que la industria del transporte marítimo era un modelo de diálogo social sectorial internacional. En un principio, todas las partes habían reconocido la necesidad de flexibilidad y pragmatismo al aplicar el MLC, 2006, durante la pandemia. Sin embargo, en la actualidad, más de un año después del comienzo de la crisis, era necesario respetar plenamente los derechos de la gente de mar consagrados en el Convenio, de conformidad con el firme llamamiento realizado por la CEACR en diciembre de 2020. Aunque las cifras estaban disminuyendo, más de 200 000 marinos seguían atrapados a bordo de sus buques. Se confiaba en que la presente reunión del STC marcaría un punto de inflexión en la crisis, y en que todos los Estados Miembros, en sus diferentes capacidades, asegurarían el respeto de las condiciones de trabajo decente para la gente de mar, reconocerían a la gente de mar como trabajadores esenciales y les permitirían viajar hasta los buques y desde los mismos, y concederían prioridad a su acceso a las vacunas, ya que los viajes eran intrínsecos a su difícil ocupación. Se necesitaban medidas inmediatas, y concebir asimismo soluciones a largo plazo a fin de reconstruir mejor.

17. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo con el Director General al acoger con agrado la excelente colaboración entre los interlocutores sociales, la Oficina y las Naciones Unidas. Los esfuerzos de la OIT y de otros asociados habían demostrado las verdaderas ventajas de la cooperación internacional, aunque aún faltaba mucho camino por recorrer para dejar a atrás la pandemia. Había llegado el momento para un manifiesto sobre el empleo posterior a la COVID-19. Los socios de la industria reunidos en el STC se enfrentaban a numerosos retos, en particular asegurar la facilitación de vacunas, no solo para la gente de mar, sino también para los pescadores.
18. **El Vicepresidente de la gente de mar** acogió con agrado el reconocimiento por el Director General del extraordinario papel que desempeñaba la gente de mar al mantener abiertas las cadenas de suministro. Los interlocutores sociales de la industria habían reconocido su responsabilidad de responder al reto, y la Oficina y la Mesa del STC desempeñaban un papel importante al respeto y se habían reunido con frecuencia durante la crisis. El apoyo prestado por la Oficina en ese contexto había sido excepcional. Se confiaba en que la mayor cooperación en la presente reunión conduciría a la adopción de una resolución importante. No sería posible resolver los problemas abordados sin la colaboración continua de todas las partes interesadas, con el inestimable apoyo de la Oficina.

## ► IV. Intercambio de información relacionado con la aplicación del MLC, 2006

---

- a) **La COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo**
  - 1) **¿Resultó insuficiente alguna de las disposiciones del MLC, 2006, ante los retos planteados por la pandemia?**
19. **El Vicepresidente de la gente de mar** expresó su preocupación por que tanto los artículos como el Código del Convenio se habían visto considerablemente socavados de una manera sistemática por todos los Estados ratificantes durante la pandemia en diversos grados, y se habían observado desde ligeros ajustes hasta una negativa total a cumplir sus obligaciones

en ciertos casos. La gente de mar consideraba que las disposiciones del Convenio eran, en su mayor parte, suficientes para abordar las cuestiones que surgían durante la pandemia, aunque eso no significaba que no debería haber mejoras o enmiendas. Sin embargo, la cuestión fundamental era que las disposiciones del Convenio habían sido continuamente ignoradas por los Estados del puerto, del pabellón y proveedores de mano de obra, con el fin de garantizar un flujo ininterrumpido de bienes. Además, las medidas adoptadas para modificar las disposiciones del Convenio se centraban con demasiada frecuencia de una manera desproporcionada, y algunas veces exclusivamente, en las necesidades comerciales y de las empresas. El hecho de no haber prestado suficiente atención a los factores humanos había hecho mella. La denegación de atención médica, la extensión ilimitada de las condiciones contractuales y la negativa a permitir una licencia adecuada para bajar a tierra eran factores que habían conducido a que, en su punto álgido, más de 600 000 marinos estuvieran varados en el mar. La situación todavía no se había formalizado. Al firmar y ratificar el MLC, 2006, los Estados del pabellón y del puerto asumían la obligación legal de su aplicación. Sin embargo, la COVID-19 había puesto de relieve y amplificado la disparidad de trato y de aplicación. Las disposiciones del Convenio establecían normas para los derechos mínimos de la gente de mar, así como las obligaciones que debían cumplir, incluidas normas para los Estados del pabellón, acuerdos de empleo de la gente de mar y convenios colectivos, y sanciones que podrían imponerse en caso de incumplimiento. Lo mismo no se aplicaba a los Estados del pabellón o del puerto, y los Estados del pabellón no imponían de manera rutinaria sanciones a los armadores que no cumplían los requisitos del Convenio. Esto se traducía en una disparidad de trato, que se había puesto de relieve durante la pandemia; se instaba continuamente a la gente de mar a prolongar sus contratos, se les negaba la repatriación y se les obligaba a permanecer a bordo, con pocas opciones al respecto. En muchas ocasiones, las normas que hacían efectivo el Convenio habían sido enmendadas por las autoridades y organismos nacionales responsables de la inmigración, el transporte, la salud y el interior. Por lo tanto, se planteaba la cuestión de si los signatarios del Convenio habían sido conscientes de sus responsabilidades en el momento de la ratificación. Un análisis de las lagunas podía ser útil para garantizar que todos los organismos gubernamentales estuvieran plenamente informados y al día en lo que respecta a sus obligaciones dimanantes del Convenio.

- 20. El Vicepresidente armador**, haciéndose eco de muchas de las preocupaciones expresadas por la gente de mar, consideró que las disposiciones del Convenio eran casi totalmente adecuadas. Sin embargo, ciertas disposiciones esenciales no se habían hecho plenamente efectivas durante la pandemia, incluidas las relativas a los cambios de tripulación y al permiso para bajar a tierra. Durante las discusiones debería prestarse particular atención a ciertas disposiciones, en especial las referentes a la atención médica. Con frecuencia se había denegado a la gente de mar atención médica y dental durante la pandemia, en particular recetas médicas y productos sanitarios. Había sido difícil ocuparse de los cadáveres de los marinos fallecidos. La experiencia mostraba que ciertas disposiciones del Convenio no estaban suficientemente claras y que era demasiado fácil denegar atención médica, lo que nunca debería suceder. Además, durante el proceso de redacción del Convenio, nadie había pensado en el requisito de vacunación durante una pandemia. Era de esperar que todos los países pudieran acordar un enfoque común de la vacunación de la gente de mar. Además, el Convenio no establecía canales claros y formales de comunicación y colaboración entre los Estados ratificantes. Por consiguiente, tal vez fuera necesario que se aclararan en cierto modo las responsabilidades respectivas de los Estados del pabellón, del puerto y proveedores de mano de obra. Durante la pandemia, una serie de Estados proveedores de mano de obra se habían negado a readmitir a sus propios

marinos en sus territorios, impidiéndoles, por tanto, regresar a sus hogares. Eso nunca debería suceder otra vez. Muchas de las preocupaciones expresadas también se aplicaban a los pescadores. Era necesario reafirmar que el MLC, 2006 era aplicable en todas las situaciones, en particular en tiempos difíciles y desafiantes, como las pandemias, cuando sus disposiciones revestían más importancia que nunca. Se habían permitido algunos subterfugios, y la presente reunión del STC debería acabar con ellos. Debía sancionarse a los Estados que incumplieran voluntaria y conscientemente sus responsabilidades establecidas en el MLC, 2006.

- 21. El Vicepresidente gubernamental** tomó nota del amplio consenso entre los representantes gubernamentales acerca de que las disposiciones del MLC, 2006 eran incluso más pertinentes durante la pandemia. Durante sus discusiones, los Estados Miembros habían compartido su experiencia de la difícil situación en la que se encontraba la industria del transporte marítimo y, ante todo, la gente de mar, y de las dificultades que esta tenía para abandonar sus buques y para embarcar en sus buques. Otras cuestiones que se habían planteado incluían la extensión de los certificados y de los acuerdos de empleo de la gente de mar. Además, parecía haber pruebas anecdóticas de un creciente número de marinos que habían caído por la borda y de suicidios, aunque en la actualidad no había datos consolidados sobre la cuestión. Los controles fronterizos y las restricciones sanitarias que habían impuesto los Estados Miembros para combatir la pandemia a menudo habían conducido a la vulneración de los derechos de la gente de mar, y las dificultades para hacer efectivos los requisitos del Convenio se habían exacerbado debido a que las autoridades de transporte y marítimas no tenían jurisdicción sobre las medidas de salud y de control de las fronteras. La primera reacción de las autoridades responsables era proteger a sus propios ciudadanos. No obstante, algunos países habían adoptado medidas para facilitar los cambios de tripulación, y también para conceder cierta prioridad a la vacunación de los trabajadores, incluida la gente de mar. Estaban considerándose muchas propuestas sobre cómo hacer frente mejor a esta y a futuras pandemias, incluida la posibilidad de enmendar o revisar las disposiciones del MLC, 2006, por ejemplo, con miras a reflejar de una manera más efectiva los incidentes de suicidio o de pérdida en el mar de marinos, estableciendo salvaguardias relativas a la extensión de los acuerdos de empleo de la gente de mar en situaciones de emergencia y garantizando más plenamente el derecho a cambios de tripulación y a abandonar el buque. Varios representantes gubernamentales instaron a actuar con cautela al proponer enmiendas al Convenio, por temor a que unas enmiendas introducidas de una manera demasiado apresurada pudieran tener consecuencias imprevistas. Otros indicaron que el Convenio debería enmendarse para afrontar mejor la COVID-19 y futuras pandemias, incluido el fortalecimiento de sus disposiciones relativas a la muerte de los marinos en el mar, la extensión de los acuerdos de empleo, los cambios de tripulación, el permiso para bajar a tierra y la repatriación, la atención médica y la vacunación de la gente de mar. Muchos de los problemas experimentados parecían obedecer en menor grado a la inadecuación de las disposiciones del MLC, 2006, que a la incoherencia en su aplicación. También era necesario mejorar la coordinación entre las diversas partes interesadas, incluidas otras autoridades nacionales, las partes interesadas en el sector del transporte marítimo (las agencias de contratación, las autoridades marítimas del Estado del puerto y del pabellón, los armadores, la gente de mar y los organismos internacionales, incluidos organismos de las Naciones Unidas como la OMI, la OMS y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo). Se había indicado la necesidad de reflexionar más, para que en la segunda parte de la reunión pudieran considerarse unas propuestas más significativas sobre cómo afrontar futuras

pandemias. Era evidente que un esfuerzo mundial y coordinado sería más eficaz al hacer frente a futuras situaciones de emergencia que un enfoque fragmentario *ad hoc*.

- 22. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** señaló la gravedad de la situación de la gente de mar durante la pandemia, ya que 200 000 marinos seguían sin poder abandonar sus buques y otros tantos estaban esperando sustituirlos. La Unión Europea acogía con agrado los esfuerzos realizados por todas las partes interesadas para tratar de hallar soluciones y mitigar los efectos de la crisis entre los marinos, y en particular las resoluciones adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT y la Asamblea General de las Naciones Unidas, así como los esfuerzos realizados por la OMI. La Unión Europea tomaba nota de las conclusiones de la CEACR que ponían de relieve todos los aspectos de la aplicación del MLC, 2006 que se habían visto afectados por la crisis y las circunstancias excepcionales en las que el cumplimiento de algunas de las obligaciones establecidas en el MLC, 2006 sería materialmente imposible. Sin embargo, tal como señaló la CEACR, la pandemia no debería utilizarse como una excusa para incumplir las disposiciones del Convenio, conduciendo a la no realización de los derechos laborales fundamentales y a riesgos considerables para la seguridad de la navegación. La Unión Europea apoyaba plenamente que se redoblaran los esfuerzos para garantizar la aplicación efectiva del Convenio, y el reconocimiento de la gente de mar como trabajadores esenciales y de la industria del transporte marítimo como un servicio esencial para la comunidad mundial. Era importante asegurar que se elaboraran programas de vacunación para la gente de mar, dentro del ámbito de competencia de los Estados Miembros para definir sus propias estrategias en este ámbito. Deberían adoptarse medidas para facilitar el cambio de tripulación, el acceso de la gente de mar a atención médica y el permiso para bajar a tierra, sea cual fuere su nacionalidad y el pabellón de los buques que hacían escala en los puertos. Las recomendaciones formuladas por la CEACR a las autoridades del puerto y a las autoridades del pabellón deberían aplicarse directamente a fin de abordar la seguridad y la salud de quienes participaban en la cadena de suministro. La pandemia había demostrado la importancia de la aplicación coherente y efectiva del MLC, 2006, especialmente en tiempos de crisis, así como los retos que esto representaba. El enfoque proactivo adoptado por la OIT durante la pandemia debía acogerse con satisfacción, incluidos los esfuerzos para mantener la estrecha coordinación con la OMI y otros organismos de las Naciones Unidas. La flexibilidad mostrada por la OIT también se acogía con agrado al autorizar a los Estados Miembros a extender la validez de los certificados. Todas las partes interesadas deberían centrarse en apoyarse en las lecciones aprendidas de la crisis, en particular en relación con el trabajo y las horas de descanso, las vacaciones anuales, las condiciones de seguridad y salud, el acceso a atención médica y la medicina preventiva, los 11 meses por defecto como periodo máximo de servicio a bordo y, como consecuencia, para el derecho a la repatriación, que también se aplicaba en tiempos de crisis. La fuerza mayor solo se debería invocar caso por caso y en circunstancias debidamente justificadas, y no de forma automática en una situación como la pandemia de COVID-19.
- 23. Un representante gubernamental de Chipre** puso de relieve las numerosas iniciativas que se habían emprendido en todo el mundo para la vacunación de la gente de mar. En reconocimiento de la importancia que revestía mantener operativa la industria del transporte marítimo, Chipre había sido uno de los primeros países en reconocer a la gente de mar como trabajadores esenciales y en adoptar las medidas necesarias para facilitar los cambios de tripulación durante la pandemia, lo que se había traducido en el desplazamiento de más de 12 000 marinos a través de sus puertos y aeropuertos desde mayo de 2020. Chipre reconocía los retos relativos a la vacunación de la gente de mar, en

particular su país de origen o de residencia, las restricciones a los viajes, la disponibilidad de las vacunas, el proceso de vacunación de dos etapas, y el tiempo ulterior necesario para que se considerara que la gente de mar estaba vacunada. Por consiguiente, proponía un enfoque práctico y mundial para abordar la cuestión de la vacunación de la gente de mar, basado en la duración del viaje. Para la navegación marítima de corta distancia, las medidas nacionales seguían siendo viables y la cooperación regional sería más fácil de lograr. En el caso de la navegación marítima de larga distancia, se propuso que los buques que desplegaban su actividad en rutas intercontinentales de larga distancia fueran designados como una zona aislada de la COVID-19, o una «burbuja». Por consiguiente, debería prestarse atención a la gente de mar en tierra, y debería adoptarse un enfoque global coordinado para garantizar la disponibilidad de un número adecuado de vacunas para la gente de mar en su país de residencia antes de que viajara para embarcar en sus buques. Debería realizarse un ejercicio de identificación con objeto de determinar el número de marinos en los países proveedores de mano de obra que estaban esperando embarcar en sus buques. El Gobierno de Chipre propondría un proyecto de resolución al STC especificando dicho enfoque.

- 24. Un representante gubernamental del Japón**, refiriéndose a las experiencias recientes del país en lo que respecta a las cuestiones relativas a la COVID-19 y al trabajo marítimo, indicó que el Japón había llevado a cabo una coordinación interministerial y dentro de la industria del transporte marítimo con miras a facilitar los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar. Reconociendo el importante papel que desempeñaba la gente de mar como trabajadores esenciales, se había concedido prioridad a equilibrar la facilitación de los cambios seguros de tripulación y las medidas de prevención de la infección, incluido el control estricto de las fronteras. Con esa coordinación, el Japón había adoptado medidas en consonancia con los protocolos recomendados por la OMI. Como consecuencia, el número de cambios de tripulación de los buques en el Japón había vuelto a alcanzar un nivel similar al registrado antes de la pandemia. En el caso del crucero «Diamond Princess», como Estado del puerto, el Japón había adoptado las medidas necesarias sin dilación con miras a proporcionar la asistencia necesaria, en particular tratamiento médico y el equipo de protección necesario para los pasajeros y los marinos a bordo.
- 25. Un representante gubernamental de la República de Corea** señaló que la pandemia había representado numerosos retos para su país, en particular al facilitar cambios de tripulación oportunos, y al asegurar el cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006, por ejemplo en relación con la continuación del servicio de navegación a pesar del vencimiento de la certificación de la gente de mar. Se confiaba en que el STC indicaría formas más eficaces de cumplir con los requisitos del Convenio y de proteger los derechos básicos y humanos de la gente de mar durante la crisis.
- 26. Un representante gubernamental de Panamá** hizo referencia a la experiencia de su país al dar cumplimiento al MLC, 2006 durante la pandemia. Al ser un país con más de 8 500 buques que enarbolaban su pabellón, representando los intereses de más de 318 000 marinos, Panamá reconocía plenamente la importancia del Convenio para la consecución de mejores condiciones de vida y del trabajo decente para miles de marinos en todo el mundo. Al haber estado en vigor durante más de siete años, y contar con 97 ratificaciones, el Convenio representaba un esfuerzo conjunto de todos los Estados ratificantes, incluidos los Estados del pabellón, del puerto y proveedores de mano de obra, así como de los armadores y de la gente de mar. Con el apoyo de las organizaciones representativas de la gente de mar y de las autoridades marítimas, la aplicación del Convenio garantizaba el respeto de los derechos de la gente de mar, que había tomado plena conciencia de su existencia. Esto

había sido demostrado por las quejas presentadas por la gente de mar a la Autoridad Marítima de Panamá en 2020, que habían conducido a recuperar más de 2 millones de dólares de los Estados Unidos en salarios de los armadores y de los proveedores de garantías financieras, y a más de 500 repatriaciones de marinos en todo el mundo. El papel que desempeñaban las autoridades marítimas era fundamental para la aplicación del Convenio. Sin embargo, se habían experimentado dificultades para garantizar la plena aplicación de las reglas relativas a la repatriación en los casos de la gente de mar abandonada. Las enmiendas de 2014 al MLC, 2006, que habían entrado en vigor en 2017, que preveían un sistema de garantías financieras para la repatriación de la gente de mar, habían dado lugar a grandes dificultades para las autoridades marítimas. Las autoridades del puerto en los Estados que no habían ratificado el Convenio no exigían que los buques que hacían escala en sus puertos o que navegaban por sus aguas tuvieran una garantía financiera que cubriera los casos de la gente de mar abandonada, lo que significaba que esos casos ocurrían con más frecuencia. También surgían problemas con la finalización de los procesos de repatriación por el proveedor de la garantía financiera en los casos en que las autoridades marítimas no permitían el desembarco de toda la tripulación para su repatriación, ya que no permitían que el buque quedara sin tripulación. Además, el periodo mínimo de validez de las garantías expedidas por los clubes P e I no se había establecido de una manera uniforme, lo que hacía difícil que las autoridades competentes las controlaran. Esas cuestiones preocupaban considerablemente al Gobierno de Panamá, y habían dado lugar a que un gran número de marinos tuvieran que permanecer a bordo de sus buques durante periodos indefinidos, a pesar de que la regla 2.5 del Convenio preveía que llevar a cabo la repatriación incumbía al proveedor de la garantía financiera. Por ejemplo, el capitán del buque «Kanen Mete», que enarbolaba el pabellón de Panamá, había sido abandonado y no había sido repatriado hasta agosto de 2020. El proveedor de la garantía financiera había repatriado a toda la tripulación con la salvedad del capitán, cuya salida no había sido autorizada por las autoridades locales. La repatriación del capitán no dependía de Panamá, por lo que se solicitó la asistencia del Grupo de los Armadores para que pidiera al propietario del buque que asumiera la responsabilidad, junto con las autoridades locales, para que el capitán pudiera ser repatriado.

- 27. Un representante gubernamental de Noruega** acogió con agrado los esfuerzos realizados por los interlocutores sociales y su pragmatismo al elaborar orientaciones a través de la OMI y de la OIT sobre las medidas que debían adoptarse en el contexto de la pandemia. Las orientaciones proporcionadas habían sido fundamentales para orientar la política en su país. El Primer Ministro de Noruega había planteado en la Asamblea General de las Naciones Unidas la cuestión de la importancia que revestía considerar a la gente de mar como trabajadores esenciales. Sin embargo, debía actuarse con cautela en lo que respecta a cualquier nueva enmienda al MLC, 2006 que no había demostrado ser ineficiente en sí mismo, aunque su aplicación había planteado dificultades. Las enmiendas tardarían años en elaborarse y en entrar en vigor y podrían plantear nuevos problemas. En lo que respecta a las opiniones formuladas por la CEACR en relación con la aplicación del Convenio durante la pandemia e incluso antes de la misma, su visión de un periodo máximo de servicio por defecto era problemática. Desde la entrada en vigor del Convenio, el periodo máximo de servicio en el mar parecía haberse convertido en un requisito aparte, en lugar de en una condición para otros derechos u obligaciones. La única referencia específica a un periodo máximo de servicio en el Convenio estaba relacionada con la repatriación en la norma A2.5.1, y ese periodo era de doce meses. Para llegar al periodo por defecto de once meses mencionado por la CEACR se había tenido en cuenta la norma A2.4, que establecía el derecho de la gente de mar a 2,5 días civiles de vacaciones por cada mes de empleo,

aunque ese derecho estaba sujeto a las disposiciones de los convenios colectivos, o a la legislación que preveía un método adecuado de cálculo que tuviera en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar. La opinión de la CEACR podría tener el efecto de establecer once meses como un periodo máximo de servicio —con el cual el Gobierno no tenía un problema de principio— sujeto al control por el Estado del puerto, lo que también podría crear dificultades para los cadetes, que de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, tenían que prestar servicio a bordo durante doce meses para obtener sus certificados. El STC debería tener la oportunidad de discutir este tema con más detenimiento.

