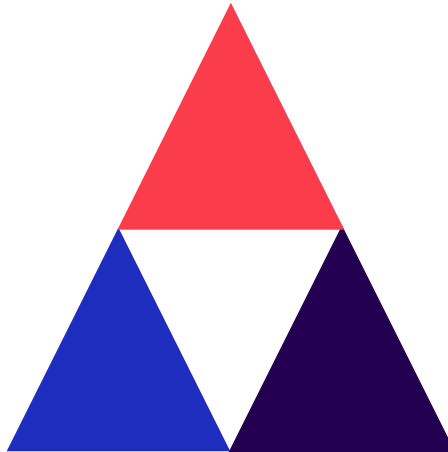




## ▶ Documento de base para la discusión

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





## ▶ Índice

	Página
I. Introducción .....	5
II. Tareas de la cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial .....	5
a) Examen y posible adopción de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.....	5
Propuesta núm. 1 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar) .....	6
Propuesta núm. 2 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar) .....	7
Propuesta núm. 3 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar) .....	8
Propuesta núm. 4 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar) .....	9
Propuesta núm. 5 (Grupo de los Armadores y Grupo de la Gente de Mar) .....	10
Propuesta núm. 6 (Grupo de la Gente de Mar) .....	12
Propuesta núm. 7 (Grupo de la Gente de Mar) .....	13
Propuesta núm. 8 (Grupo de la Gente de Mar) .....	14
Propuesta núm. 9 (Grupo de la Gente de Mar) .....	15
Propuesta núm. 10 (Grupo de la Gente de Mar) .....	16
Propuesta núm. 11 (Gobiernos) Australia, Francia, Kenya, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá .....	17
Propuesta núm. 12 (Gobiernos) Alemania, Australia, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia .....	20
b) Consultas tripartitas con arreglo al artículo VII .....	24



## ▶ I. Introducción

---

1. El 1.º de febrero de 2022, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), ha sido ratificado por [98 Miembros](#).
2. El Comité Tripartito Especial (STC) fue establecido por la 318.ª reunión (junio de 2013) del Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), de conformidad con el artículo XIII del MLC, 2006.
3. En su 340.ª reunión (noviembre de 2020), el Consejo de Administración [decidió](#) que la cuarta reunión de la STC se celebraría en dos partes. La [Parte I](#) tuvo lugar en formato virtual (en línea), del 19 al 23 de abril de 2021. Se ha previsto que la Parte II se celebre del 5 al 13 de mayo de 2022, en formato híbrido.

## ▶ II. Tareas de la cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial

---

4. Tal como se indica en el [orden del día](#) de la reunión, la primera tarea del STC será examinar las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006. En segundo lugar, el Comité examinará toda solicitud de consulta presentada en virtud del artículo VII del MLC, 2006 por aquellos Miembros en los que no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar. Por último, podría examinarse cualquier otra cuestión, incluido cualquier proyecto de resolución presentado durante la reunión.

### a) Examen y posible adopción de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006

5. La función del STC con respecto al examen de las enmiendas al Código del MLC, 2006, está establecida en el artículo XV del Convenio. Este procedimiento se ha utilizado en 2014, 2016 y 2018.
6. En 2021, la Oficina Internacional del Trabajo recibió 12 propuestas de enmienda al Código: 5 propuestas conjuntas del Grupo de la Gente de Mar y del Grupo de los Armadores, 5 propuestas del Grupo de la Gente de Mar, y 2 de una serie de Gobiernos.
7. Se invitó a todos los Miembros de la Organización a formular observaciones o sugerencias en relación con dichas propuestas de conformidad con el Convenio, a más tardar el 28 de febrero de 2022. Se proporcionará una síntesis de esos comentarios en línea antes de la reunión.
8. A continuación se reproduce la información completa recibida en relación con cada propuesta.

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

### 1. Tema

Equipo de protección personal.

### 2. Antecedentes

En las conclusiones de la [reunión sectorial de la OIT sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar](#) se señaló la necesidad de que la industria facilitara el empleo de las mujeres en la industria marítima.

Entre otras cuestiones, el Grupo