- 28. Una representante gubernamental de Indonesia** señaló que la pandemia de COVID-19 representaba un reto mundial sin precedentes que exigía un compromiso concertado de la comunidad mundial. Expresó su agradecimiento por el papel que desempeñaba la OIT al proteger los medios de sustento y el bienestar de la gente de mar durante la pandemia, en particular en relación con los cambios de tripulación. Como tercer país más grande proveedor de gente de mar, Indonesia estaba comprometido a asegurar el proceso de cambio de tripulación, y se utilizaban 11 puertos para facilitar los cambios de tripulación y la repatriación de la tripulación. También había presentado una resolución sobre los retos a los que se enfrentaba la gente de mar, que había sido adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2020 e instaba a la adopción de medidas concretas y a la cooperación internacional, incluida la facilitación de los cambios de tripulación y la consideración de la gente de mar como trabajadores esenciales. Había habido una tendencia durante la pandemia al maltrato de la gente de mar, y los marinos habían corrido un mayor riesgo de exposición al virus durante su trabajo. Urgía seguir aumentando el apoyo a la salud para la gente de mar y conceder prioridad a su vacunación, apoyándose en un espíritu de cooperación y de colaboración estrechas entre todas las partes interesadas y los organismos interesados.
- 29. Una representante gubernamental de Australia** indicó el incremento del número de suicidios y de incidentes de gente de mar que había caído por la borda que habían tenido lugar durante la pandemia. Sin embargo, a falta de una fuente fiable de información internacional, no había sido posible confirmar si esto representaba una tendencia mundial. No existía ninguna base de datos internacional que reflejara todos los siniestros en la industria. Los Estados del pabellón tenían la obligación de notificar los siniestros operativos a la OMI, pero no había ningún requisito de especificar los motivos de los siniestros, tales como los eventos médicos, las causas naturales, la caída por la borda o el suicidio. Sin esa obligación de notificación, la comunidad marítima no podría abordar efectivamente las nuevas cuestiones que suscitaban preocupación, como la salud mental. El Gobierno de Australia pretendía presentar una propuesta para enmendar el MLC, 2006, con el fin de reflejar datos sobre las muertes en el mar en un formato bien concebido y notificarlo a la OIT, y estaba tratando de colaborar con otros mandantes con este fin. La propuesta no conllevaría una gran carga administrativa para las autoridades competentes.
- 30. Un representante gubernamental de Filipinas** puso de relieve cuatro ámbitos de preocupación como consecuencia de la pandemia. En primer lugar, la crisis del cambio de tripulación exigía una respuesta urgente de las partes interesadas, incluidas las autoridades portuarias, tales como el establecimiento de «carriles verdes» para facilitar los desplazamientos rápidos y seguros de la gente de mar y los cambios de tripulación, para los marinos tanto nacionales como extranjeros. En segundo lugar, su Gobierno apoyaba la iniciativa, de conformidad con el MLC, 2006, de maximizar la digitalización y la utilización de documentos electrónicos, especialmente durante la pandemia, con miras a facilitar las

transacciones seguras y sin contacto, que presentaban diversas ventajas, entre ellas la supervisión de las agencias de contratación y la utilización de los documentos de identidad de la gente de mar (DIM). En tercer lugar, la aplicación de los principios y reglas del MLC, 2006 podría mejorarse más aún en los ámbitos de la supervisión de los trabajadores, la repatriación, y el apoyo a la salud mental y el bienestar de la gente de mar durante estancias prolongadas en el mar, ya fuera a través de enmiendas al Convenio o posiblemente también a través de acuerdos bilaterales. Por último, a medida que los programas de vacunación se llevaban a cabo en algunos países, y comenzaban en otros, era importante que se proporcionara vacunas a la gente de mar, en los casos en que estuvieran fácilmente disponibles, y estas deberían ser facilitadas por sus empleadores.

- 31. Un representante del Comité de Control por el Estado del Puerto del Memorando de Entendimiento de París** informó sobre la experiencia del control del cumplimiento del MLC, 2006 durante la pandemia. Desde marzo de 2020, el número de inspecciones de control por el Estado del puerto había disminuido considerablemente, pero el número de deficiencias relacionadas con el Convenio había seguido siendo prácticamente el mismo, con la salvedad de un incremento sustancial de las deficiencias relativas a los acuerdos de empleo de la gente de mar. El Memorando de Entendimiento de París había emitido la PS Circular 97 para las autoridades de control por el Estado del puerto sobre cómo afrontar las inspecciones en una época tan difícil, teniendo en cuenta las dificultades a las que se enfrentaban los armadores y las tripulaciones y haciendo referencia a las orientaciones publicadas por la OIT y la OMI. Al comienzo de la crisis, el Memorando de Entendimiento de París había abogado por la adopción de un enfoque flexible y pragmático de los buques que no podían cumplir con el MLC, 2006. La Circular se había revisado en varias ocasiones, y en la versión que se iba a publicar en breve, la recomendación era reducir la flexibilidad y centrarse más en el respeto de los derechos de la gente de mar consagrados en el MLC, 2006, dado que se había observado que el pragmatismo propuesto para casos excepcionales estaba convirtiéndose en una práctica establecida para ciertos Estados del pabellón. Se supervisaría la evolución de la situación y las orientaciones se ajustarían según y cuando fuera necesario.
- 32. El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en que la flexibilidad y el pragmatismo habían sido necesarios en el contexto de la pandemia, pero confiaba en que en el futuro no serían necesarios en la misma medida que en 2020. Puso énfasis en que la flexibilidad solo era aceptable para beneficio de la gente de mar y no en desventaja suya. También era importante garantizar la igualdad de trato de la gente de mar nacional y extranjera. En lo tocante a las dificultades experimentadas al asegurar la aplicación del Convenio por organismos distintos de las autoridades marítimas nacionales, advirtió que el Convenio era aplicable con independencia de las opiniones de las autoridades nacionales distintas de las autoridades marítimas, ya que, de lo contrario, carecería de sentido. Era necesaria la aceptación por todas las autoridades nacionales cuando se tomaba la decisión de ratificar el Convenio, y era importante comprender que el MLC, 2006 era aplicable en todas las situaciones, independientemente de las opiniones de otros organismos y entidades nacionales. La clasificación de la gente de mar como trabajadores esenciales, como habían hecho más de 50 países, era importante, si bien era preciso aclarar lo que eso significaba. Debería incluir prioridad para acceder a los viajes, la atención médica y la vacunación. Debía acogerse con agrado el enfoque de la vacunación de la gente de mar propuesto por el Gobierno de Chipre, aunque la vacunación no solo debería garantizarse para la gente de mar en tierra, sino también para los marinos que estaban a bordo de sus buques, con independencia de que estuvieran trabajando o a la espera de ser repatriados, así como para los pescadores. El representante gubernamental de Noruega había planteado un punto

importante relativo a la aclaración requerida sobre el periodo máximo de servicio a bordo. El argumento esgrimido por Noruega se acogía con satisfacción y se apoyaba. Por último, si bien sería útil contar con datos precisos sobre las muertes en el mar y los motivos de dichas muertes, era preciso conceder prioridad a evitar dichas muertes.

- 33. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que compartía las opiniones expresadas por el Vicepresidente armador de que cualquier priorización de los marinos nacionales iba en contra del espíritu del MLC, 2006. Los derechos y obligaciones establecidos en el Convenio se aplicaban en todas las circunstancias y a toda la gente de mar, con independencia de su nacionalidad. Al tiempo que acogía con agrado la designación de la gente de mar como trabajadores esenciales, era importante asegurar que esta clasificación fuera significativa en la práctica. La priorización de la gente de mar para la vacunación debía acogerse con satisfacción, y la iniciativa emprendida por el Gobierno de Chipre era importante. Sin embargo, la logística de la vacunación en tierra y en el mar seguía siendo problemática, especialmente en vista del requisito de las dos dosis, y la falta de acceso universal a las vacunas significaba que no había una oportunidad realista de vacunación para muchos marinos en un futuro cercano. Por consiguiente, era preciso actuar con cautela en lo que respecta a cualquier propuesta de introducir un pasaporte de vacunación u otras formas de verificación, que podrían tener el efecto de socavar el empleo de la gente de mar. Los armadores y la gente de mar se enfrentaban a grandes dificultades durante la pandemia en relación con el acceso a los visados, por ejemplo, como consecuencia del cierre de las embajadas y de los cambios continuos de los requisitos en las fronteras. Los Gobiernos no deberían escatimar esfuerzos para resolver estas dificultades. Por último, con respecto al periodo máximo de servicio en el mar, la CEACR había indicado claramente que el periodo máximo era 11 meses. El respeto constante y universal de las conclusiones de la CEACR revestía suma importancia para la aplicación efectiva del Convenio.
- 34. Un representante gubernamental de Dominica** expresó su firme apoyo a la gente de mar de todo el mundo y señaló que compartía las preocupaciones expresadas con respecto a las cuestiones relativas a la gente de mar y a los factores humanos. Hallar soluciones para superar las crisis humanitarias en el mar debía ser una prioridad principal para todas las empresas marítimas, los Estados costeros, los Estados del pabellón, las compañías de seguros y otras partes interesadas. Por lo tanto, debía acogerse con agrado la solicitud de la OMI de fortalecer la colaboración con la OIT en lo que respecta a estas cuestiones importantes. Desde su entrada en vigor, en 2013, el MLC, 2006 no había logrado su objetivo inicial de establecer unas condiciones mínimas de vida y de trabajo para toda la gente de mar y de garantizar la competencia leal y unas condiciones equitativas. La situación se había deteriorado continuamente en algunos ámbitos, y se había agravado con la pandemia de COVID-19. A pesar de los requisitos establecidos en el Convenio en lo que respecta a la repatriación y al pago de los salarios de la tripulación abandonada, un número creciente de marinos estaban siendo abandonados a bordo de sus buques, a menudo en condiciones inhumanas e inaceptables. El Convenio no responsabilizaba plenamente a los clubes P e I, las compañías de seguros, los armadores y los Estados costeros de sus obligaciones hacia la gente de mar. En el caso de la terminación del seguro, a menudo no se cumplía el requisito de un preaviso de 30 días y simplemente se olvidaba a la gente de mar a bordo de sus buques. El sistema actual de seguro obligatorio de los armadores solía conducir a la postergación, y las compañías de seguros y los clubes P e I trataban de eludir la responsabilidad. La limitación o denegación de cobertura en el caso de piratería o de abandono se había normalizado, y era habitual denegar las solicitudes de la tripulación y no llevar a cabo investigaciones de buena fe. Con objeto de asegurar una fuerza de trabajo marítima viable y saludable en el futuro, sería necesario invertir en educación, incluida la

educación y los exámenes en línea, cuyo valor se había demostrado durante la pandemia. Era fundamental que la educación cubriera el aspecto mental de la salud humana. Los Gobiernos y las autoridades de los Estados costeros tenían un papel esencial que desempeñar al resolver la crisis humanitaria en el mar a través de la red marítima interconectada de sus puertos, en particular en los ámbitos de la repatriación, el tratamiento médico, la cuarentena, las pruebas de detección de COVID-19 y el abandono de la gente de mar. Era preciso proteger de una manera más efectiva todos los derechos marítimos básicos que se habían visto negativamente afectados por la pandemia, incluidos los relativos a la formación y las calificaciones, la contratación y colocación, los acuerdos de empleo, las horas de trabajo y de descanso, las vacaciones anuales, la repatriación, los niveles de dotación, el alojamiento, la responsabilidad de los armadores y la garantía financiera, la seguridad y la salud, y la seguridad social. A la luz de la terrible injusticia y de la falta de un compromiso mundial unificado de defender los derechos básicos de la gente de mar, todas las partes debían adoptar un enfoque integral para hallar soluciones a fin de garantizar a la gente de mar las condiciones de trabajo seguras a las que tenía derecho.

- 35. Un portavoz de los armadores**, en respuesta a la crítica del MLC, 2006 por el representante gubernamental de Dominica, reafirmó que los interlocutores sociales no habían escatimado esfuerzos para conseguir la adopción, la entrada en vigor y la aplicación del Convenio. Los clubes P e I no cejaban en su empeño por repatriar a la gente de mar. Los armadores seguían apoyando la ratificación del Convenio y sus objetivos de fortalecer los derechos de la gente de mar y de asegurar unas condiciones equitativas en la industria, incluida la aplicación de la norma A2.5.2 sobre la garantía financiera. Era un error, e incorrecto, dar a entender que el MLC, 2006 era un fracaso.
- 36. Un representante gubernamental de Panamá** hizo referencia a la pauta B4.3.5 del Convenio relativa al requisito de que la autoridad competente recopilara, analizara y publicara estadísticas detalladas sobre los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales de la gente de mar. La extensión de los periodos de servicio a bordo, tal como indicaban los interlocutores sociales, suscitaba preocupación en lo tocante a la salud mental de la gente de mar. Durante la pandemia, habían aumentado los casos notificados de lesiones y enfermedades profesionales, y en particular los casos graves de pérdida de la vida, y el número de casos se había duplicado o triplicado en comparación con el promedio en los cinco últimos años. A finales de 2020, se había notificado un total de 234 casos en buques que enarbolaban el pabellón de Panamá, incluidos 5 casos de suicidio, 27 casos de accidente del trabajo y 27 casos de muerte por causas naturales, y otros casos que hubieran estado relacionados con la fatiga, la frustración, la desesperanza o, en otras palabras, factores humanos a bordo de los buques. Aunque las cifras eran más alentadoras en 2021, la incidencia de tales casos seguía siendo muy alta. De conformidad con las orientaciones proporcionadas por la OMI y la CEACR, los análisis de los informes de incidentes, la evaluación de sus causas y la mejor evaluación de los riesgos para mejorar la gestión de la seguridad y salud en el trabajo, prestando especial atención al factor humano, podrían proporcionar una base para la acción a fin de ayudar a resolver los problemas, combinada con el mayor respeto de las horas de trabajo y de descanso, el suministro de información a la tripulación y la labor del comité de seguridad a bordo.
- 37. Un representante gubernamental de Nigeria** describió los numerosos retos que se habían planteado durante la pandemia al responder a las necesidades de la gente de mar local e internacional, tal como habían comunicado los propios marinos, las empresas de transporte marítimo, las agencias proveedoras de mano de obra y los organismos de bienestar. Las acciones emprendidas se habían orientado por la comunicación y los

intercambios de información con la OIT, la OMI, la ITF y las organizaciones de bienestar de la gente de mar. Las principales medidas adoptadas, de conformidad con el MLC, 2006, incluían la identificación urgente y reuniones con las partes interesadas, la designación de la gente de mar como trabajadores esenciales a través de una notificación marítima, y la elaboración de directrices sobre la tripulación que embarcaba y desembarcaba de los buques a fin de garantizar la aplicación de los protocolos respectivos para prevenir la infección. Las medidas adoptadas habían conducido a cambios de tripulación y a la repatriación de más de 500 marinos. Uno de los retos estaba relacionado con la victimización de los miembros de la tripulación que presentaron quejas a las autoridades, y la consiguiente necesidad de reexaminar el procedimiento de presentación de quejas con arreglo al Convenio. En Nigeria iba a designarse en breve un punto focal para el cambio de tripulación y la repatriación de la tripulación, y se armonizarían los protocolos de los diversos organismos sobre la COVID-19 para el sector marítimo.

## 2) ¿Ha expuesto la pandemia de COVID-19 factores estructurales o de gobernanza que la OIT y otros organismos de las Naciones Unidas pertinentes deberían examinar más detenidamente con miras a velar por que, en el futuro, se respeten los derechos fundamentales de la gente de mar tal y como se establece en el MLC, 2006?

- 38. El Vicepresidente gubernamental** puso énfasis en la importancia de asegurar la aplicación de las disposiciones del Convenio, tanto en tiempos normales como durante las pandemias. Varios representantes gubernamentales habían puesto de relieve la necesidad de una mejor comunicación entre todas las partes interesadas en el sector marítimo, incluidos los Estados del pabellón y del puerto, la gente de mar y los armadores, con miras a hacer frente a los problemas que surgían durante la pandemia, refiriéndose en particular a los casos de abandono y a los siniestros a bordo de los buques. Era necesario conciliar las diferencias en las respuestas a la pandemia por las diversas autoridades y organismos nacionales, y debería subrayarse que la ratificación y aplicación del Convenio incumbía a todos los organismos nacionales, y no solo a las autoridades marítimas. Las directrices y protocolos publicados por la OIT, la OMI y los interlocutores sociales habían demostrado ser muy útiles al asegurar el cumplimiento del Convenio, en particular al colaborar con las autoridades responsables de la salud pública en relación con el problema de la repatriación de la gente de mar. Era evidente que las disposiciones del Convenio eran aplicables a pesar de la pandemia y que se necesitaba una respuesta coordinada de todas las autoridades competentes a fin de responder a los retos y problemas, y en particular a los cambios de tripulación y al tratamiento médico en tierra.
- 39. Un representante gubernamental de la República de Corea** acogió con agrado la orientación sobre cuestiones sumamente complejas proporcionada por la OIT durante la pandemia. Las medidas propuestas por la OIT y la OMI eran muy útiles, aunque seguía habiendo problemas con respecto a su aplicación. Hasta la fecha, solo algo más de 50 Estados Miembros habían designado a la gente de mar como trabajadores esenciales. Uno de los principales obstáculos había sido la falta de comprensión por las autoridades sanitarias del papel esencial que desempeñaba la gente de mar, lo que debería justificar su exención de ciertas reglas y que se les concediera prioridad en lo tocante a la vacunación. Urgía adoptar medidas a nivel internacional para proteger los derechos de la gente de mar, y solo deberían permitirse excepciones a los requisitos conexos en casos muy excepcionales. Debía adoptarse un enfoque nuevo y más eficaz en colaboración con los organismos internacionales pertinentes a fin de prepararse para nuevas olas de COVID-19

o para otras pandemias, que debería especificarse en un nuevo instrumento internacional obligatorio y debería abarcar medidas tales como la designación de la gente de mar como trabajadores esenciales con privilegios en lo que respecta a la cuarentena y las vacunas.

40. **El Vicepresidente de la gente de mar** puso énfasis en la importancia del análisis contenido en el documento preparatorio elaborado por la Oficina (STCMLC/Part I/2021/1), incluido su examen de las conclusiones de la CEACR en relación con la situación que encaraba la gente de mar durante la pandemia y la aplicación del MLC, 2006. El principal problema en relación con la gobernanza y los factores estructurales durante la pandemia había sido la incapacidad de importantes Estados del pabellón, y en particular los tres registros más importantes que cubrían el 40 por ciento de la flota marítima mundial, para garantizar el respeto de los derechos laborales y sociales fundamentales de la gente de mar. Era primordial comprender los motivos por los que esos Estados no habían podido garantizar el cumplimiento del Convenio y que los problemas se resolvieran en el futuro. El artículo I, párrafo 2, del Convenio, que establecía el requisito de que los Estados ratificantes cooperaran con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos del Convenio, era fundamental en el contexto de los cambios de tripulación durante una pandemia mundial. Sin embargo, al enfrentarse a restricciones de viajes unilaterales, los Estados Miembros no habían aunado esfuerzos en absoluto para permitir los viajes continuos de la gente de mar, a pesar de la presión ejercida por los interlocutores sociales y los organismos de las Naciones Unidas, lo cual constituía un incumplimiento notorio del Convenio. Además, en violación de los artículos V y VII del Convenio, no se habían celebrado consultas con los interlocutores sociales sobre posibles excepciones en lo que respecta a las disposiciones del Convenio durante la pandemia, y muchos países habían ajustado las reglas unilateralmente, o establecido excepciones a las mismas, con el pretexto de que el cumplimiento de algunas obligaciones previstas en el Convenio era materialmente imposible en las circunstancias. En virtud del Convenio, todas las exenciones o excepciones debían decidirse en consulta con los interlocutores sociales y notificarse a la OIT. Además, la observación general adoptada por la CEACR en 2020 sobre cuestiones derivadas de la aplicación del Convenio durante la pandemia establecía claramente que, con independencia de lo difícil o incómodo que pudiera ser, cuando existían alternativas disponibles, el concepto de fuerza mayor ya no podía invocarse. Las consecuencias de la incapacidad para organizar la repatriación al finalizar los contratos de la gente de mar conducía en la práctica a la prolongación forzosa de los contratos, o a la continuación del trabajo sin un contrato, en circunstancias en las que era evidente que el consentimiento no podía darse libremente. Eso planteaba interrogantes en lo referente a la participación de la comunidad internacional en una forma de trabajo forzoso a bordo de los buques en todo el mundo, y en los casos más graves algunas excepciones equivalían a la posible violación de los ocho convenios fundamentales de la OIT. En su observación general, la CEACR puso énfasis en que el incumplimiento de los principios esenciales con el pretexto de una crisis sanitaria prolongada daba lugar a que se corriera el riesgo de que el Convenio careciera de sentido, especialmente en un momento y en unas circunstancias en que su cobertura protectora era más necesaria que nunca. Esto suscitaba particular preocupación al unirse al hecho de que, durante periodos prolongados, la gente de mar no podía abandonar sus buques bajo ninguna circunstancia, lo que conducía a una situación en la que no podían dejar de trabajar y tampoco podían ejercer sus derechos fundamentales, incluido el derecho de huelga, a pesar de la situación laboral cada vez más peligrosa causada por la fatiga y el estrés que provocaban los periodos prolongados a bordo. La pandemia había puesto de relieve una serie de ámbitos en los que los Estados no estaban cumpliendo los requisitos del Convenio, o estaban adoptando interpretaciones alternativas; algunos

ejemplos incluían el aumento de los casos de abandono de la gente de mar, la falta de acceso a atención médica o dental en tierra y la negativa a facilitar la repatriación. Aunque había habido tales casos antes de la pandemia, esas garantías se estaban suprimiendo precisamente cuando más se necesitaban. En el futuro, las organizaciones de trabajadores tratarían de utilizar mejor los fallos indicados por los órganos de control de la OIT. Las administraciones de los Estados del puerto desempeñaban un papel fundamental en la inspección y en la aplicación del Convenio, aunque el control por el Estado del puerto parecía estar impulsado por directivas nacionales, y no por los requisitos del Convenio. Tal vez debería abordarse la cuestión de la naturaleza no vinculante de las pautas para las inspecciones por los Estados del puerto elaboradas por la OIT con miras a fortalecer la capacidad de los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto para determinar las condiciones a bordo, con independencia de las excepciones concedidas por los Estados del pabellón. Otro motivo de preocupación era la inclusión de cláusulas sobre «ningún cambio de tripulación» en las cartas durante la pandemia. Las cláusulas contractuales privadas no podían anular el MLC, 2006, y las cláusulas que impedían los cambios de tripulación debían considerarse un incumplimiento de las DMLC. Aunque la mayoría de los armadores cumplían las normas, este no era el caso de algunos, que no estaban representados en el STC, y había significantes lagunas en la diligencia debida en materia de derechos humanos en toda la industria. Era necesario redoblar los esfuerzos para garantizar que las cadenas de suministro marítimas estuvieran libres de explotación, por ejemplo, alentando a los usuarios de los servicios de transporte marítimo a examinar más atentamente su historial de respeto de los derechos humanos, lo que a su vez conduciría al aumento de las actividades comerciales para los operadores cabales y a la mejora de las normas en la industria. Preocupaba mucho que, a pesar de la orientación internacional adoptada por la OIT, las Naciones Unidas, la OMI y otros organismos que pedían que se designara a la gente de mar como trabajadores esenciales y que se aplicara plenamente el Convenio, la gente de mar seguía enfrentándose a obstáculos para viajar hasta sus hogares y desde ellos.

41. **El Vicepresidente armador** expresó su acuerdo con la pertinencia de los documentos preparados por la CEACR y para la presente reunión. El incumplimiento del artículo I, párrafo 2, del Convenio ponía de relieve la necesidad de soluciones cooperativas, especialmente en tiempos difíciles. La autoconservación y el cierre de los organismos esenciales en situaciones de emergencia no estaban en consonancia con el espíritu del Convenio. Sin embargo, no había pruebas que respaldaran la afirmación de que importantes Estados del pabellón fueran particularmente culpables de esto. Existían mecanismos de control, y no redundaba en interés de los armadores que la gente de mar estuviera indebidamente fatigada. El reconocimiento por los representantes gubernamentales de que el Convenio era vinculante para todas las autoridades nacionales y de que su aplicación incumbía a todo el Estado era alentador. También era importante subrayar que el Convenio seguía aplicándose en situaciones difíciles y en casos de emergencia nacional, salvo en casos muy limitados. Aunque las circunstancias que habían surgido durante la pandemia habían dado lugar a una cooperación internacional notoria, debía reconocerse que las acciones emprendidas habían sido medidas *ad hoc*, y que había cierta confusión entre los actores en lo que respecta a sus funciones. Por consiguiente, tal vez se necesitara una mayor coordinación a nivel internacional. Además, algunas de las orientaciones útiles habían sido producidas por los socios de la industria, por ejemplo, sobre los protocolos de seguridad, las instalaciones para la realización de pruebas y la cuarenta, la atención médica y la vacunación. Se debería alentar a los Gobiernos a tomar la iniciativa en lo que respecta a estas cuestiones en el futuro. En tiempos de guerra, los Convenios de Ginebra instaban a

proporcionar la atención médica que requiriera el estado de salud de una persona. En tiempos de paz, los marinos deberían recibir un trato no menos favorable que otras categorías de trabajadores. La pandemia había ofrecido una perspectiva sobre la aplicación del Convenio, que tenía por objeto proteger a la gente de mar, pero los Gobiernos no habían cumplido sus obligaciones dimanantes del Convenio en los últimos meses, especialmente en lo que respecta a la repatriación; la atención médica y dental y la vacunación; los requisitos en materia de visado, en particular para los trabajadores esenciales, y la necesidad de un enfoque integral del Convenio por todas las autoridades estatales.

42. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, puso énfasis en la necesidad de cooperación de todas las partes interesadas en tiempos difíciles, en particular entre los diferentes organismos gubernamentales, las autoridades médicas y los armadores, con miras a aplicar plena y efectivamente el Convenio, de conformidad con las disposiciones del artículo I.
43. **Un representante gubernamental de Panamá** describió los problemas que habían surgido desde febrero de 2020 como consecuencia de la pandemia, en particular en relación con su flota internacional. En comparación con las 197 quejas formuladas por la gente de mar sobre cuestiones laborales que había recibido la Autoridad Marítima de Panamá en 2019, en 2020 se habían recibido un total de 427 quejas relativas en particular a los salarios debidos, la repatriación pendiente y casos de abandono. La situación se había agravado a raíz de los cierres de las fronteras, puertos y aeropuertos, y por el hecho de que no se hubiera reconocido a la gente de mar como trabajadores esenciales y de que no se hubiera dado cumplimiento a los protocolos de la OMI relativos a los cambios de tripulación. Más de 3 500 marinos a bordo de buques que enarbolaban el pabellón de Panamá habían vivido situaciones entre febrero y septiembre de 2020 en las que sus acuerdos de empleo habían vencido, o en las que se había superado el periodo máximo de servicio a bordo del buque sin que hubiera habido un cambio de tripulación. Como consecuencia, con el fin de salvaguardar el bienestar de la gente de mar, había sido necesario, por ejemplo, exigir a los buques que dieran media vuelta en sus rutas comerciales para dirigirse a puertos de desembarque. Habían surgido situaciones particularmente difíciles como consecuencia de la negativa de ciertos países proveedores de mano de obra a aceptar el regreso de sus propios marinos nacionales, lo que afectaba a cientos de marinos, especialmente en la industria de los cruceros. En vista de esta situación, Panamá había declarado que los marinos eran trabajadores esenciales y había mantenido todos sus puertos internacionales abiertos tanto en el Atlántico como en el Pacífico con fines de cambio de tripulación. En junio de 2020, Panamá había adoptado protocolos sobre los cambios de tripulación que permitían siete procedimientos diferentes para la repatriación segura y los cambios de tripulación, y había mantenido abiertos sus aeropuertos internacionales para los vuelos chárter y de asistencia humanitaria, lo que había conducido a que 12 000 marinos fueran repatriados o embarcaran en sus buques. Se proporcionaba acceso rápido a tierra a los trabajadores que lo necesitaban, con independencia de su nacionalidad o del pabellón que enarbolara su buque. Cabía señalar que Panamá había sido el único país de la región que había proporcionado asistencia humanitaria en marzo de 2020 a los cruceros Zaandam y Rotterdam afectados por la COVID-19, permitiendo el traslado de los pasajeros y de la tripulación, la entrega de suministros, medicamentos y equipo médico, y permitiendo asimismo su paso a través del canal de Panamá. En respuesta a la necesidad urgente de restablecer la protección para la gente de mar, Panamá había sido uno de los primeros países en revisar sus orientaciones sobre el coronavirus y sobre los acuerdos de empleo de la gente de mar, estableciendo el límite del 14 de septiembre de 2020 para las prolongaciones de los acuerdos de empleo, y

a partir de esa fecha se exigiría el estricto cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006. Las medidas se estaban coordinando entre la Autoridad Marítima de Panamá y el Ministerio de Salud, a fin de conceder prioridad a la gente de mar panameña en lo que respecta a la vacunación, como trabajadores esenciales. Todos los Gobiernos deberían apoyar los esfuerzos realizados por organizaciones internacionales como la OMI y la OIT para respaldar a la gente de mar y la industria marítima, habida cuenta del papel esencial que desempeñaban en la economía mundial.

44. **La Presidenta** señaló que los oradores habían reconocido la naturaleza extraordinaria y sin precedentes de la situación y habían acogido con agrado la intervención de los organismos de las Naciones Unidas en apoyo de las administraciones nacionales, aunque la intervención había sido más bien *ad hoc*. Habían destacado la vital importancia de la comunicación, no solo entre las organizaciones internacionales, sino también entre los organismos y entidades nacionales. Estaban de acuerdo en que era esencial que todos los organismos nacionales reconocieran el importante papel que desempeñaba la gente de mar como trabajadores esenciales. Se había planteado la posibilidad de establecer una institución internacional especializada para que hiciera frente a situaciones como la pandemia actual.

3) **¿Se necesitan medidas adicionales, incluidas nuevas normas, para resolver la crisis actual y estar en mejores condiciones para garantizar la aplicación del MLC, 2006 en el futuro, en particular en condiciones adversas?**

45. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que había un acuerdo muy amplio entre los representantes gubernamentales acerca de que el Convenio era aplicable en cualquier época, también durante las crisis, y que revestía más importancia que nunca en las situaciones de emergencia. También era importante designar a la gente de mar como trabajadores esenciales, aunque dicha designación carecería de sentido a menos que tuviera efectos prácticos, como facilitar su acceso a los visados necesarios. Los Gobiernos no habían escatimando esfuerzos para poner en práctica las directrices de la OMI, la OIT y los interlocutores sociales sobre los cambios de tripulación. Otra consideración era la cobertura de la gente de mar por los programas de vacunación, no solo para los nacionales, sino también para la gente de mar a bordo de los buques que hacían escala en los puertos nacionales. Sin embargo, eso también causaba problemas logísticos, por ejemplo, en relación con el suministro de dos dosis de vacunas, mientras que la priorización para las vacunas dependería claramente de su disponibilidad en los diversos países y de la puesta en práctica de un programa internacional para ayudar a los países que solo tenían acceso limitado a las vacunas. Había un amplio consenso en el Grupo Gubernamental sobre la necesidad de garantizar que pudieran llevarse a cabo cambios de tripulación, aunque podrían surgir dificultades en relación con las medidas de salud pública adoptadas.
46. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, consideró que cualquier medida adicional que se propusiera debería examinarse y discutirse antes de que tuviera lugar la segunda parte de la presente reunión del STC. Debería prevalecer la opinión expresada por la CEACR sobre el periodo máximo de servicio en el mar de 11 meses. Debería tenerse en cuenta, al examinar cualquier otra medida en relación con el Convenio, que la situación actual, o una situación similar, podría ocurrir nuevamente.

47. **Un representante gubernamental de Francia** consideró que la redacción actual del Código del Convenio podía crear confusión, ya que establecía un periodo máximo de servicio en el mar de menos de doce meses, mientras que la interpretación de la CEACR era un periodo máximo de once meses. La interpretación que debería prevalecer era la de la CEACR. La redacción actual de la norma A2.4, párrafo 3, relativa a cualquier acuerdo que implicara renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas, podía plantear problemas, ya que la experiencia mostraba que las excepciones eran muy numerosas y solían socavar el espíritu de la regla, que era prohibir acuerdos que renunciaran a las vacaciones. Los temas de la repatriación y del periodo máximo de servicio en el mar no estaban al mismo nivel que las otras 16 cuestiones que debían inspeccionarse (anexos A5-I y A5-III del MLC, 2006), lo que no facilitaba su cumplimiento. Era difícil conocer con precisión el número de marinos afectados por periodos superiores al periodo máximo de servicio en el mar de 11 meses, ya que las cifras solo eran estimaciones. Esas dificultades tendrían que tomarse en consideración para la formulación de políticas pertinentes, tanto en tiempos de crisis como en tiempos normales. Por consiguiente, la mejora del texto del Convenio podía ser una de las opciones que debían contemplarse.
48. **Un representante gubernamental de la República de Corea** señaló que, dado que el MLC, 2006 establecía las normas mínimas que garantizaban el derecho de la gente de mar, no sería aconsejable permitir la mitigación para todas las disposiciones del Convenio en caso de brotes de enfermedades infecciosas. No obstante, con miras a solucionar los problemas que habían surgido en relación con la aplicación del Convenio, sería necesario establecer normas especiales relativas a las cuestiones que podrían requerir excepciones o mitigación, minimizando al mismo tiempo el potencial para las reducciones de los derechos mínimos de la gente de mar, por ejemplo, en relación con los certificados médicos, la educación y la certificación, los certificados MLC y las DMLC.
49. **El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que de la discusión parecía desprenderse claramente que los mecanismos para su aplicación efectiva ya estaban integrados en el Convenio. Las cuestiones que se planteaban hacían referencia a su aplicación. Eso no significaba que el Convenio no pudiera mejorarse, y el Grupo de la Gente de Mar trataba de proponer ciertas enmiendas en reacción a la situación que se había planteado durante la pandemia para su examen durante la segunda parte de la presente reunión del STC. Las críticas expresadas por el representante gubernamental de Dominica eran debidas probablemente a la frustración por los problemas que planteaba la aplicación del Convenio durante una situación de emergencia, y no a las desventajas reales del instrumento. Se debería aprovechar más la labor de la CEACR y de los órganos de control para plantear cuestiones sobre la aplicación y el cumplimiento del Convenio. Una consolidación y un análisis de los comentarios de la CEACR, sin nombrar necesariamente a los países interesados, podrían ayudar a identificar los casos de incumplimiento del Convenio que eran más frecuentes en las situaciones de pandemia. La pandemia también había puesto de manifiesto fallos en la gobernanza de la industria del transporte marítimo derivados de su fragmentación que no podían resolverse únicamente a través de la OIT. Por lo tanto, sería coherente con la Resolución A.75/L.37 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro, establecer un equipo de tareas interinstitucional a fin de examinar el marco normativo internacional que cubre la industria del transporte marítimo, incluido el impacto en los derechos fundamentales de la gente de mar. También se tendría que prestar atención al concepto de los trabajadores esenciales. Aunque más de 50 países habían designado a la gente de mar como trabajadores esenciales, no había un

entendimiento universal de lo que eso significaba en la práctica, por ejemplo en relación con la vacunación. Sería necesario proseguir la cooperación entre los interlocutores sociales y otras partes interesadas, incluidas las organizaciones de bienestar, que habían hallado soluciones eficaces a la crisis del cambio de tripulación, a fin de asegurar que la misma situación no se reprodujera en el futuro.

50. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo en que lo que se necesitaba era fundamentalmente el cumplimiento de las disposiciones existentes del Convenio, en lugar de la creación de medidas o normas adicionales. Era importante recordar que los mismos problemas se planteaban para otras categorías de trabajadores, incluidos los pescadores y los trabajadores mar adentro. Era necesario que se relajaran las restricciones en lo que respecta a la expedición de visados para la gente de mar, los pescadores y los trabajadores mar adentro, a fin de que pudieran abandonar su buque o embarcar en su buque o lugar de trabajo. La atención debería centrarse en el significado del concepto de trabajadores esenciales y en las necesidades de la gente de mar. Algunos Gobiernos, como el de Panamá, concedían prioridad a la gente de mar para la vacunación. Se necesitaría apoyo para aumentar el suministro de vacunas para la gente de mar, por ejemplo a través de un programa internacional de vacunación. Se precisaría orientación sobre la manera en que la cooperación podría mejorar entre los Estados del puerto, del pabellón y proveedores de mano de obra. En particular, en vista de los numerosos casos de países que se negaban a aceptar a la gente de mar que regresaba, era necesario establecer una obligación específica para que los países proveedores de mano de obra permitieran el regreso de sus nacionales. Tal vez fuera necesario considerar enmiendas al Convenio a fin de introducir sanciones para los Gobiernos que incumplieran sus obligaciones dimanantes del instrumento. También deberían elaborarse orientaciones específicas sobre las circunstancias en las que podrían permitirse excepciones a las disposiciones del Convenio, las disposiciones en cuestión y durante cuánto tiempo. Por último, en el caso de los Estados que ratificaran el Convenio en el futuro, se necesitaría una aceptación específica por todas las autoridades nacionales de las obligaciones correspondientes.
51. **La Presidenta** señaló que durante la discusión se había puesto énfasis en la necesidad de que la gente de mar fuera designada como trabajadores esenciales, y de que se aclararan y aplicaran las normas relativas al periodo máximo de servicio a bordo de un buque. Esta discusión se había referido a formas de mejorar la cooperación internacional, en particular en respuesta a las crisis, y a la posibilidad de establecer un equipo de tareas interinstitucional. Se había indicado la necesidad de especificar lo que cubría la atención médica en tierra, incluida la vacunación. Los representantes de los armadores y de la gente de mar habían comentado la posibilidad de establecer sanciones para los Gobiernos que incumplieran sus obligaciones dimanantes del Convenio, y habían planteado la cuestión de mejorar el cumplimiento, por ejemplo, utilizando mejor los informes y las conclusiones de la CEACR. Asimismo, se habían hecho llamamientos para que se aclararan más aún las circunstancias en las que se permitían excepciones a las disposiciones del Convenio, y las limitaciones aplicables a dichas excepciones.

## b) **Solicitud de la Organización Marítima Internacional de establecer un grupo de trabajo mixto OMI/OIT**

52. **Un observador que representaba a la OMI** recordó que, durante varios decenios, la labor de la OMI se había centrado en las cuestiones relativas a la gente de mar. Dado que los marinos eran responsables en último término de aplicar varios instrumentos de la OMI, se habían elaborado normas para la formación, titulación y guardia para la gente de mar, que

se habían consagrado en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Los temas relacionados con los factores humanos cubiertos por la OMI también hacían referencia a la dotación de seguridad, los simulacros, la fatiga, la seguridad operativa y de procedimiento, la seguridad en general, la protección del medio ambiente y la lucha contra la contaminación, la seguridad y salud en el trabajo, incluidas las condiciones de vida y de trabajo, y la facilitación del transporte marítimo. El bienestar de los casi 2 millones de marinos que trabajaban a bordo de buques de navegación marítima seguía siendo la prioridad de la OMI, tal como se reflejaba en su labor continua sobre cuestiones como el abandono, el trato justo, y la responsabilidad e indemnización para la gente de mar, así como la organización del Día de la Gente de Mar, celebrado cada año el 25 de junio, cuando la OMI hacía campaña a nivel mundial para que hubiera un mayor reconocimiento de los marinos. La OIT y la OMI habían elaborado conjuntamente muchos instrumentos en los últimos años, entre ellos: i) la resolución de la OMI relativa a la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y la resolución de la OMI sobre las responsabilidades de los armadores respecto de las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, ambas elaboradas en 1999 por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, y ii) las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, preparadas en 2006 por el Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. En diciembre de 2020, el Comité Jurídico de la OMI había expresado su firme compromiso con la preservación de los derechos de la gente de mar, y había acordado: i) incluir un nuevo resultado en su programa de trabajo sobre el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos; ii) incluir un nuevo resultado en su programa de trabajo sobre la elaboración de directrices para las autoridades del Estado del puerto y el Estado del pabellón sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar, y iii) solicitar al STC, con carácter urgente, que autorizara el establecimiento de un grupo de trabajo tripartito OMI/OIT, a fin de identificar y abordar las cuestiones relativas a la gente de mar y el factor humano, que debería ser aprobado por el Consejo de Administración de la OIT en su reunión en noviembre de 2021. El Subcomité de factor humano, formación y guardia de la OMI había señalado anteriormente que la Reunión sectorial sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar, de 2019, de la OIT, había acordado que la OIT debería fortalecer su colaboración con la OMI en relación con cuestiones como las inspecciones de control por el Estado del puerto y el Estado del pabellón y aquellos aspectos que dificultaran la contratación y la retención de la gente de mar, y que la OIT y la OMI deberían establecer un grupo de trabajo tripartito OIT/OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos. Se invitó al STC a tomar nota de la información proporcionada en la presentación de la OMI y a autorizar o aprobar el establecimiento de un grupo de trabajo tripartito OIT/OMI con miras a determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos, para su aprobación por el Consejo de Administración de la OIT. Era importante señalar que la presentación de la OMI proporcionaba un marco general para ese grupo de trabajo mixto. No se contemplaba como un grupo de trabajo de composición abierta con un mandato libre, ya que solo se reuniría y realizaría su labor tras el acuerdo de condiciones específicas para cada una de sus reuniones por los órganos pertinentes de la OIT y la OMI. Sin embargo, el hecho de que ese grupo estuviera fácilmente disponible para centrar su labor en los resultados aprobados por la OIT y la OMI conduciría a que esa labor se realizaría con más rapidez y eficiencia. En respuesta a las solicitudes de aclaración, explicó que, como

resultado de la perturbación del calendario normal de reuniones durante la pandemia, la propuesta aún no había sido considerada por el Consejo de la OMI, donde se discutiría en junio de 2021. Dado que el grupo no sería de composición abierta, se identificarían expertos específicos para cada resultado propuesto. El órgano permanente solo se activaría cuando se acordaran condiciones *ad hoc* para resultados específicos. Se identificaron dos resultados específicos en la propuesta: propuestas sobre el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos, y la elaboración de directrices para las autoridades del Estado del puerto y del Estado del pabellón sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar.

53. **El Consejero Jurídico** señaló que el Consejo de Administración era el que tenía la autoridad para aprobar el establecimiento del grupo de trabajo mixto tripartito, apoyándose en la recomendación del STC. En su recomendación, el STC debería proporcionar orientaciones específicas sobre el mandato de ese grupo de trabajo, incluida su composición, su calendario, la estructura jerárquica y el/los resultado(s) previsto(s). El propio grupo de trabajo podría determinar las reglas de procedimiento. En su recomendación, el STC debería abordar aspectos como la relación entre el grupo de trabajo propuesto y el mandato del STC en términos de los temas cubiertos y la presentación de informes. Toda recomendación que el STC quisiera formular al respecto debería adoptar la forma de una resolución y debería transmitirse al Consejo de Administración a través del informe del Presidente sobre las labores de la cuarta reunión del STC.
54. **El Vicepresidente gubernamental** señaló que los representantes gubernamentales apoyaban considerablemente, en principio, el grupo o los grupos de trabajo propuestos. Los temas indicados en la propuesta eran cuestiones muy importantes, y la difícil situación de la gente de mar durante la pandemia ponía de relieve su urgencia. Sin embargo, no había habido suficiente tiempo para especificar las diversas cuestiones de procedimiento, tales como la composición y la presentación de informes del órgano propuesto, o si debería haber un único grupo de trabajo permanente, o varios grupos con funciones y resultados previstos más específicos. En cualquier caso, el mandato debería ser examinado con cautela y acordado por la OIT y la OMI. Con referencia a los temas identificados en la propuesta de la OMI, en particular el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos, y los casos de abandono, convendría elaborar directrices sobre los procedimientos operativos estándar a fin de orientar las medidas adoptadas por los Estados del puerto y del pabellón, aunque debería evitarse la adopción de reglas o reglamentos específicos. La labor sobre esas cuestiones esenciales debería comenzar lo antes posible.
55. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado la propuesta de la OMI de colaborar con la OIT. La colaboración entre los dos organismos en el pasado, por ejemplo en 1999 y 2006, había producido resultados valiosos y la cooperación durante la pandemia constituía un buen presagio. El establecimiento de grupos de trabajo tripartitos sobre los temas específicos indicados en la propuesta de la OMI se acogería con satisfacción, aunque la lista de otros posibles temas era muy amplia y se requeriría cierta priorización y aclaración. También era necesario que se aclararan los motivos de proponer un grupo permanente coordinador y grupos específicos *ad hoc*, lo que parecía un enfoque complejo. También se necesitaría una especificación ulterior sobre las cuestiones de procedimiento, incluidas las estructuras jerárquicas de los grupos de trabajo, su duración, su composición, sus presidentes y sus modalidades (por ejemplo, si realizarían su labor por correspondencia o si serían reuniones de grupo). Tampoco estaba claro todavía la manera en que las tareas de los grupos de trabajo incidirían en la labor del STC, y era importante asegurar que no se

pusieran obstáculos para que el STC cumpliera su mandato. La Secretaría de la OIT tal vez pudiera seguir desarrollando la propuesta y remitirla al STC para su examen. Sería prematuro adoptar una resolución sobre el tema en la presente reunión del STC.

56. **El Vicepresidente de la gente de mar** acogió con agrado la propuesta positiva de la OMI de fortalecer la cooperación con la OIT, lo cual reflejaba el grado excepcional de colaboración entre ambos organismos durante la pandemia. El reconocimiento de la necesidad del grupo de trabajo de tener una composición tripartita también era positivo, y debería ser un principio esencial para cualquier futuro grupo de trabajo. Estuvo de acuerdo con el Vicepresidente armador en que cualquier órgano que se estableciera no debería interferir con el mandato básico del STC, o solaparlo, en relación con la aplicación y la mejora del MLC, 2006. Había una necesidad clara de colaboración y de centrarse con urgencia en las cuestiones del trato justo de la gente de mar y de los casos de abandono, como mostraban varios casos recientes, en particular en Egipto, Mauricio, México y Sri Lanka, que eran testigos de la gravedad y pertinencia de tales incidentes en la vida de los marinos. Además, los casos de abandono de la gente de mar habían aumentado durante la pandemia. Otras cuestiones también requerían una intervención urgente, incluida la fatiga por exceso de trabajo y las jornadas laborales excesivamente largas, la dotación de seguridad y el cumplimiento de las normas existentes. Las modalidades esenciales de este grupo o grupos de trabajo deberían desarrollarse de una manera práctica.
57. **Un representante gubernamental del Japón** expresó su acuerdo general con la propuesta de crear un grupo de trabajo mixto, e instó a que se considerara cuidadosamente su mandato. Las cuestiones indicadas en la propuesta de la OMI eran muy generales, e incluían las cuestiones urgentes del trato justo de la gente de mar y del abandono de la gente de mar, que requerirían que el grupo de trabajo mixto se centrara en ellas sin dilación. El grupo de trabajo podría entonces discutir las cuestiones indicadas por la OIT o la OMI.
58. **Una representante gubernamental de los Estados Unidos** señaló que la experiencia de la participación en muchos grupos de trabajo *ad hoc* mostraba que solo tenían éxito cuando se guiaban por el estricto mandato acordado por sus miembros. En términos del factor humano, había cuestiones muy diversas que no entraban en el ámbito del STC y que podrían beneficiarse de las aportaciones conjuntas de la OMI y la OIT. La creación de un grupo permanente más amplio garantizaría que el trabajo pudiera iniciarse de una manera oportuna, en lugar de tener que obtener cada vez un nuevo mandato de los órganos estatutarios. La propuesta de la OMI indicaba una serie de posibles temas, de los cuales la OMI y la OIT tendrían que seleccionar tareas específicas.
59. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, acogió con agrado la solicitud formulada por la OMI, que tenía por objeto fortalecer la cooperación con los interlocutores sociales desarrollada durante la pandemia sobre una serie de aspectos del factor humano. Sería importante formular un mandato claro que estableciera las tareas y el alcance del grupo de trabajo tripartito.
60. **El observador que representaba a la OMI**, en respuesta a varias solicitudes de aclaración, señaló que la propuesta de la OMI contenía una lista de temas generales y dos cuestiones específicas abarcadas por esta. El grupo o los grupos no estarían «libres para todos», sino que solo se centrarían en resultados específicos acordados por la OMI y la OIT, que podrían incluir directrices o recomendaciones para enmiendas a los instrumentos de la OIT y la OMI. Se esperaba que actuaran sobre una base tripartita. Se confiaba en que las directrices sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar se finalizarían para 2022, y las

directrices sobre trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos para 2023. La propuesta de un órgano permanente se basaba en gran medida en su conveniencia como una coraza a través de la cual podrían dirigirse tareas específicas mediante el establecimiento de grupos de trabajo *ad hoc*. Se podría iniciar rápidamente la labor en torno a esas tareas sin la necesidad de obtener cada vez un mandato de los órganos estatutarios de ambas organizaciones. Un grupo de trabajo permanente permitiría asimismo planificar mejor la utilización de los recursos de la Secretaría. Lo que se buscaba era orientación del STC para informar al Comité Jurídico de la OMI, a fin de que pudieran identificarse maneras de avanzar con la OIT.

- 61. El Secretario General Adjunto** señaló una impresión en relación con el documento presentado por la Secretaría de la OMI. Este documento indicaba, en el párrafo 9, que en la Reunión sectorial sobre la contratación y retención de la gente de mar celebrada en la OIT en febrero de 2019, se habían acordado las siguientes recomendaciones: 1) la OIT debería fortalecer su alianza con la OMI en relación con cuestiones como las inspecciones de control por el Estado del puerto y el Estado del pabellón y aquellos aspectos que dificultan la contratación y la retención de la gente de mar, y 2) la OIT y la OMI deberían establecer un grupo de trabajo tripartito OIT/OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos, lo cual se presentaría a la 337.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración de la OIT (octubre-noviembre de 2019) para su examen. Era importante aclarar que el establecimiento del grupo de trabajo mixto OIT/OMI no se había presentado al Consejo de Administración. El Consejo de Administración solo había aprobado el informe de la reunión, había autorizado al Director General a publicar el informe final de la reunión, y había pedido al Director General que, al elaborar las propuestas de actividades futuras, tuviera presentes las recomendaciones relativas a las actividades futuras de la OIT formuladas por las reuniones mencionadas en la sección I del documento GB.337/POL/2 (que incluía la Reunión sectorial sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar).
- 62.** Durante una discusión sobre cómo hacer avanzar la solicitud de la OMI, se planteó la cuestión del calendario, incluida la posibilidad de preparar un proyecto de resolución para su examen por la segunda parte de la presente reunión del STC, que podría presentarse entonces al Consejo de Administración para su aprobación en junio de 2022. Sin embargo, varios oradores, incluida **una representante gubernamental del Canadá**, que también era la Vicepresidenta del Comité Jurídico de la OMI, consideró que los dos puntos prioritarios identificados en la propuesta de la OMI eran urgentes, por lo que una decisión sobre la propuesta de la OMI se acogería con agrado lo antes posible. La labor sobre las dos cuestiones prioritarias se retrasaría considerablemente si una propuesta no pudiera ser examinada por el Comité Jurídico de la OMI en su reunión en julio de 2022.
- 63. La Presidenta** señaló el apoyo general expresado para la propuesta de la OMI. Se acogía con agrado la naturaleza tripartita del órgano propuesto. Se habían discutido en cierto grado las prioridades, y se había apoyado firmemente la labor sobre las dos cuestiones identificadas en la propuesta de la OMI, a saber, el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos y las directrices sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar. Se necesitaba más claridad en lo que respecta al mandato, incluida la cuestión de la presentación de informes, y si esto se haría a través del STC o directamente al Consejo de Administración. Aunque se propuso que el nuevo organismo estuviera fuera de la estructura del STC, las cuestiones relativas al MLC, 2006 deberían permanecer en el STC.

64. Tras la celebración de consultas en la Mesa del STC, la Presidenta propuso, a la luz de la discusión y de la preferencia expresada por una respuesta pragmática y rápida a la solicitud de la OMI, que, con el fin de elaborar una resolución que recomendara la creación del grupo de trabajo mixto OMI/OIT y también el establecimiento del mandato preciso del nuevo órgano, la Oficina estaría en contacto con la Secretaría de la OMI y prepararía un proyecto de resolución en estrecha consulta con la Mesa del STC, y con la orientación general de la misma. Una vez que las Secretarías de la OIT y la OMI hubieran finalizado un proyecto de resolución, y que este hubiera sido aprobado unánimemente por la Mesa del STC, se comunicaría a los miembros del STC para su posible adopción por correspondencia. Ese era un método excepcional de toma de decisiones por el que se concedería a los miembros del STC una semana para responder e indicar si aprobaban el texto propuesto o si se oponían a él, y en el último caso, si pretendían bloquear el consenso o no. Si no se alcanzaba un consenso, el texto se distribuiría nuevamente para un voto formal por correspondencia. Si se adoptaba por correspondencia, el proyecto de resolución se incluiría en el informe de la Presidenta, que se sometería a la 343.<sup>a</sup> reunión (octubre-noviembre de 2021) del Consejo de Administración de la OIT para su examen y la adopción de una decisión, o alternativamente a la 344.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2022), en caso de que las propuestas no pudieran acordarse a tiempo para su reunión de octubre-noviembre.
65. Así quedó acordado.

### c) Horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial

66. **La Presidenta de la Universidad Marítima Mundial (UMM)**, después de presentar sucintamente a la UMM como la primera institución mundial en educación marítima y desarrollo de la capacidad con una red mundial de alumnos, puso de relieve que, a pesar de la entrada en vigor y de la amplia ratificación de los instrumentos de la OMI y de la OIT, la fatiga seguía siendo un problema importante entre la gente de mar en todo el mundo. Por consiguiente, la UMM había decidido llevar a cabo un estudio sobre las horas de trabajo y de descanso y las prácticas relativas al registro de las horas de trabajo en la industria marítima, con el apoyo del Fondo de Marineros de la ITF. El estudio se había centrado en tres categorías: la gente de mar, las partes interesadas marítimas y los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto. Los objetivos del estudio en relación con la gente de mar eran examinar las prácticas de registro a bordo de las horas de trabajo y de descanso, identificar los retos que planteaba la ejecución y analizar los motivos de cualquier ajuste en el registro. Con el fin de integrar a los interlocutores sociales, ampliar las perspectivas y comparar las conclusiones de diferentes fuentes, también se habían incluido a otras partes interesadas marítimas, tales como los representantes de las empresas navieras, las organizaciones profesionales, los sindicatos y los órganos de investigación de los incidentes marítimos. Por último, se había entrevistado a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto con miras a identificar los retos en materia de cumplimiento. Pruebas simultáneas habían confirmado rápidamente que las quejas presentadas por la gente de mar sobre los ajustes de los registros de trabajo y las horas de descanso eran frecuentes. El equipo de investigación había señalado prácticas tales como instrucciones al personal para crear registros y la utilización de *software* para editar y borrar pruebas de incumplimiento. Se había observado que la gente de mar temía notificar casos de incumplimiento a los directivos en tierra, ya que esos comentarios a menudo no se tenían en cuenta o se utilizaban para incluir en listas negras a los miembros de la tripulación, y la gente de mar temía perder sus empleos o sus primas. En la industria prevalecía una cultura

general de ajuste de los registros, y no se limitaba a las horas de trabajo y de descanso. Parecía transmitirse de una generación a otra, y los oficiales superiores instruían a los cadetes y a los oficiales subalternos para que falsificaran los registros a fin evitar la inspección y de mejorar sus indicadores de desempeño. Los falsos registros ocultaban la verdad relativa a los altos niveles de fatiga, lo que afectaba profundamente la moral y planteaba problemas operativos. Esto se condenaba, pero apenas sorprendía, ya que toda la industria parecía ser consciente de las violaciones generalizadas, aunque las aceptaba como inevitables. Los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto entrevistados reconocieron el problema de la fatiga entre la gente de mar y la complacencia en el mantenimiento de registros, en particular de las horas de trabajo y de descanso. Pusieron de relieve que, en el escaso tiempo disponible durante las inspecciones solo podían verificar un número mínimo de puntos, y las inspecciones rara vez iban más allá de los requisitos iniciales. Las limitaciones de tiempo y las prioridades establecidas hacían difícil cotejar y verificar los registros. Por consiguiente, podía concluirse que la normalización del ajuste de los registros estaba tácitamente aceptada en la industria en lo que equivalía a un fallo sistémico, y que la mayoría de la gente de mar no registraba sus horas de trabajo y de descanso debido a la inseguridad del empleo, porque se les ofrecía incentivos para proceder de esa manera, o por temor a represalias. Los entrevistados consideraron en general que la causa del problema era la inadecuación de los niveles de dotación. Era necesario armonizar el marco normativo con las condiciones operativas, y realizar estudios fiables basados en pruebas relativos a la fatiga en la industria. Había pruebas claras de desconfianza crónica y de programas contradictorios entre las operaciones en tierra y en el mar. El régimen de inspección tendría que revisarse, dado que la precisión de los registros rara vez se verificaba. El estudio instaba, por consiguiente, a fortalecer la aplicación y el cumplimiento, y a reexaminar los umbrales establecidos en la norma A2.3 del MLC, 2006, y en el Código A-VIII/1 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y el sistema de dos guardias. El estudio planteaba preocupaciones y cuestiones muy importantes, y era fundamental para asegurar que se prestara más atención a la mejora de la aplicación de los requisitos respectivos.

- 67. El Vicepresidente de la gente de mar** puso énfasis en que, como antiguo marino, estaba consternado, pero no sorprendido, por las conclusiones del estudio, que contenía numerosas revelaciones que ya no podían ignorarse. Sin embargo, debería reconocerse que la gente de mar compartía cierta responsabilidad. Por consiguiente, las organizaciones de la gente de mar deberían alentar a sus miembros a registrar adecuadamente sus horas de trabajo y de descanso y a denunciar las violaciones utilizando el procedimiento de denuncia indicado en el Código IGS o el procedimiento previsto por el MLC, 2006. La gente de mar necesitaba protección contra la posibilidad real de victimización si denunciaba dichas violaciones y se negaba a aceptar el falso registro de las horas de trabajo. Se esperaba que la gente de mar y sus organizaciones recibieran apoyo de los Estados del pabellón y del puerto, y de la OMI y la OIT, que deberían aunar esfuerzos con miras a afrontar el reto de abordar las cuestiones relativas a las horas de trabajo y de descanso y a la dotación de seguridad planteadas en el informe. Era necesario proporcionar a la gente de mar los medios para tomar el control de sus horas de trabajo y de descanso. La utilización de *software* concebido para socavar el sistema para el registro de las horas de trabajo de la gente de mar era simplemente inaceptable. Confiaba en que ahora comenzara un proceso de solución de los problemas mencionados, a través de la OIT y de las disposiciones del MLC, 2006, así como de la OMI de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. La

concentración en los factores humanos en la industria brindaban una gran oportunidad para abordar esas cuestiones importantes. En nombre de la gente de mar actual y de los jóvenes que estaban considerando una carrera en el mar, era necesario abandonar la obsesión por la tecnología concebida para reducir más aún los niveles de dotación, y reconocer que los niveles inadecuados de dotación eran el principal problema en relación con la fatiga, el estrés y los accidentes en el mar. La tecnología debería tener por objeto humanizar y mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, y ayudar y apoyar a las personas en su empeño por garantizar una explotación segura y ecológica del sector del transporte marítimo.

- 68. El Vicepresidente armador** recordó que el informe de la UMM consistía en un estudio encomendado por una organización que ejercía presión. No podía considerarse un verdadero estudio académico, y era necesariamente unilateral, ya que era un trabajo pagado. El punto de partida del informe era la notificación insuficiente de las horas de trabajo y de descanso, que se insinuaba que era un hecho. Todo el informe se basaba en pruebas relativamente poco convincentes. Podría haber habido perfectamente otro punto de partida para el estudio, como la cooperación estrecha establecida con la OMI a fin de abordar las cuestiones de los niveles de dotación de seguridad y de la fatiga, y la elaboración de directrices sobre el tema en 2019. Otro punto de partida podría haber sido los accidentes marítimos, respecto a los cuales las estadísticas mostraban que el número total de muertes en 2020, al menos para Europa, se había reducido un 18 por ciento en comparación con 2019, a pesar de la pandemia, y que el número de vidas perdidas en el mar había disminuido un 48 por ciento, con la salvedad de los buques pesqueros. Los incidentes de contaminación en el mar se habían reducido un 70 por ciento desde 2014. ¿Por qué se habían ignorado totalmente estos datos concluyentes? Había problemas graves relativos a la metodología utilizada para el estudio, basada en entrevistas y en grupos de estudio. Apenas se había entrevistado a 20 marinos, de una fuerza de trabajo de 1,8 millones. Los investigadores también habían hablado con diez sindicatos y había habido dos grupos temáticos, uno de los cuales estaba integrado únicamente por inspectores de la ITF. En otras palabras, los investigadores habían hablado prácticamente con quienes habían pagado el estudio. Y, sin embargo, la Presidenta de la UMM había formulado alegaciones graves de una «cultura de ajuste», no solo con respecto a las horas de trabajo y de descanso, sino también a los registros en otros muchos ámbitos, tales como el mantenimiento, los simulacros, las listas de comprobación, las evaluaciones de riesgos y las entradas oficiales en los diarios de a bordo. Las muy diversas alegaciones de desviación normalizada eran completamente infundadas y debían refutarse enérgicamente. Además, la acusación de que las inspecciones no verificaban el cumplimiento y de que las orientaciones e instrucciones para los sistemas de control por el Estado del puerto deberían enmendarse para incluir la verificación sistemática de la precisión de los registros no cuestionaba dichos sistemas, sino el MLC, 2006. Era evidente que el informe estaba orientándose hacia la dirección equivocada. Por último, el informe instaba a las empresas a establecer un «verdadero vínculo» con sus tripulaciones, lo que sugería que las empresas solo debían emplear a sus propios nacionales. Eso parecía sugerir un enfoque en el que intervinieran el nacionalismo y el proteccionismo, al que los armadores se oponían firmemente y que no tenía cabida en las discusiones actuales. Al hablar de «una cultura de ajuste», el informe estaba acusando en la práctica a la gente de mar, los armadores, los Estados del pabellón y los inspectores de participar en una evasión sistemática, que equivalía a una delincuencia organizada, por lo que minaba enormemente la confianza y la cooperación desarrolladas entre las partes interesadas en la industria. Los armadores no aceptaban acusaciones generales de que la gran mayoría de los marinos estaban implicados en actos delictivos.

Era incorrecto, infundado e inútil criminalizar a la gente de mar. Con esta falta de credibilidad académica, una base de datos mínima y acusaciones erróneas, el informe demostraba ser inutilizable.

- 69. El Vicepresidente gubernamental** señaló que los representantes gubernamentales tomaban muy en serio las conclusiones del informe de la UMM. Las cuestiones de las horas de trabajo y de descanso eran aspectos esenciales de las condiciones de trabajo en las que las respectivas disposiciones del MLC, 2006 y del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar representaban un delicado equilibrio alcanzado tras muchas horas de negociación y discusión. Los requisitos relativos a las horas de trabajo y de descanso no eran negociables, y debía haber una armonización absoluta con las disposiciones del MLC, 2006 y del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Sin embargo, el cumplimiento de dichas disposiciones no era fácil, y los inspectores tenían poco tiempo disponible para verificar el cumplimiento en muchos ámbitos. El grupo de trabajo mixto propuesto podía analizar cualquier desalineación relacionada con el MLC, 2006, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y otros instrumentos, como el Código IGS. Los representantes gubernamentales expresaron su sincero agradecimiento a la UMM por realizar el estudio. Afrontar el problema efectivamente requeriría la estrecha cooperación entre la OIT, la OMI y otras partes interesadas, con el fin de asegurar la armonización de los instrumentos regionales y de considerar posibles enmiendas u otras medidas. Ciertos representantes gubernamentales habían planteado la posibilidad de aclarar las disposiciones respectivas del MLC, 2006 y en particular la norma A.3. Una posibilidad era que se desarrollaran tecnologías de seguimiento digital y de notificación, lo que también podría ayudar a resolver el problema. Los representantes gubernamentales tomaban nota del informe y compartían las preocupaciones expresadas.
- 70. Un representante gubernamental de China** apoyó la declaración realizada por el Grupo de la Gente de Mar, y señaló que su país siempre concedía una gran importancia a los factores humanos y a la manera en que afectaban el trabajo en el mar. China había adoptado medidas para prevenir la fatiga entre la gente de mar. Los estudios conjuntos sobre las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar realizados en 2014 en el marco de los Memorandos de Entendimiento de Tokio y de París habían dado resultados positivos. China había normalizado las inspecciones intensivas de las horas de trabajo diarias y había apoyado la integración del registro de las horas de trabajo en sistemas de gestión del trabajo basados en la realización de pruebas y en el establecimiento de sistemas innovadores de mantenimiento de registros a fin de garantizar la notificación auténtica. Existían muchas causas de la fatiga, y no solo debería considerarse el aumento de los niveles de dotación, sino también la reducción de las cargas de trabajo.
- 71. Una representante gubernamental de los Estados Unidos** acogió con agrado el estudio, aunque compartió las preocupaciones expresadas relativas a la población de la gente de mar encuestada. Tanto para los Estados del pabellón como para los Estados del puerto era muy difícil asegurar la aplicación de los requisitos del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. La cuestión más problemática era cómo realizar un seguimiento de las horas de trabajo y de descanso. La adopción de un sistema de horario continuo hacía imposible saber cuándo un marino trabajaba o descansaba. Un problema conexo estaba relacionado con las excepciones permitidas en virtud tanto del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar como del MLC, 2006, en lo referente a las horas de trabajo y de descanso, lo que hacía casi imposible hacer un seguimiento de las mismas.

72. **Un representante gubernamental del Reino Unido** apoyó plenamente el informe y sus conclusiones, pero tomó nota de los puntos expuestos por los armadores en relación con el número de marinos entrevistados para el estudio. El estudio planteaba preocupaciones a las que los interlocutores sociales no habían respondido plenamente, incluidas pruebas de que la fatiga y las largas jornadas de trabajo contribuían a los accidentes. El Reino Unido había instado anteriormente a redoblar los esfuerzos internacionales en lo que respecta a la fatiga y a las horas de trabajo, y confiaba en que el informe fomentaría un verdadero diálogo. Las cuestiones planteadas requerían una discusión más detenida y estudios que cubrieran a un mayor número de marinos y operadores, y todas las partes interesadas tripartitas deberían tomar medidas.
73. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, tomó nota de las conclusiones del estudio y expresó su preocupación por la generalización de las malas prácticas mencionadas. Las horas de trabajo y de descanso eran una cuestión fundamental, y la gente de mar se había visto afectada por problemas particulares en este sentido durante la pandemia, cuando las autoridades del puerto y los armadores habían incumplido sus obligaciones. Los Estados miembros de la Unión Europea apoyaban el pleno cumplimiento de todas las disposiciones del Convenio, e instaban a la mayor cooperación entre las partes interesadas con ese fin.
74. **Un representante gubernamental de Noruega** indicó que muchas de las cuestiones planteadas en el estudio eran muy conocidas. Estaba claro que había retos relativos al cumplimiento del régimen de horas de trabajo y de descanso, especialmente en el mantenimiento de los registros y su verificación por los inspectores. Sin embargo, el problema radicaba más en la aplicación que en los requisitos básicos. La cuestión se había discutido extensamente en la OMI y se había abordado a través de resoluciones de dotación de seguridad y, más recientemente, de directrices sobre cómo evitar la fatiga. Una solución normativa no sería el mejor enfoque, ya que nuevas normas darían lugar a más problemas de cumplimiento. Se requerían medidas para cambiar las actitudes. Indicó que no estaba de acuerdo con todas las recomendaciones del estudio.
75. **Un representante gubernamental de Filipinas** expresó su apoyo a los objetivos del estudio, que analizaba las percepciones de las partes interesadas y evaluaba los obstáculos para la aplicación efectiva de los requisitos relativos a las horas de trabajo y de descanso. De cara al futuro, podría considerarse colaborar con más órganos de inspección, y no solo con organizaciones reconocidas. La supervisión continua de las prácticas a bordo de los buques podría ser impulsada por la tecnología. El enfoque adoptado debería estar orientado hacia el futuro y ser aplicable, no solo durante la pandemia, sino también en la nueva normalidad.
76. **Un observador representante de la Federación Sindical Mundial (FSM)** señaló que, en el contexto de la pandemia y de la crisis del capitalismo, se estaba atentando contra los derechos de los trabajadores, incluida la gente de mar. Los derechos de los armadores en Grecia estaban consagrados en las leyes nacionales y en la Constitución. Aunque el MLC, 2006 había sido ratificado y aplicado por Grecia por conducto de la legislación, Grecia, de la misma manera que otros países, había promulgado las leyes necesarias para hacer efectivas las disposiciones vinculantes del Convenio, pero no las directrices, incluidas, por ejemplo, las relativas a la igualdad de remuneración. Además, la legislación reciente en Grecia estaba tratando de menoscabar los derechos fundamentales, incluida la seguridad social y los derechos sindicales. De conformidad con la legislación griega actual, las horas de trabajo a bordo de los buques ascendían a 72 horas por semana durante siete días. La consiguiente intensificación del trabajo estaba conduciendo a una mayor incidencia de

enfermedades, accidentes y problemas de seguridad. Esas condiciones habían empeorado considerablemente durante la pandemia debido a las restricciones a la circulación, y ciertos países prohibían a la gente de mar que desembarcara en sus puertos. La crisis que afectaba al transporte marítimo de pasajeros estaba conduciendo a una explosión del desempleo y muchos de los trabajadores afectados carecían del derecho a prestaciones de desempleo. Se debería apoyar a la gente de mar en Grecia en sus medidas para protestar contra su pérdida de derechos, también a través de huelgas.

- 77. El Vicepresidente de la gente de mar** expresó su conmoción, no solo ante las conclusiones del informe, sino ante la reacción del Grupo de los Armadores. Cabía recordar que la familia de sindicatos de la ITF representaba a más de 1 millón de marinos en todo el mundo, los cuales confirmaban las conclusiones del estudio de la UMM. La gente de mar a menudo trabajaba entre 91 y 98 horas por semana, con las excepciones permitidas en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar que agravaban la situación. Aunque la OMI instaba a tener unos niveles seguros de dotación, los exámenes más recientes no habían aumentado los niveles mínimos de dotación. En efecto, los regímenes existentes en los Estados del pabellón estaban compitiendo para establecer requisitos de dotación más bajos. Había muchos informes y estudios que confirmaban que la fatiga era una de las principales causas de los accidentes en el mar. El Grupo de los Armadores había tenido razón en plantear la cuestión de la delincuencia con respecto a no mantener unos registros adecuados de las horas de trabajo y de descanso, que era un verdadero motivo de preocupación. También había una cultura de ajuste de los registros para evitar pagar horas extraordinarias. Los inspectores de la ITF recaudaban sistemáticamente 30 millones de dólares de los Estados Unidos cada año por concepto de salarios no pagados, y un tercio de esta suma eran horas extraordinarias no remuneradas u horas de trabajo no remuneradas. Estos asombrosos niveles de incumplimiento y delincuencia significaban que otro título adecuado para el estudio de la UMM podría haber sido «una verdad inconveniente». A pesar de la cooperación fructífera entre las partes interesadas en la industria en el último año en respuesta a la pandemia, seguía habiendo una tendencia a ocultar las verdades inconvenientes. Eso no podía continuar. La cuestión de las horas de trabajo y de descanso debía abordarse efectivamente, y no tendría que haber sido necesario el presente informe para lograr que la atención se centrara en el debido cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006 y del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Debía encomiarse a la UMM por el estudio y por decir la verdad a quienes estaban en el poder.
- 78. La Presidenta de la UMM** agradeció a los miembros del STC la oportunidad de presentar el estudio, que había sido llevado a cabo con la mayor objetividad posible, sin favor ni interferencia. La mayoría de los marinos provenían de países en desarrollo, y era importante analizar con detenimiento los problemas y cómo podrían encararse. El mundo dependía de la industria marítima, y tanto los armadores como la gente de mar reconocían el valor de que la gente de mar proviniera de países tan diversos. Puso de relieve que, como institución académica, la UMM, que formaba parte de la OMI, era independiente y objetiva. La UMM se autofinanciaba y solicitaba financiación para toda su labor. Examinaba la situación con ojo crítico, como una contribución para garantizar el crecimiento de una industria marítima que podría brindar oportunidades para los marinos jóvenes.
- 79. Un profesor de la UMM**, el principal autor del informe, acogió con agrado los interesantes comentarios y aportaciones de los miembros del STC. Se habían realizado estudios durante muchos años de la verdad inconveniente del ajuste de las horas de trabajo y de descanso, que las investigaciones de los incidentes también habían puesto de relieve. La labor de

investigación para el estudio había recopilado las opiniones y la experiencia de muy diversas partes interesadas, incluidas las organizaciones de armadores y de la gente de mar. Debería subrayarse que lo que se estaba discutiendo era un problema continuo, que la pandemia había puesto de relieve. La naturaleza sistemática del problema de la fatiga era claramente una cuestión de cumplimiento. Dichas prácticas, que eran reconocidas por otras partes interesadas, no podían justificarse.

- 80. El Vicepresidente armador** refutó las alegaciones injustificadas realizadas por el observador que representaba la FSM, que contradecían radicalmente el espíritu de cooperación mostrado por las partes interesadas en la industria en los últimos meses. A pesar de las diversas acusaciones formuladas durante la discusión y en el informe de la UMM, cabía recordar que los armadores actuaban con sumo cuidado para proteger sus propios activos. Si las alegaciones eran ciertas, el modelo de negocio correría peligro. ¿De qué manera podía ser ventajoso fatigar en exceso a las tripulaciones de los buques? En relación con esto, los intereses de los armadores y de la gente de mar estaban alineados. Si bien los armadores estaban dispuestos a examinar y discutir las mejoras, esto no debería hacerse sobre la base de un informe tan infundado.
- 81. La Presidenta** tomó nota del reconocimiento durante la discusión de que la fatiga era una cuestión difícil de abordar. Los representantes gubernamentales habían señalado las dificultades que conllevaba hacer cumplir las reglas, en particular a la luz de las complejas posibilidades de excepciones. Se habían expresado opiniones muy diferentes sobre ciertas conclusiones del informe, con el apoyo de algunos representantes gubernamentales y del Grupo de la Gente de Mar y el desacuerdo del Grupo de los Armadores. Se había sugerido que el registro electrónico de las horas de trabajo y de descanso podría ayudar a resolver los problemas. La discusión podría proporcionar una base para reflexionar con más profundidad sobre posibles soluciones para mejorar la aplicación de las normas actuales.

#### d) **El MLC, 2006 y la digitalización: utilización de documentos electrónicos**

- 82. El Vicepresidente gubernamental** indicó que muchos representantes gubernamentales apoyaban firmemente los esfuerzos para digitalizar los certificados para los buques y la gente de mar y otros documentos expedidos por las administraciones marítimas. Muchos países que habían introducido la digitalización apoyaban con firmeza la utilización de certificados electrónicos. A medida que la industria se orientara hacia un entorno más digital, habría una mayor necesidad de armonización y cooperación a nivel internacional, en particular a través de la OIT y la OMI. Las orientaciones internacionales serían de gran utilidad, por ejemplo, para los países que se enfrentaban al reto de determinar qué certificados deberían priorizarse para la digitalización.
- 83. Un representante gubernamental de Dinamarca** apoyó firmemente la introducción de los certificados digitales y puso de relieve la necesidad de facilitar su aceptación y reconocimiento a nivel internacional. Se podría proporcionar un registro de documentos para que la gente de mar pudiera tener acceso a todos sus documentos, incluidos los certificados médicos y los certificados de competencia, que estarían disponibles en línea a través de un teléfono móvil o de un navegador de la computadora. Sin embargo, se añadiría un nivel adicional de seguridad y las firmas digitales tendrían que codificarse, para que pudiera realizarse un seguimiento de ellas. Su país había estado probando la utilización de certificados digitales en colaboración con varios países a diferentes niveles de desarrollo, y los resultados obtenidos habían sido alentadores. Las disposiciones del MLC, 2006 no

parecían limitar la utilización de documentos electrónicos, aunque debería alentarse la elaboración de directrices internacionales sobre el tema. El Gobierno de Dinamarca estaría dispuesto a intercambiar buenas prácticas y experiencias sobre este tema.

- 84. Un representante gubernamental de la República de Corea** alentó a utilizar certificados electrónicos, que presentaban muchas ventajas, a condición de que se aumentara la seguridad. Era primordial garantizar la protección de la información personal de la gente de mar y de otros datos antes de prever la digitalización a escala mundial. Los niveles de seguridad deberían determinarse de conformidad con el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL 1965), de la OMI.
- 85. Un representante gubernamental de Panamá** dio a conocer las experiencias positivas de su país y las medidas adoptadas para digitalizar los documentos marítimos, incluida la DMLC, Parte II. En 2013, su país había empezado a establecer formatos electrónicos, y en 2016 había elaborado directrices para los códigos QR, para que los inspectores pudieran verificar la información contenida en las declaraciones. En 2018, la Autoridad Marítima de Panamá había acreditado a 17 organizaciones para que expidieran certificados electrónicos, incluidos certificados para la gente de mar de conformidad con las disposiciones del MLC, 2006. Desde diciembre de 2020, la Autoridad Marítima de Panamá había expedido más de 90 000 documentos electrónicos. La digitalización permitía la expedición y verificación inmediatas de los documentos electrónicos que necesitaban los inspectores, y era fácil de utilizar y ecológica. La pandemia de COVID-19 había acelerado la digitalización.
- 86. Un representante gubernamental de China** acogió con agrado la discusión y apoyó la promoción de los documentos digitales y los certificados electrónicos. China había realizado grandes avances en materia de tecnología de la información (TI) y contaba con el mayor número de usuarios de internet en todo el mundo. El Departamento Marítimo promovía activamente la utilización de certificados electrónicos para los buques y la gente de mar. La elaboración de directrices internacionales basadas en la experiencia adquirida podría desempeñar un papel importante al superar la considerable laguna entre los niveles de digitalización en la industria en los diversos países. Se confiaba en que la OIT y otros organismos intergubernamentales pudieran sentar las bases para seguir desarrollando la digitalización en la industria.
- 87. Un representante gubernamental de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** acogió con agrado la discusión y señaló que la digitalización de los documentos marítimos facilitaría muchos procesos y estaba en consonancia con la Estrategia Digital Europea. Las normas de protección de datos eran de vital importancia, en particular la protección y el reconocimiento de los documentos electrónicos basados en directrices comunes. Los derechos de la gente de mar debían protegerse en todo momento utilizando documentos electrónicos. La cooperación entre la OIT y la OMI sería de suma importancia al proporcionar orientación y apoyarse en las mejores prácticas actuales a nivel nacional. El Memorando de Entendimiento de París también había elaborado una estrategia digital.
- 88. Un representante gubernamental de España** señaló que su país ya estaba realizando progresos en lo que respecta a desarrollar y probar soluciones digitales en la industria marítima. La experiencia había sido muy positiva, en particular al efectuar inspecciones en virtud del MLC, 2006. En los casos en que los buques tenían acceso a Internet, podía contemplarse la inspección a distancia, especialmente en condiciones como las experimentadas durante la pandemia actual.

89. **Un representante gubernamental de Singapur** quiso proporcionar información sobre la experiencia de su país y los progresos en la digitalización de los documentos marítimos.
90. **Un representante gubernamental de Filipinas** señaló que la utilización de la digitalización durante la pandemia había mejorado los niveles de servicio, por ejemplo, de las agencias de contratación. Sería importante aprender de las experiencias de otros países, en particular en relación con la integración de los procedimientos entre las diversas agencias interesadas, la interoperabilidad y aceptación internacionales, y la seguridad de los datos.
91. **El Vicepresidente armador** acogió con sumo agrado el firme apoyo durante la discusión de la elaboración y utilización de documentos electrónicos y certificados digitales. Se había dado un salto hacia delante en la utilización de la digitalización en la industria en el último año durante la pandemia, obteniéndose así al menos un resultado positivo de este difícil año. La cooperación era esencial a nivel internacional con el fin de unificar las normas para los documentos digitales, que deberían estar plenamente conformes con el FAL 1965 y las directrices conexas, y con el MLC, 2006.
92. **El Vicepresidente de la gente de mar** agradeció a la Oficina su examen de la situación actual con respecto a la digitalización. Aunque el desarrollo de la tecnología era inevitable, el último año había habido progresos muy rápidos. Existían diversas herramientas para garantizar la seguridad y la validación de los documentos y certificados digitales, que habían demostrado ser eficientes y fiables. Aunque persistía el riesgo de falsificación, esto también era un reto para los documentos impresos. Un ámbito de preocupación seguía siendo la protección de los datos personales de la gente de mar, incluidos los DIM, los contratos de trabajo y las cuentas salariales. Los documentos en cuestión eran importantes para las inspecciones por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto, y si bien era evidente que el acceso a los mismos debía controlarse, el acceso no debería denegarse a quienes realmente desempeñaban un papel en la industria, en particular la gente de mar, los inspectores y otros órganos que ayudaban a la gente de mar.
93. **La Presidenta** acogió con agrado el intercambio de experiencias, que se habían adquirido en su mayor parte el último año. Durante las discusiones se había puesto énfasis en la necesidad de normas internacionales y de armonización, en particular de conformidad con las disposiciones del FAL 1965 y las directrices conexas. Se había expresado preocupación por la seguridad de los datos personales, aunque se reconocía que existían soluciones eficaces. Además, a pesar de la digitalización, seguía siendo necesario que las inspecciones físicas por los Estados del puerto y del pabellón controlaran el cumplimiento de los requisitos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Nada en el MLC, 2006 parecía prevenir sobre la utilización de documentos electrónicos o de la digitalización.

## ► V. Examen de las normas internacionales del trabajo relacionadas con el sector marítimo

---

94. **La Presidenta** recordó que, en su primera reunión en febrero de 2016, el Grupo de trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas había remitido al STC el examen de 68 instrumentos marítimos. En vista del número de convenios y recomendaciones que debían examinarse, la Mesa del STC había decidido organizarlos en grupos temáticos y llevar a cabo el examen en dos fases. La tercera reunión del STC había examinado un primer

grupo de 34 instrumentos, y un segundo grupo de 34 instrumentos estaba presentándose a la cuarta reunión (Notas técnicas 11 a 19). Además, el STC examinaría una vez más cinco convenios clasificados en 2018 como «normas superadas» (Nota técnica 20).

95. **El Vicepresidente armador** indicó que las notas que estaban examinándose también podrían tener efectos para los buques pesqueros que deberían tenerse en cuenta.

## Examen de seis instrumentos relativos al alojamiento de la tripulación y las instalaciones de esparcimiento

96. El examen se refirió al Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75); el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92); el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133); la Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78); la Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970 (núm. 140), y la Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141) <sup>1</sup>.
97. **El Vicepresidente gubernamental** estuvo de acuerdo con las recomendaciones propuestas contenidas en la Nota técnica 11. Convendría que la Oficina proporcionara información sobre la situación de los buques que se habían equipado de conformidad con las especificaciones de los Convenios núms. 92 y 133 en caso de derogación de esos instrumentos.
98. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que algunos territorios no metropolitanos de algunos Estados miembros de la Unión Europea seguían vinculados por las disposiciones de los Convenios núms. 92 y 133. Por consiguiente, se aplicarían consideraciones especiales a dichos territorios. Apoyó las recomendaciones propuestas.
99. **Un representante gubernamental de Francia** indicó que el MLC, 2006 todavía no era aplicable en las Tierras australes y antárticas francesas y en la Polinesia Francesa. Sin embargo, varios instrumentos de la OIT para los que se propuso la derogación, el retiro o la clasificación como normas superadas eran aplicables a los dos territorios y eran importantes para sus ordenamientos jurídicos y para la protección de la gente de mar. El Gobierno de Francia estaba contemplando la posibilidad de extender la aplicación del MLC, 2006 a esos territorios, pero le preocupaba el tiempo que se necesitaría para asegurar la conformidad de la legislación local y emprender las reformas respectivas.
100. En respuesta a una solicitud de aclaración, **el Secretario de la Mesa** (el Jefe de la Unidad Marítima), refiriéndose a la regla 3.1, párrafo 2, del MLC, 2006, indicó que, incluso tras su posible derogación, los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de los buques que estaban establecidos en los Convenios núms. 92 y 133 seguirían aplicándose a través del MLC, 2006, en relación con los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del MLC, 2006 para el país en cuestión.
101. **El Vicepresidente armador** estuvo de acuerdo con las recomendaciones propuestas. Los Convenios núms. 92 y 133 deberían seguir en vigor hasta que los países que estaban actualmente vinculados por ellos ya no estuvieran cubiertos. Sin embargo, su derogación en 2030 permitiría el tiempo necesario.

---

<sup>1</sup> Véase la Nota técnica 11.

- 102. El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que, con referencia a todos los instrumentos examinados por la presente reunión del STC, en la que se recomendaba derogar o retirar los instrumentos considerados normas superadas, deberían emprenderse campañas específicas para la ratificación del MLC, 2006, o, según proceda, del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), dirigidas a los países que seguían vinculados por los instrumentos considerados como normas superadas. Las campañas deberían incluir el apoyo técnico necesario para la ratificación de los instrumentos actualizados, y la OIT debería informar sobre las medidas adoptadas en la próxima reunión del STC. Estuvo de acuerdo con las recomendaciones propuestas en la Nota técnica 11.
- 103.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 75 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.
  - 2) Clasificar los Convenios núms. 92 y 133 en la categoría de «normas superadas» y proponer su derogación en la 118.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030). A este respecto, el STC recomienda:
    - a) alentar a los Estados que sigan vinculados por los Convenios núms. 92 y 133 a ratificar el MLC, 2006. Esto conllevaría la denuncia automática de los Convenios núms. 92 y 133, y
    - b) alentar a los Estados que ya hayan ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por los Convenios núms. 92 y 133 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.
  - 3) Clasificar las Recomendaciones núms. 78, 140 y 141 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.

## Examen de dos instrumentos relativos a la alimentación y al servicio de fonda

- 104.** El examen se refirió al Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68) y al Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) <sup>2</sup>.
- 105. El Vicepresidente gubernamental** apoyó las recomendaciones propuestas.
- 106. Un representante gubernamental de Bahamas** señaló que la derogación del Convenio núm. 69 daría lugar a una situación en la que no habría normas mínimas para la formación de los cocineros de buques. Aunque la OIT había proporcionado unas orientaciones muy adecuadas sobre el tema, los cocineros de buques serían los únicos miembros de la tripulación para los que no habría requisitos internacionales para su certificación.
- 107. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** indicó que algunos territorios no metropolitanos de algunos Estados miembros de la Unión Europea seguían vinculados por las disposiciones de los Convenios núms. 68 y 69. Por consiguiente, se aplicarían consideraciones especiales a dichos territorios. Apoyó las recomendaciones propuestas.

---

<sup>2</sup> Véase la Nota técnica 12.

- 108. El Vicepresidente armador** también apoyó las recomendaciones propuestas, pero indicó que la acción recomendada podría ser pertinente para los buques pesqueros.
- 109. Una portavoz del Grupo de los Armadores** señaló que la ICS había preparado orientaciones sobre las competencias requeridas para los cocineros de buque, que estaban disponibles en su sitio web.
- 110. El Vicepresidente de la gente de mar** apoyó las recomendaciones propuestas.
- 111.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 68 y el Convenio núm. 69 como «normas superadas» y proponer una derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
  - 2) Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 entre los países que siguen vinculados por los Convenios núms. 68 y 69.
  - 3) Alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por los Convenios núms. 68 y 69 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.

## Examen de tres instrumentos relativos a la atención médica

- 112.** El examen se refirió al Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica, 1987 (núm. 164); la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105), y a la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar 1958 (núm. 106)<sup>3</sup>.
- 113. Los Vicepresidentes gubernamental, armador y de la gente de mar** estuvieron de acuerdo con las recomendaciones propuestas.
- 114. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** indicó que la pauta B4.1 del MLC, 2006 se refería a la *Guía médica internacional de a bordo*, y a otras guías internacionales, que colmarían cualquier laguna en materia de orientación derivada del retiro de la Recomendación núm. 105 con respecto a los botiquines. Sobre esta base, apoyó las recomendaciones propuestas.
- 115.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 164 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
  - 2) Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 y del Convenio núm. 188 entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 164.
  - 3) Clasificar las Recomendaciones núms. 105 y 106 como «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.

---

<sup>3</sup> Véase la Nota técnica 13.

## Examen de un instrumento relativo a las obligaciones del armador

- 116.** El examen se refirió al Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55) <sup>4</sup>.
- 117. Los Vicepresidentes gubernamental, armador y de la gente de mar** estuvieron de acuerdo con las recomendaciones propuestas.
- 118. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que algunos territorios no metropolitanos de algunos Estados miembros de la Unión Europea seguían vinculados por las disposiciones del Convenio núm. 55. Por consiguiente, se aplicarían consideraciones especiales a esos territorios. Apoyó las recomendaciones propuestas.
- 119.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 55 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
  - 2) Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006, y —en su caso— del Convenio núm. 188 entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 55.
  - 3) En relación con lo anterior, alentar al Estado Miembro que ya ha ratificado el MLC, 2006, pero que sigue vinculado por el Convenio núm. 55 con respecto a un territorio no metropolitano, a extender la aplicación del MLC, 2006, a dicho territorio.

## Examen de dos instrumentos relativos a la protección de la seguridad y la salud y a la prevención de accidentes

- 120.** El examen se refirió al Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), y a la Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142) <sup>5</sup>.
- 121. Los Vicepresidentes gubernamental, armador y de la gente de mar** estuvieron de acuerdo con las recomendaciones propuestas.
- 122. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que algunos territorios no metropolitanos de algunos Estados miembros de la Unión Europea seguían vinculados por las disposiciones del Convenio núm. 134. Por consiguiente, se aplicarían consideraciones especiales a dichos territorios. Apoyó las recomendaciones propuestas.
- 123.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 134 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
  - 2) Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006, y del Convenio núm. 188 entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 134.

---

<sup>4</sup> Véase la Nota técnica 14.

<sup>5</sup> Véase la Nota técnica 15.

- 3) Alentar al Estado Miembro que ya haya ratificado el MLC, 2006, pero que sigue vinculado por el Convenio núm. 134 con respecto a un territorio no metropolitano, a extender la aplicación del MLC, 2006 a dicho territorio.
- 4) Clasificar la Recomendación núm. 142 como «norma superada» y proponer su retiro lo antes posible.

## Examen de cuatro instrumentos relativos al acceso a instalaciones de bienestar en tierra

- 124.** El examen se refirió al Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163); la Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (núm. 48); la Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (núm. 138), y la Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 173) <sup>6</sup>.
- 125. Los Vicepresidentes gubernamental, armador y de la gente de mar, y una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** estuvieron de acuerdo con las recomendaciones propuestas.
- 126.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 163 como «norma superada» y proponer su derogación lo antes posible.
  - 2) Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006, entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 163.
  - 3) Clasificar las Recomendaciones núms. 48, 138 y 173 como «instrumentos que han sido superados» y proponer su retiro lo antes posible.

## Examen de seis instrumentos relativos a la seguridad social

- 127.** El examen se refirió al Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56); el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70); el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165); la Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10); la Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75), y la Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76) <sup>7</sup>.
- 128. Los Vicepresidentes gubernamental y armador** estuvieron de acuerdo con las recomendaciones propuestas.
- 129. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** indicó que algunos territorios metropolitanos de algunos Estados miembros de la Unión Europea seguían vinculados por las disposiciones del Convenio núm. 56. Por siguiente, se aplicarían consideraciones especiales a esos territorios. Apoyó las recomendaciones propuestas.

---

<sup>6</sup> Véase la Nota técnica 16.

<sup>7</sup> Véase la Nota técnica 17.

- 130. El Vicepresidente de la gente de mar** apoyó las recomendaciones propuestas, pero expresó ciertas advertencias en relación con el Convenio núm. 56, que ya no estaba abierto a la ratificación. La regla 4.5 del MLC, 2006 y las disposiciones correspondientes del Convenio núm. 188 no entraban en tanto grado de detalle en lo que respecta al seguro de enfermedad para la gente de mar como las disposiciones del Convenio núm. 56. Por lo tanto, instó a celebrar una reunión a fin de elaborar directrices sobre la seguridad social en el sector marítimo. Pidió que la Resolución relativa a la seguridad social adoptada por la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia en 2006 pusiera de relieve la necesidad de protección social efectiva y de seguridad social para la gente de mar.
- 131.** El STC acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 56 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030), y:
    - a) pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 y del Convenio núm. 188 entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 56, y
    - b) alentar a los dos Estados que ya hayan ratificado el MLC, 2006 y el Convenio núm. 188, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 56 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 y del Convenio núm. 188 a dichos territorios.
  - 2) Clasificar los Convenios núms. 70 y 165 y las Recomendaciones núms. 10, 75 y 76 como «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.

## Examen de ocho instrumentos relativos al cumplimiento y al control de la aplicación

- 132.** El examen se refirió al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976; el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); la Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9); la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28); la Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108); la Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155), y la Recomendación sobre la inspección del trabajo, 1996 (núm. 185)<sup>8</sup>.
- 133. El Vicepresidente gubernamental** apoyó las recomendaciones propuestas para todos los instrumentos, pero expresó ciertas dudas en relación con la propuesta de derogar el Convenio núm. 147. Varios Estados Miembros seguían vinculados por el instrumento y aún no habían ratificado el MLC, 2006. En su caso, el Convenio núm. 147 proporcionaba la base para sus regímenes jurídicos en ámbitos como la inspección.
- 134. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** indicó que algunos Estados miembros seguían vinculados por las disposiciones del Convenio núm. 147. Por lo tanto, se aplicarían disposiciones especiales a esos Estados miembros, a los que se debería prestar apoyo para facilitar la ratificación del MLC, 2006.

---

<sup>8</sup> Véase la Nota técnica 18.

- 135. Una representante gubernamental de los Estados Unidos**, recordando que su país estaba vinculado por el Convenio núm. 147, pero no era parte en el MLC, 2006, señaló que el Convenio núm. 147 proporcionaba un marco jurídico para la adopción de medidas en ámbitos como la inspección, la recepción y el examen de quejas por los marinos, la seguridad y la salud, y la prevención de riesgos. Si el Convenio se derogara, los Estados Partes en el mismo tendrían una capacidad reducida para dar curso a las quejas de los miembros de la tripulación y a las notificaciones de riesgos para la salud y la seguridad. Además, la derogación suprimiría el requisito de informar sobre la aplicación del Convenio y la supervisión de la CEACR cesaría. Por consiguiente, el Convenio núm. 147 seguía teniendo valor.
- 136. El Vicepresidente armador** tomó buena nota de las preocupaciones expresadas por la representante gubernamental de los Estados Unidos, que también se aplicarían a otros Estados que seguían vinculados por el Convenio núm. 147. El Convenio seguía teniendo cierta importancia para la gente de mar y la comunidad internacional y, aunque la ratificación del MLC, 2006 por los Estados interesados representaría un progreso, la situación con respecto al Convenio núm. 147 debería examinarse nuevamente antes de que se propusiera su derogación. Estuvo de acuerdo con las otras recomendaciones propuestas, incluidas las recomendaciones de alentar a los Estados Miembros que seguían vinculados por el Convenio núm. 147 a ratificar el MLC, 2006, y de extender la aplicación del MLC, 2006 a cualquier territorio no metropolitano al que no se había declarado aplicable.
- 137. El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo en que la prioridad era alentar la ratificación del MLC, 2006, y del Convenio núm. 188. Los Estados que seguían vinculados por el Convenio núm. 147 deberían realizar esfuerzos para eliminar cualquier obstáculo que estuviera impidiendo la ratificación del MLC, 2006, y la Oficina debería colaborar con ellos con este fin. Cabía recordar asimismo que, una vez que el Convenio se había ratificado y que las disposiciones se habían adoptado a nivel nacional, dichas disposiciones seguían en vigor. El principio de no regresión se aplicaba a todos los instrumentos ratificados. Sin embargo, estuvo de acuerdo en que el estatus del Convenio núm. 147 podría examinarse en una de las próximas reuniones del STC.
- 138.** Tras discusiones ulteriores relativas al calendario, **la Secretaria General** propuso que la recomendación examinara la situación con respecto al Convenio núm. 147 en la sexta reunión del STC con el fin de decidir sobre su posible derogación o retiro.
- 139.** Así quedó acordado, y el Comité acordó las siguientes recomendaciones:
- 1) Clasificar el Convenio núm. 147 en la categoría de «normas superadas» y examinar nuevamente la situación de este convenio en la sexta reunión del STC, con el fin de decidir sobre su posible derogación o retiro. A este respecto:
    - a) alentar a los Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 147 a ratificar el MLC, 2006. Esto conllevaría la denuncia automática del Convenio núm. 147, y
    - b) alentar a los Estados Miembros que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 147 únicamente con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a estos territorios.
  - 2) Clasificar el Protocolo de 1996 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.

- 3) Clasificar el Convenio núm. 178 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible. A este respecto, debería alentarse al Estado que sigue vinculado por el Convenio núm. 178 a que ratifique el MLC, 2006 y el Convenio núm. 188.
- 4) Clasificar las Recomendaciones núms. 9, 28, 108, 155 y 185 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.

## Examen de dos convenios no revisados por el MLC, 2006

140. El examen se refirió al Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)<sup>9</sup>.
141. **El Vicepresidente gubernamental** estuvo de acuerdo con la recomendación propuesta para el Convenio núm. 71, pero señaló que ciertos países seguían vinculados por el Convenio núm. 108. Al tiempo que reconoció que el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), era el instrumento actualizado en lo que respecta a los DIM, varios países habían indicado que tenían dificultades para dar cumplimiento al Convenio núm. 185 y no estaban de acuerdo con la propuesta de derogar el Convenio núm. 108. Aunque los representantes gubernamentales estaban de acuerdo en general con la propuesta de convocar una reunión de expertos sobre el Convenio núm. 185, había una diversidad de opiniones sobre la propuesta de alentar a los Estados Miembros que seguían vinculados por el Convenio núm. 108 a ratificar el Convenio núm. 185.
142. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que algunos territorios no metropolitanos de algunos Estados miembros seguían vinculados por las disposiciones de los Convenios núms. 71 y 108. Por consiguiente, se aplicarían consideraciones especiales a esos Estados miembros. Al tiempo que apoyaba la recomendación propuesta para el Convenio núm. 71, señaló que el Convenio núm. 185 seguía estando poco ratificado y que tal vez sería mejor examinar la situación con respecto al Convenio núm. 108 en una fase ulterior. Podría celebrarse una reunión de expertos para examinar la aplicación del Convenio núm. 185.
143. **El Vicepresidente armador** consideró que el Convenio núm. 71 debería mantenerse. Además, en vista de la falta de ratificaciones del Convenio núm. 185, el Convenio núm. 108 debería mantenerse en un futuro previsible. Apoyó la propuesta de convocar una reunión tripartita de expertos para examinar los retos relacionados con la aplicación y ratificación del Convenio núm. 185.
144. **El Vicepresidente de la gente de mar** apoyó la recomendación propuesta relativa a la derogación del Convenio núm. 71, y acogió con agrado la propuesta de convocar una reunión tripartita de expertos. Sin embargo, las pensiones de la gente de mar eran una cuestión importante relativa a la protección social, y recordó su solicitud referente a la Nota técnica 17 y que las cuestiones relativas a la protección social podrían incluirse en el ámbito de competencia de la reunión de expertos. También estuvo de acuerdo en que la propuesta de derogar el Convenio núm. 108 era prematura y con la propuesta de convocar una reunión de expertos. El Convenio núm. 108 era una norma superada, pero el Convenio núm. 185 aún no había recibido suficientes ratificaciones.

---

<sup>9</sup> Véase la Nota técnica 19.

- 145. Un representante gubernamental de Noruega** recordó que el Convenio núm. 108 seguía estando ampliamente ratificado y no podía darse por sentado que todos los Estados que actualmente eran partes en el Convenio núm. 108 ratificarían sin más el Convenio núm. 185. Añadió que, durante las negociaciones preparatorias relativas al MLC, 2006, se había decidido, a solicitud del Grupo de la Gente de Mar, no incluir el Convenio núm. 71 entre los instrumentos que debían ser revisados por el instrumento refundido. Si bien era importante asegurar la facilitación de pensiones para la gente de mar, en virtud de la norma A4.5 del MLC, 2006, la protección de la seguridad social debía proporcionarse para la gente de mar en al menos tres de las nueve ramas enumeradas, lo que significaba que los Estados ratificantes podían ser excluidos de la rama de las pensiones. Era evidente la necesidad de centrarse en esta cuestión, pero era dudoso que fuera realista en estos momentos elaborar un nuevo instrumento sobre las pensiones de la gente de mar, o revisar el Convenio núm. 71.
- 146. El Vicepresidente de la gente de mar** señaló que el motivo de la propuesta de derogar el Convenio núm. 71 era su baja tasa de ratificación. Recordó que el motivo por el que el Convenio núm. 71 no se había incluido en la lista de instrumentos que debía ser actualizada por el MLC, 2006, era el temor a que la inclusión en el Convenio de disposiciones obligatorias sobre las pensiones pudiera impedir el acuerdo sobre el instrumento. Sin embargo, a menudo se excluía a la gente de mar de los regímenes de seguridad social en tierra, y era preciso discutir más en profundidad la necesidad de tomar medidas a ese respecto.
- 147. El Vicepresidente armador** consideró que se necesitaría un apoyo muy amplio de los representantes gubernamentales para cualquier iniciativa encaminada a adoptar un instrumento sobre las pensiones de la gente de mar, ya que dicho apoyo no parecía existir.
- 148. Un representante gubernamental de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** señaló que el Convenio núm. 71 era bastante antiguo y solo había sido ratificado por algunos Estados Miembros. Por consiguiente, estuvo de acuerdo con la recomendación propuesta de clasificar el Convenio como instrumento que requería la adopción de nuevas medidas a fin de mantener su pertinencia continua y futura, ya que ahora era difícil contemplar la ratificación generalizada del instrumento.
- 149. La Secretaria General** señaló que, durante el examen anterior de los instrumentos de la OIT, el Convenio núm. 71 se había clasificado como un instrumento que requería revisión, en particular dado que algunas de sus disposiciones ya no reflejaban los enfoques modernos de la seguridad social. La reunión de expertos propuesta tendría por objeto intercambiar experiencias en relación con la aplicación del Convenio y con los motivos de su baja tasa de ratificación, en lugar de contemplar la posibilidad de elaborar un nuevo instrumento. Si no había una opinión firme sobre el estatus del Convenio, el STC podría formular una recomendación para posponer el examen de su estatus hasta que se hubiera celebrado la reunión tripartita de expertos. En respuesta a una solicitud de aclaración, indicó que la financiación de dicha reunión entraría dentro del ámbito del examen de las normas.
- 150. El Comité acordó las siguientes recomendaciones:**
- 1) En lo que respecta al Convenio núm. 71, el STC recomienda al Consejo de Administración que convoque una reunión tripartita de expertos con el objetivo de compartir los conocimientos sobre la aplicación del Convenio y sobre los motivos de la no ratificación de este instrumento, a fin de determinar las medidas que deben adoptarse y de examinar nuevamente la situación de este Convenio en la sexta reunión del STC.

- 2) Clasificar el Convenio núm. 108 en la categoría de «normas superadas» y examinar nuevamente la situación de este convenio en la sexta reunión del STC con el fin de decidir sobre su posible derogación o retiro. A este respecto, el STC recomienda:
  - a) alentar a los Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 108 a ratificar el Convenio núm. 185;
  - b) alentar al Estado Miembro que ya ha ratificado el Convenio núm. 185, pero que sigue vinculado por el Convenio núm. 108 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del Convenio núm. 185 a estos territorios, y
  - c) convocar una reunión tripartita de expertos sobre el Convenio núm. 185 con el objetivo de analizar los desafíos en su aplicación y ratificación y determinar las medidas que deben adoptarse a la mayor brevedad.

## Examen de cinco instrumentos clasificados como «normas superadas» por el STC en 2018 y que son objeto de un nuevo examen

151. El examen se refirió al Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23); el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58); el Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146), y el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166) <sup>10</sup>.
152. **Los Vicepresidentes gubernamental, armador y de la gente de mar** estuvieron de acuerdo con las recomendaciones propuestas.
153. **Un representante gubernamental de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, indicó que algunos territorios no metropolitanos de algunos Estados miembros seguían vinculados por las disposiciones del Convenio núm. 58. Por consiguiente, se aplicarían consideraciones especiales en esos casos. Debería ponerse énfasis en los esfuerzos mundiales encaminados a luchar contra el trabajo infantil y en la importancia de garantizar el estricto cumplimiento de los requisitos relativos a la edad mínima.
154. El Comité acordó las siguientes recomendaciones:
  - 1) Proponer la derogación del Convenio núm. 22 durante la 118.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030), y a este respecto:
    - a) alentar nuevamente a los Estados que siguen vinculados por este Convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia «automática» del Convenio núm. 22, y
    - b) alentar nuevamente a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 22 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.
  - 2) Proponer la derogación de los Convenios núms. 23 y 166 durante la 118.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030), y a este respecto:

---

<sup>10</sup> Véase la Nota técnica 20.

- a) alentar nuevamente a los Estados que siguen vinculados por estos convenios a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto supondría la denuncia automática de los Convenios núms. 23 y 166, y
  - b) alentar nuevamente a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 23 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios;
- 3) Proponer la derogación del Convenio núm. 58 durante la 118.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030), y a este respecto:
- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este Convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 58;
  - b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios;
  - c) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 que han ratificado el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), pero que han fijado una edad mínima de 14 años, a que:
    - i) fijen, de conformidad con la norma A1.1, párrafo 1, del MLC, 2006, una edad mínima de por lo menos 16 años, o
    - ii) en el caso de aquellos que han fijado la edad mínima a los 18 años para el trabajo marítimo, a que envíen una declaración a la Oficina en la que precisen que el artículo 3 del Convenio núm. 138 es aplicable al trabajo marítimo. Seguir las recomendaciones en los puntos i) y ii) implicaría asimismo la denuncia automática del Convenio núm. 58.
- 4) Proponer la derogación del Convenio núm. 146 durante la 118.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030), y a este respecto:
- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 146, y
  - b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 146 únicamente en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.

**155. Un portavoz del Grupo de los Armadores** señaló que los instrumentos examinados seguían siendo aplicados en el sector pesquero por algunos países. La acción de la OIT debería estar orientada específicamente a esos países, a fin de promover su ratificación del Convenio núm. 188.

**156. El Vicepresidente de la gente de mar** apoyó los comentarios del portavoz del Grupo de los Armadores.

**157. La Secretaria General** indicó que la Oficina ya estaba comprometida a promover la ratificación del Convenio núm. 188, y que tenía sentido orientar dichas medidas a los países que actualmente aplicaban los instrumentos considerados como normas superadas. Añadió que, como parte del proceso de examen de las normas, se estaba promoviendo la ratificación de un gran número de normas actualizadas con fondos con cargo al

presupuesto ordinario. Los instrumentos marítimos actualizados estaban incluidos en dichas medidas.

- 158. La Presidenta** señaló que el STC había estado de acuerdo con las recomendaciones propuestas para la mayoría de los instrumentos, pero había acordado nuevas medidas en relación con los Convenios núms. 71, 108 y 147, cuyo estatus se examinaría en la sexta reunión del STC. Se había puesto énfasis en la importancia de fomentar y apoyar la ratificación del MLC, 2006 por los países que aún no lo habían hecho. Se tomó nota de los comentarios relativos a la aplicación de los instrumentos objeto de examen en el sector pequero y de la necesidad de promover la ratificación del Convenio núm. 188.

## ► VI. Examen de los proyectos de resolución

---

- 159.** El Comité examinó dos proyectos de resolución presentados de conformidad con los plazos establecidos por la Mesa.

### a) Proyecto de resolución relativa a la aplicación y puesta en práctica del MLC, 2006 durante la pandemia de COVID-19

- 160.** El proyecto de resolución fue presentado por el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores.
- 161. Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar**, presentando el proyecto de resolución, recordó que el artículo I, párrafo 2, del Convenio exigía la cooperación entre los Estados ratificantes a fin de garantizar su aplicación efectiva y el respeto de los derechos de la gente de mar. A pesar de la pandemia, que no había estado en la mente de quienes redactaron el instrumento, no había ninguna disposición en el Convenio que previera que sus disposiciones debían derogarse o desviarse en tiempos de crisis. Además, el Convenio era vinculante para todas las autoridades de los Estados Miembros, y no solo para sus autoridades marítimas, y todas las administraciones nacionales tenían la obligación de garantizar que se diera pleno cumplimiento a sus disposiciones. El proyecto de resolución instaba a la OIT a renovar el llamamiento para que la gente de mar fuera designada como trabajadores esenciales, para que se garantizara su derecho a viajar, con una exención de los requisitos de hacer cuarentena, para que tuviera acceso a tratamiento médico y dental en tierra, y para asegurar que no estuviera obligada a permanecer a bordo de un buque más allá del periodo especificado en su acuerdo de empleo.
- 162. El Vicepresidente de la gente de mar** añadió que el proyecto de resolución tenía por objeto asegurar que se contrajera un compromiso para mostrar las buenas intenciones expresadas durante la reunión y para garantizar que no se repitieran las violaciones de los derechos de la gente de mar que habían tenido lugar durante la pandemia.
- 163. La Presidenta** recordó que el Comité de Redacción había trabajado duro en las dos resoluciones que se habían presentado al STC y había alcanzado un acuerdo sobre la mayoría de los puntos, pero había dejado entre corchetes ciertas cuestiones que requerían un examen más detenido. Puso de relieve los corchetes contenidos en el apartado i) del primer párrafo operativo.
- 164. El Vicepresidente armador** señaló que el MLC, 2006 no preveía ninguna restricción a la circulación de la gente de mar, que tenía que poder viajar para realizar su trabajo. Por

consiguiente, propuso suprimir las palabras «innecesarias o desproporcionadas» que figuraban entre corchetes.

165. **El Vicepresidente de la gente de mar** destacó la importancia de la gente de mar para mantener operativas las cadenas mundiales de suministro y estuvo de acuerdo con la supresión de las palabras que figuraban entre corchetes.
166. **El Vicepresidente gubernamental** estuvo de acuerdo con la supresión de las palabras que figuraban entre corchetes.
167. **Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea**, señaló que, a pesar de su preocupación por la situación de cientos de miles de marinos afectados por las restricciones impuestas como consecuencia de la pandemia, las palabras que figuraban entre corchetes deberían conservarse para ofrecer un texto más equilibrado. Cualquier medida que fuera necesaria durante la pandemia debería ser transparente y temporal. La conservación de las palabras que figuraban entre corchetes también fue apoyada por los representantes gubernamentales de los Estados Unidos, Francia, Italia, el Japón y Noruega.
168. **Un representante gubernamental del Reino Unido** recordó a los miembros del STC que el texto de una resolución no era jurídicamente vinculante para los Gobiernos, y que era orientativo en lo que respecta a los mayores esfuerzos que deberían desplegarse. Todos los Gobiernos deberían apoyar los esfuerzos encaminados a lograr esos objetivos.
169. **La Presidenta**, a la luz de la diferencia de opiniones, propuso que el apartado finalizara tras las palabras «desde los mismos».
170. **El Vicepresidente de la gente de mar** indicó que la propuesta de la Presidenta daba lugar a dificultades considerables, pero podía aceptarse en un espíritu de compromiso.
171. Así quedó acordado.
172. **El Vicepresidente gubernamental**, refiriéndose al apartado iii), señaló que los representantes gubernamentales apoyaban la idea subyacente al texto. La mayoría de ellos también respaldaban la redacción propuesta actual, aunque algunos preferirían una versión anterior del texto que había instado a obtener un resultado negativo de la prueba de detección de la COVID-19.
173. **El Vicepresidente armador** instó al STC a no insistir en el requisito de obtener un resultado negativo de la prueba de detección de la COVID-19, lo cual causaría problemas logísticos. Por ejemplo, si se tardaba 48 horas en obtener el resultado negativo de la prueba y el tiempo de tránsito del buque era de 48 horas, los miembros de la tripulación no podrían desembarcar.
174. **Los representantes gubernamentales de Noruega y Portugal** estuvieron de acuerdo con el Vicepresidente armador.
175. **Un representante gubernamental del Japón** consideró que el texto propuesto, «salvo que el resultado de la prueba de detección de la COVID-19 sea positivo», podría plantear dificultades en el caso de la gente de mar que no había recibido los resultados de sus pruebas, pero que al final daban positivo.
176. Tras discutir el tema con más detenimiento, y ponerse énfasis en que el texto de la resolución era orientativo, y no vinculante, para los Gobiernos, se acordó aceptar el texto propuesto por el Comité de Redacción.

177. **Un representante gubernamental de la República de Corea**, haciendo referencia al último párrafo operativo, señaló que el alcance del equipo de tareas interinstitucional *ad hoc* propuesto de las Naciones Unidas no iría más allá del MLC, 2006, por lo que propuso sustituir las palabras «MLC, 2006» por las palabras «marco normativo internacional».
178. **Una representante gubernamental de los Estados Unidos** señaló que la modificación propuesta por el representante gubernamental de la República de Corea iba más allá de la competencia del STC, por lo que prefería el texto original.
179. **Un representante gubernamental de Noruega** respaldó la opinión del representante gubernamental de los Estados Unidos.
180. **El Vicepresidente de la gente de mar**, si bien entendía el valor de la enmienda propuesta, prefería conservar el texto actual, que gozaba de amplio apoyo.
181. Así quedó acordado.
182. **Una representante gubernamental de los Estados Unidos** indicó que el término «Miembros» utilizado en los párrafos preliminares debería sustituirse por «Estados ratificantes», ya que el MLC, 2006 solo era vinculante para los Estados que habían ratificado el Convenio.
183. Así quedó acordado y el STC adoptó la resolución, en su versión enmendada. La resolución, tal como fue adoptada, está contenida en el anexo II.

## b) Proyecto de resolución relativa a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar

184. El proyecto de resolución fue presentado por el Gobierno de Chipre.
185. **Un representante gubernamental de Chipre** indicó que el proyecto de resolución tenía por objeto ofrecer una solución práctica y realista al verdadero problema al que se enfrentaba la gente de mar a través de la adopción de un enfoque cooperativo y colectivo. Se centraba en la gente de mar que estaba en tierra, ya que era más fácil para ellos vacunarse antes de embarcar en su buque. Cuando la gente de mar había estado a bordo de un buque durante más de dos semanas, el buque podía considerarse una burbuja libre de COVID-19. La resolución también proponía un ejercicio de identificación para determinar el número de marinos que necesitaban vacunación con miras a facilitar la obtención del número de vacunas necesario.
186. **El Vicepresidente gubernamental** indicó una divergencia de opiniones entre los representantes gubernamentales. Muchos consideraban que el proyecto de resolución, tanto en su preámbulo como en su parte operativa, iba más allá del mandato del STC. Además, se planteaba la cuestión de si el proyecto de resolución se refería únicamente a la gente de mar, o si también incluía a los pescadores y a los trabajadores mar adentro. En cambio, otros representantes gubernamentales apoyaban firmemente el texto tal como lo había refinado el Comité de Redacción.
187. **El Consejero Jurídico**, en respuesta a los comentarios formulados por el Vicepresidente gubernamental, señaló que el mandato del Comité era bastante amplio, ya que incluía examinar la aplicación del Convenio. Debería recordarse que el Convenio contemplaba cuestiones como la seguridad y la salud. En relación con esto, también cabía recordar que las resoluciones no eran vinculantes, y daban expresión a la voluntad colectiva de los mandantes en cuestión. Si el texto de la resolución era aprobado por el Consejo de Administración, su objetivo sería servir de orientación a los mandantes, pero no crearía, y

no podría crear, ninguna obligación jurídicamente vinculante. Con respecto al alcance personal de la resolución, debería entenderse en el sentido del artículo II del MLC, 2006, con arreglo al cual el Convenio se aplicaba a toda la gente de mar, pero no a los pescadores.

188. **El Vicepresidente armador** agradeció al Gobierno de Chipre que hubiera propuesto una resolución tan importante. Las vacunas formaban parte de la atención médica contemplada en la regla 4.1 del Convenio con el fin de proteger la salud de la gente de mar, y entraban claramente dentro del ámbito de aplicación del Convenio y del ámbito de competencia del STC.
189. **El Vicepresidente de la gente de mar** estuvo de acuerdo en que el proyecto de resolución estaba en el centro de las obligaciones de los Estados Miembros de mantener la seguridad y la salud de la gente de mar. Las vacunaciones eran un requisito habitual para la gente de mar, y el proyecto de resolución entraba dentro del ámbito de competencia del Comité. Aunque las resoluciones no creaban compromisos vinculantes, eran declaraciones significativas de intención y de dirección.
190. **Una representante gubernamental de Dinamarca** apoyó plenamente las opiniones expresadas por los interlocutores sociales relativas a la importancia de la vacunación para la gente de mar. La vacunación era una manera de salir de la pandemia y las vacunas eran necesarias para facilitar los viajes. Sin embargo, el proyecto de resolución cubría cuestiones que no entraban dentro del ámbito de competencia del STC. Las vacunas eran una cuestión que incumbía a las autoridades sanitarias y a la OMS.
191. **Una representante gubernamental de Suecia**, al tiempo que apreció plenamente la importancia de las vacunaciones para la gente de mar y para mantener en funcionamiento la economía mundial, estuvo de acuerdo con la representante gubernamental de Dinamarca.
192. **Una representante gubernamental de Finlandia** indicó que la gente de mar había sido designada como trabajadores esenciales en su país, y expresó su apoyo a la libertad de circulación y a la vacunación como una manera de superar la situación actual, pero consideraba que las campañas de vacunación era una cuestión que incumbía a los Estados Miembros, por lo que estaba plenamente de acuerdo con las opiniones de las representantes gubernamentales de Dinamarca y de Suecia.
193. **Una representante gubernamental de los Estados Unidos** señaló que en su país la cobertura de la gente de mar por la campaña de vacunación era una cuestión que incumbía a los diferentes Estados. No podía apoyar el proyecto de resolución en su forma actual.
194. **Un representante gubernamental de Panamá** no consideraba que el proyecto de resolución fuera adecuado. Panamá no estaba escatimando esfuerzos para proporcionar vacunas para su gente de mar, pero se planteaban dificultades para la gente de mar de otros países. Por ejemplo, ¿tendría que permanecer en el país el tiempo suficiente para recibir una segunda dosis?
195. **Una representante gubernamental de Portugal**, al tiempo que apoyó la intención del proyecto de resolución y puso énfasis en los esfuerzos realizados por su país para garantizar la vacunación de la gente de mar, señaló que no podía respaldar el texto actual de la resolución.
196. **Una representante gubernamental de los Países Bajos**, al tiempo que respaldaba plenamente los derechos de la gente de mar como trabajadores esenciales, consideraba que el proyecto de resolución no entraba en el ámbito de competencia del STC, y que contemplaba cuestiones que incumbían más bien a la OMS.

197. **Un representante gubernamental de Filipinas** apoyó el principio de que se designara a la gente de mar como trabajadores esenciales, y su derecho a la seguridad y la salud. Apoyó el principio de una campaña de vacunación internacional para la gente de mar.
198. **Un representante gubernamental de Francia** acogió con agrado las propuestas formuladas por el Gobierno de Chipre. El Gobierno francés estaba haciendo todo lo posible para proporcionar vacunas a la población, pero en la actualidad la demanda era demasiado alta para ofrecer vacunación a la gente de mar que hacía escala en los puertos franceses.
199. **Un representante gubernamental del Reino Unido** apoyó el proyecto de resolución e indicó que la vacunación de la gente de mar entraba dentro del ámbito de aplicación de las disposiciones generales del Convenio sobre la atención de salud. La campaña de vacunación en el Reino Unido cubría a todos aquellos que residían legalmente en el país. Reconoció que las restricciones al permiso para bajar a tierra podían dificultar el acceso de la gente de mar a las vacunas.
200. **Un representante gubernamental de Dominica** expresó su sorpresa ante la oposición al proyecto de resolución, que constituía una iniciativa humanitaria en apoyo de quienes estaban garantizando el suministro de bienes y servicios a los países del mundo, y que en algunos casos habían estado esclavizados hasta dos años.
201. **Un representante gubernamental de Malasia** apoyó el proyecto de resolución y que se concediera prioridad a la gente de mar en el programa de vacunación, lo cual aseguraría el nivel mínimo de perturbación a los cambios de tripulación.
202. **Una representante gubernamental de Indonesia** apoyó el proyecto de resolución y puso énfasis en la importancia de un programa internacional de vacunación para la gente de mar como trabajadores esenciales.
203. **El Vicepresidente armador** acogió con agrado el amplio apoyo expresado al proyecto de resolución, cuyo objetivo era ser una práctica recomendada. No obligaba a todos los países a proporcionar vacunaciones a la gente de mar extranjera. Sin embargo, a lo largo del año, cuando, como era de esperar, los países estuvieran en una mejor posición para conceder prioridad a la gente de mar, si solo la mitad de los países del mundo procedieran de esa manera, la situación sería mucho mejor.
204. **El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que la mayoría de los marinos provenían de países en los que la pandemia había tenido un fuerte impacto y que tenían dificultades para acceder a las vacunas. Parecería lógico un enfoque coordinado de la vacunación de la gente de mar, por ejemplo, a través del establecimiento de centros especiales de vacunación, sin afectar la soberanía nacional. Se confiaba en que los Gobiernos considerarían la resolución una iniciativa positiva.
205. **Una representante gubernamental del Canadá** apoyó plenamente la vacunación de la gente de mar. Sin embargo, el tercer párrafo operativo del proyecto de resolución suscitaba cierta preocupación por la manera en que estaba redactado en la actualidad. Se planteaba la cuestión de cómo podría organizarse la cooperación entre los puertos a fin de asegurar que la gente de mar recibiera dos dosis de la vacuna.
206. **Una representante gubernamental de los Estados Unidos** señaló que la dificultad expresada por la oradora anterior podría superarse cambiando la redacción en el tercer párrafo operativo, del tal manera que se sustituyera «teniendo en cuenta sus programas nacionales de vacunación» por «con arreglo a sus programas nacionales de vacunación».

- 207. El Vicepresidente armador**, aunque prefería el texto original, podía estar de acuerdo con la modificación propuesta como un compromiso.
- 208.** Así quedó acordado.
- 209. Un representante gubernamental del Japón** señaló, con respecto a las dos opciones que figuraban entre corchetes en el último párrafo operativo, que el texto de la segunda opción era muy similar al texto que se había adoptado en el primer proyecto de resolución examinado por el STC. Señaló que podía adoptarse el mismo texto en la presente resolución, a saber, «Insta a los Miembros a garantizar que se proporcione acceso lo antes posible a la gente de mar a la vacuna contra la COVID-19.».
- 210.** Así quedo acordado.
- 211. La Presidenta**, tomando nota de que la mayor parte del Comité apoyaba el texto de la resolución tal como se había acordado anteriormente, preguntó si el Comité estaba en posición de adoptar toda la resolución.
- 212.** Así quedó acordado. La resolución, tal como se adoptó, está contenida en el anexo III.

## ▶ VII. Otros asuntos

---

### Nombramiento de la Mesa del Comité

- 213.** De conformidad con el artículo 6, 2) de su reglamento, los miembros gubernamentales del STC decidieron proponer al Consejo de Administración la candidatura del Sr. Martin Marini (Singapur) como Presidente del STC por el periodo de tres años 2021-2024.
- 214.** A tenor de lo dispuesto en el artículo 6, 3) de su reglamento, el STC nombró a los siguientes representantes como Vicepresidentes para el STC por el mismo periodo:
- Vicepresidentes:** Sr. Yasuhiro Urano (miembro gubernamental, Japón)  
Sr. Dirk Max Johns (miembro armador, Alemania)  
Sr. Mark Dickinson (miembro de la gente de mar, Reino Unido)
- 215.** El STC acordó recomendar al Consejo de Administración que el mandato de la Mesa recientemente elegida comenzara, excepcionalmente, al finalizar la segunda parte de la cuarta reunión del STC. Por consiguiente, el mandato de la Mesa actual se prolongaría en consecuencia.

### Fecha de la segunda parte de la reunión del Comité Tripartito Especial

- 216.** Se acordó que la segunda parte de la cuarta reunión del STC se celebraría del 25 al 29 de abril de 2022. El plazo para la presentación de las enmiendas propuestas al MLC, 2006 sería el 11 de octubre de 2021.

## ▶ VIII. Clausura de la reunión

---

### Declaraciones relativas a la reciente imposición de nuevas restricciones a los viajes

- 217. El Vicepresidente armador**, el último día de la reunión, señaló con suma preocupación que a lo largo de la semana un creciente número de Gobiernos en todo el mundo habían introducido una serie de restricciones a los viajes que se aplicaban a la gente de mar y que limitaban seriamente su libertad de circulación una vez más, dificultando por tanto los cambios de tripulación. Durante la semana, más de 300 delegados de todo el mundo se habían reunido para apoyar y fortalecer las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en virtud del MLC, 2006, que debería ser un convenio fuerte y coherente para garantizar el respeto de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Lamentablemente, a lo largo de la semana varios Gobiernos se habían visto obligados a restablecer medidas de emergencia a fin de mitigar los riesgos para la salud derivados de una nueva ola de la pandemia y de responder a las preocupaciones que suscitaba una nueva variante de la COVID-19. Dichas medidas tendrían ahora un efecto inmediato en la restricción de los viajes. Eso afectaba una vez más directamente a la gente de mar, la repatriación y los cambios de tripulación, y representaba un riesgo considerable para el mantenimiento de la cadena mundial de suministro. Los armadores estaban sumamente preocupados, ya que habían confiado en superar importantes obstáculos, que ahora se habían planteado nuevamente. Entendían que ninguno de los presentes en la reunión quería nombrar y avergonzar a nadie. Todos habían estado expuestos a circunstancias sin precedentes. Sin embargo, los armadores creían que las nuevas restricciones impuestas a lo largo de la semana mostraban la importancia de aunar esfuerzos para superar el punto muerto al que se había llegado actualmente, y en particular para evitar que la gente de mar tuviera que cargar una vez más con el peso del nuevo repunte de casos. Instaban a los Gobiernos que habían considerado necesario imponer en los últimos días nuevas restricciones a la entrada en su territorio a garantizar que la gente de mar, como trabajadores esenciales, quedara exenta de las mismas, a condición de que siguieran el marco acordado de protocolos para los cambios de tripulación seguros.
- 218. El Vicepresidente de la gente de mar** asoció su grupo con la declaración del Grupo de los Armadores.
- 219. Un representante gubernamental de China** reconoció la preocupación expresada con respecto a la gente de mar. Con referencia a las restricciones a la circulación de los marinos indios en relación con la Región Administrativa Especial de Hong Kong (China) y con China, señaló que había sido necesario imponer restricciones a la circulación desde zonas de alto riesgo, en particular a los vuelos provenientes de la India. Las restricciones eran medidas de salud pública y se confiaba en que la pandemia tocaría a su fin en un futuro muy cercano.
- 220. Un representante gubernamental de la India** señaló que ciertos Gobiernos habían impuesto recientemente restricciones a la circulación de los buques y de la gente de mar provenientes de la India. Aseguró al Comité que se estaban siguiendo protocolos de actuación estándar, incluida la desinfección de los buques y la adopción de otras medidas de protección. Las restricciones eran lamentables, ya que restringían los viajes de los trabajadores esenciales.
- 221. Un representante gubernamental de Singapur** indicó que el Ministerio de Salud había introducido medidas fronterizas habida cuenta de la situación en la India, donde

preocupaba la propagación de nuevas variantes de la COVID-19 en la comunidad local. Se habían detectado casos importados de la India, por lo que había el riesgo de transmisión generalizada en la comunidad. Por lo tanto, las medidas fronterizas para los viajeros que habían visitado recientemente la India se habían reforzado. El último día, otros países también habían reforzado las medidas fronterizas. A partir de la medianoche del 23 de abril, todos los titulares de pases de larga duración y los visitantes de corta duración con un historial de viajes recientes a la India en los últimos 14 días no podrían entrar en Singapur ni desplazarse dentro de su territorio. De conformidad con esas medidas, Singapur restringiría los cambios de la tripulación que tuviera un historial de viajes recientes a la India. Recordó que Singapur había mantenido su puerto abierto, incluso durante las primeras fases de la pandemia en 2020, y había facilitado más de 128 000 cambios de tripulación, con independencia de las nacionalidades de la tripulación y de la bandera que enarbolaran los buques. Los procedimientos de cambio de tripulación continuarían examinándose y mejorándose a fin de garantizar que no se infectara la tripulación que embarcara en un buque en Singapur. Esto era importante para evitar problemas ulteriores que las empresas navieras tendrían que encarar si un miembro de la tripulación daba positivo en la prueba de COVID-19, especialmente con la cepa doble mutante. La comunidad marítima en Singapur, incluida la ICS y los sindicatos de la gente mar, habían aunado esfuerzos con las autoridades para combatir el virus, y merecían que se agradecieran su comprensión y sus esfuerzos. Singapur seguiría vigilando de cerca la situación mundial y ajustaría sus medidas fronterizas para gestionar el riesgo de importación y la transmisión del virus a la comunidad.

- 222. Un representante gubernamental del Reino Unido** señaló que en Inglaterra se habían introducido restricciones a los viajes de los nacionales indios, aunque la gente de mar estaba exenta de las mismas, incluida la gente de mar de la India, con fines de trabajo o de tránsito.

## Declaraciones de clausura

- 223. Una representante gubernamental de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea,** agradeció a todos los que habían contribuido a lograr el resultado positivo de la reunión, incluso en su formato virtual excepcional. La gente de mar desempeñaba un papel primordial al mantener operativas las cadenas mundiales de suministro, y el MLC, 2006 tenía una gran importancia, e incluso una importancia renovada, en la promoción de unas condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar y de una competencia más leal para los armadores en todo el mundo. La Unión Europea y sus Estados miembros reconocían el papel primordial que desempeñaba la OIT al ayudar a afrontar los retos en la industria y estaban comprometidos a prestar asistencia a todas las partes afectadas de una manera constructiva y comprometida.
- 224. Un representante gubernamental de Filipinas** señaló que el MLC, 2006 había soportado la prueba del tiempo y acogió con agrado el apoyo de los mandantes tripartitos al examinar su aplicación. Dio las gracias a la Presidenta y señaló que esperaba con interés colaborar con el nuevo Presidente.
- 225. La Secretaria General** dio las gracias a todos los que habían contribuido al éxito de la reunión, al personal tras los bastidores y a los miembros del Comité, que deberían estar orgullosos de su logro al mostrar un espíritu constructivo de cooperación en circunstancias difíciles. El espíritu demostrado durante la reunión evidenciaba el compromiso de garantizar la plena aplicación del MLC, 2006, de proteger a la gente de mar en estos tiempos

de crisis, y de asegurar el funcionamiento continuo de la industria del transporte marítimo, en la que todas las personas confiaban.

- 226. El Vicepresidente armador** se sumó a las palabras de agradecimiento dirigidas a todos los participantes en la reunión, y en particular a quienes no estaban en la zona horaria europea. A pesar de las limitaciones logísticas y de tiempo, acogió con agrado las discusiones fructíferas y la adopción de dos importantes resoluciones, así como la aprobación en principio del establecimiento de un grupo de trabajo mixto tripartito OMI/OIT. Sin embargo, con referencia a los preparativos para la próxima reunión del STC, señaló que el hecho de que fuera posible introducir enmiendas al Convenio no significaba que tuviera que enmendarse. La labor de la presente reunión indicaba nuevas direcciones para los socios de la industria y la OIT, con particular referencia a los cambios de tripulación, los acuerdos de empleo y la vacunación. Era de esperar que el Convenio recibiría un creciente número de ratificaciones, para que pudiera lograr el mismo nivel de apoyo que otros convenios fundamentales en el sector marítimo. Los armadores reconocían plenamente su responsabilidad en lo que respecta al bienestar de la gente de mar que trabajaba a bordo de buques en el mundo. Era un motivo de preocupación continuo que se notificara a la OIT y la OMI un número creciente de casos de abandono de la gente de mar, motivo por el cual las noticias recientes de la repatriación del primer oficial Mohamed Aisa, del Aman, que había estado abandonado desde mayo de 2017, se acogían con particular satisfacción. Pidió a los Gobiernos que cumplieran sus obligaciones dimanantes del MLC, 2006 y otros instrumentos internacionales, y confió en que el STC seguiría garantizando la aplicación efectiva del MLC, 2006 en un verdadero espíritu de cooperación tripartita.
- 227. El Vicepresidente de la gente de mar** recordó que algunas de las evaluaciones realizadas de la aplicación del Convenio habían sido duras en vista de que muchos Estados no habían reconocido el papel primordial que desempeñaba la gente de mar, que estaba en primera línea al mantener abiertas las cadenas mundiales de suministro durante la pandemia. Confiaba en que los países en cuestión aprendieran de sus errores y reconocieran que la gente de mar había prestado servicio 24 horas al día y 365 días al año, y continuaba haciéndolo. Sin embargo, los marinos, al igual que todos los trabajadores, eran humanos, y era totalmente inaceptable que sus acuerdos de empleo se prolongaran sin su consentimiento hasta 17 meses, que se les denegara tratamiento médico y dental, y que fueran abandonados. Era evidente asimismo la necesidad de tomar medidas para combatir la fatiga y para garantizar la observancia de horas de trabajo decentes, ya que, en la actualidad, la semana laboral de la gente de mar podía llegar a ser en algunos casos de 90 horas o más. Los viajes desde la India y una serie de países, en los que el número de casos de COVID-19 estaba aumentando nuevamente, se habían limitado una vez más. Aunque en algunos países la gente de mar estaba exenta de las restricciones a los viajes, las medidas anunciadas por otros tendrían un impacto claro y significativo en el trabajo y la vida de la gente de mar. Demasiados países seguían actuando unilateralmente. No obstante, los resultados de la reunión habían sido positivos, y se habían adoptado dos resoluciones importantes. La programación de dos reuniones tripartitas de expertos para examinar la aplicación de los instrumentos sobre los DIM y sobre las pensiones y la seguridad social de la gente de mar también debía acogerse con agrado, y renovó el llamamiento para que los países que habían ratificado el MLC, 2006 extendieran la cobertura de seguridad social proporcionada a los marinos de tres ramas de la seguridad social a las nueve ramas cubiertas por el Convenio. Era sumamente urgente apoyar a la gente de mar como trabajadores esenciales, por ejemplo, garantizando su derecho a la vacunación sin discriminación. Sería esencial fortalecer y mejorar la cooperación entre la OIT y la OMI en lo referente a los factores humanos, y se confiaba en que la petición a las

Naciones Unidas de crear un equipo de tareas ayudaría a poner fin a los fallos sistémicos que había puesto de manifiesto la pandemia y conduciría a un mayor respeto de los derechos de la gente de mar. Por último, dio las gracias a los participantes y a quienes habían contribuido al éxito de la reunión, incluidos los interlocutores sociales y los Presidentes saliente y recientemente elegido.

- 228. El Vicepresidente gubernamental** compartió los sentimientos expresados por los demás Vicepresidentes y acogió con agrado el espíritu de compañerismo mostrado por los participantes.
- 229. La Presidenta** expresó su agradecimiento a todos los participantes y al personal de apoyo por su contribución a superar los muchos retos que habían surgido durante la semana, incluido el formato digital de lo que había sido una reunión extraordinariamente productiva y sin contratiempos. Esperaba con interés la segunda parte de esta cuarta reunión, en abril de 2022, y declaró clausurada la reunión.

## Anexo I

---

### Orden del día (Rev.) (6 de abril de 2021)

1. Intercambio de información acerca de la aplicación del MLC, 2006.
  - a) La COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo
  - b) Solicitud de la OMI de establecer un grupo de trabajo mixto OMI/OIT
  - c) Horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial
  - d) El MLC, 2006 y la digitalización: uso de documentos electrónicos
2. Examen de las normas internacionales del trabajo vinculadas con el sector marítimo (con base en la solicitud formulada por el Consejo de Administración en el contexto del funcionamiento del mecanismo de examen de las normas)<sup>1</sup>.
3. Otros asuntos.

---

<sup>1</sup> El Consejo de Administración «remitió los instrumentos sobre el trabajo marítimo (conjuntos 18 y 20) al Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), con miras a su examen por expertos y a la presentación de un informe al Consejo de Administración». Véase el documento GB.326/LILS/3/2. Decisión disponible en: [https://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS\\_461375/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461375/lang--es/index.htm).

## Anexo II

---

### Resolución relativa a la aplicación y puesta en práctica del MLC, 2006 durante la pandemia de COVID-19

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), con motivo de la primera parte de su cuarta reunión, que tuvo lugar virtualmente del 19 al 23 de abril de 2021,

Tomando nota de que, a tenor de lo dispuesto en el artículo XIII del MLC, 2006, el Consejo de Administración de la OIT examinará continuamente la aplicación del MLC, 2006 a través de este comité,

Tomando nota asimismo del artículo I, 2) del MLC, 2006, que prevé que los Estados ratificantes deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del Convenio; del artículo III, que obliga a los Estados ratificantes a respetar los principios y derechos fundamentales, y del artículo V, 6), que prevé que los Estados ratificantes deberán prohibir las infracciones de los requisitos del Convenio,

Tomando nota además de que el preámbulo del MLC, 2006 recuerda que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón, entre otras cosas, en relación con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales, y de que el artículo V, 2) del MLC, 2006 prevé que todo Estado ratificante deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarboles su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio,

Tomando nota asimismo de la pandemia de COVID-19 declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 11 de marzo de 2020, y de las medidas de control consiguientes introducidas y que siguen siendo aplicables en muchos países,

Recordando que muchas de estas medidas de control han dado lugar a que se impida a la gente de mar en todo el mundo ejercer sus derechos, reconocidos por el MLC, 2006, a la repatriación, a una duración máxima del periodo de servicio a bordo, a gozar de permisos para bajar a tierra, a recibir tratamiento médico en tierra y a acceder a instalaciones de bienestar en tierra,

Recordando asimismo las observaciones contenidas en el informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR), adoptado en su 91.ª reunión (2020)<sup>1</sup>, relativas a la creciente importancia del MLC, 2006 durante la pandemia, y que el MLC, 2006 tiene por objeto establecer las normas mínimas que deben cumplir los Estados ratificantes, y que la vulneración de los derechos fundamentales durante este tiempo puede hacer que el Convenio carezca de sentido,

---

<sup>1</sup> [https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/109/reports/reports-to-the-conference/WCMS\\_736217/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/109/reports/reports-to-the-conference/WCMS_736217/lang--es/index.htm).

Recordando la Resolución del Consejo de Administración sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19, adoptada el 8 de diciembre de 2020, que insta a la cooperación mundial y a la plena aplicación del MLC, 2006 <sup>2</sup>,

Recordando también la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro, aprobada el 1.º de diciembre de 2020 <sup>3</sup>,

Habiendo tomado nota del Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de COVID-19, que ha sido propuesto por una amplia sección transversal de asociaciones mundiales del sector que representan el sector del transporte marítimo y gozan de carácter consultivo ante la Organización Marítima Internacional (OMI) (MSC.1/Circ. 1636), y es promovido por la OIT,

Tomando nota además de que algunos marinos han perdido su empleo como consecuencia de la pandemia, y de la consiguiente reducción o cese de las operaciones de sus empleadores, mientras que otros han tenido problemas de salud o han sufrido privaciones, y de que esto ha conducido a que algunos reconsideren la elección de una profesión, lo cual tiene consecuencias para el futuro del transporte marítimo,

Tomando nota con gran preocupación de que, más de un año después de la declaración por la OMS de una pandemia, cientos de miles de marinos siguen sufriendo el impacto de la misma,

Tomando nota de que, a pesar de las graves consecuencias que la pandemia ha tenido en los marinos, estos han seguido manteniendo operativas las líneas de suministro, asegurando la circulación de alimentos esenciales, combustible, equipo médico, vacunas y todos los demás bienes y productos básicos,

Tomando nota de que los requisitos del MLC, 2006 se aplican en todo momento y de que no existe ninguna disposición que permita que se suspendan bajo ninguna circunstancia,

Tomando nota de que la CEACR subraya que el concepto de fuerza mayor no puede ser invocado desde el momento en que existen opciones disponibles para cumplir las disposiciones del MLC, 2006, aunque sean más difíciles o incómodas, e insta a los Estados ratificantes que aún no lo hayan hecho a adoptar sin demora todas las medidas necesarias para restablecer la protección de los derechos de la gente de mar y a cumplir cabalmente sus obligaciones en virtud del Convenio,

Convencido de que la capacidad de los armadores de cumplir con sus obligaciones para con la gente de mar que les han sido impuestas por el MLC, 2006 depende de la cooperación de los Estados y, en particular, de la facilitación de la repatriación de la gente de mar, del permiso para bajar a tierra, del tránsito y del acceso a los servicios de bienestar en tierra y a la atención médica, incluida la atención dental,

---

<sup>2</sup> [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_760651.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760651.pdf).

<sup>3</sup> <https://www.undocs.org/es/A/75/L.37>.

Convencido asimismo de que el cumplimiento por los Estados ratificantes de todas las obligaciones dimanantes de MLC, 2006 es esencial para garantizar la seguridad y la salud de la gente de mar,

Tomando nota además de que los requisitos nacionales para la realización de pruebas de COVID-19 y las medidas de cuarentena adoptadas por los Gobiernos se han aplicado a la gente de mar, en algunos casos de manera desproporcionada,

Pide a la OIT que renueve su llamamiento a los Miembros para que designen y traten a la gente de mar como trabajadores clave, y que inste asimismo a los Miembros a adoptar todas las medidas necesarias a fin de garantizar que la gente de mar:

- i) pueda viajar a su país o lugar de residencia y a su lugar de trabajo y desde los mismos,
- ii) pueda circular entre las regiones y los Estados, y dentro de los países, para acceder a un empleo, ser repatriada o recibir atención médica, incluida atención dental, en tierra,
- iii) esté exenta de hacer cuarentena, en su caso, al llegar a las jurisdicciones en las que embarcan a bordo de su buque o desembarcan del mismo, salvo que el resultado de la prueba de detección de COVID-19 sea positivo,
- iv) pueda recibir atención médica, incluida atención dental, en tierra en caso necesario,
- v) pueda obtener permisos para bajar a tierra y acceso a los servicios de bienestar en tierra,
- vi) pueda acceder a la formación necesaria para su empleo, en los casos en que esta esté disponible,
- vii) no esté obligada a permanecer a bordo de un buque más allá del periodo especificado en su acuerdo de empleo sin su consentimiento, y bajo ninguna circunstancia más allá del periodo máximo de servicio establecido por el MLC, 2006,

y a cooperar entre sí a fin de promover el bienestar de la gente de mar y el respeto de sus principios y derechos fundamentales consagrados en el MLC, 2006;

Pide a los Miembros, de conformidad con la legislación nacional aplicable, que consideren aceptar la documentación reconocida internacionalmente de la gente de mar, incluidos los documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), y con el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185);

Pide a los Miembros, de conformidad con la legislación nacional aplicable, que consideren medidas temporales, incluidas exenciones, excepciones u otros cambios en los requisitos de visado y en materia de documentación que podrían aplicarse normalmente a la gente de mar;

Pide que la OIT recuerde a los Miembros las Resoluciones mencionadas anteriormente adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT y la Asamblea General de las Naciones Unidas, y el Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19), de la OMI;

Pide a la OIT que inste a los Miembros a garantizar que se proporcione lo antes posible a la gente de mar acceso a la vacunación contra la COVID-19, y que promueva la aceptación mutua de los certificados de vacunación, en los casos en que estos se expidan, en particular cuando la gente de mar embarque a bordo de sus buques o desembarque de los mismos y cuando disfrute de un

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

Insta a los Miembros y a las organizaciones de armadores y de gente de mar a aunar esfuerzos para garantizar la promoción y el respeto de los derechos de la gente de mar consagrados en el MLC, 2006;

Recomienda asimismo que el Consejo de Administración de la OIT transmita el contenido de esta resolución al Secretario General de las Naciones Unidas, junto con una solicitud de convocar un 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, incluido su impacto en los derechos fundamentales de la gente de mar y en la industria del transporte marítimo.

## Anexo III

---

### Resolución relativa a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración de la OIT en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), con motivo de la primera parte de su cuarta reunión, que tuvo lugar virtualmente del 19 al 23 de abril de 2021,

Tomando nota de que, a tenor de lo dispuesto en el artículo XIII del MLC, 2006, el Consejo de Administración de la OIT examinará continuamente la aplicación del MLC, 2006 a través de este comité,

Tomando nota asimismo del artículo I, 2) del MLC, 2006, que prevé que los Estados ratificantes deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del Convenio; del artículo III, que obliga a los Estados ratificantes a respetar los principios y derechos fundamentales, y del artículo V, 6), que prevé que los Estados ratificantes deberán prohibir las infracciones de los requisitos del Convenio,

Tomando nota con gran preocupación de la amenaza que la pandemia de COVID-19 representa para la salud humana,

Reconociendo la importancia del transporte marítimo y el papel que desempeña la gente de mar como trabajadores clave,

Subrayando las difíciles condiciones de vida y de trabajo en el mar a las que se enfrenta la gente de mar debido a la pandemia de COVID-19,

Recordando la Declaración conjunta de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), de 25 de marzo de 2021 <sup>1</sup>, que hace un llamamiento a los Gobiernos para que den prioridad a la gente de mar y las tripulaciones aéreas en sus programas nacionales de vacunación contra la COVID-19, junto con otros trabajadores esenciales,

Recordando la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro, aprobada el 1.º de diciembre de 2020 <sup>2</sup>, y la Resolución del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19 (adoptada el 8 de diciembre de 2020) <sup>3</sup>,

Consciente de las dificultades que entraña llevar a cabo los programas de vacunación, especialmente en los países de origen, de residencia o de tránsito de la gente de mar, y

---

<sup>1</sup> [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/statement/wcms\\_777037.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/statement/wcms_777037.pdf).

<sup>2</sup> <https://www.undocs.org/es/A/75/L.37>.

<sup>3</sup> [wcms\\_760651.pdf \(ilo.org\)](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/statement/wcms_760651.pdf).

Consciente de que la lucha contra la pandemia requiere solidaridad, cooperación multilateral y una respuesta colectiva,

Reconociendo los retos que plantean las restricciones del transporte, la disponibilidad de las vacunas aprobadas o autorizadas, el proceso actual de vacunación de dos fases, lo que significa que la gente de mar puede estar en diferentes lugares cuando reciba cada dosis de vacuna, y la incertidumbre acerca de cuándo se puede considerar que la gente de mar está protegida adecuadamente,

Reconociendo la necesidad continua de que los Gobiernos y los armadores sigan protegiendo la salud y la seguridad de la gente de mar a través de medidas de prevención y protección;

Insta a los Miembros, en consulta y en cooperación con las organizaciones de armadores y de gente de mar, a realizar un ejercicio de determinación, a fin de contribuir a la obtención de suministros adecuados de vacunas para la vacunación de la gente de mar en su país de residencia o en otro lugar adecuado;

Insta a todos los organismos pertinentes de las Naciones Unidas a reconocer la necesidad de un enfoque colectivo para obtener el número de vacunas identificado como necesario por el ejercicio de determinación;

Insta a los Gobiernos, con arreglo a sus programas nacionales de vacunación, a que los suministros de vacunas que figuran en la lista de la OMS de uso en emergencias sean puestos a disposición de la gente de mar a bordo de los buques que hagan escala en los puertos de su territorio, con objeto de facilitar los cambios de tripulación necesarios y de reducir al mínimo la perturbación de las cadenas mundiales de suministro;

Insta a los Gobiernos a contemplar la posibilidad de establecer centros de coordinación de la vacunación para la gente de mar en los puertos en los que haya suficiente capacidad, en los que haga escala un gran número de buques y en los que puedan ponerse a disposición suficientes suministros de vacunas que figuran en la lista de la OMS de uso en emergencias;

Alienta a los Estados a aceptar las vacunas proporcionadas a la gente de mar por otros Estados, en particular si se requiere una certificación de vacunación nacional, regional o de otro tipo para permitir la circulación de las personas;

Alienta a los Miembros, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, y en coordinación con la OMS y la OMI, a contemplar la posibilidad de establecer un programa internacional para la gente de mar que facilite el acceso a la vacunación en tierra, en particular cuando la gente de mar embarque o desembarque, o goce de un permiso para bajar a tierra, e

Insta a los Miembros a garantizar que se proporcione acceso lo antes posible a la gente de mar a la vacuna contra la COVID-19.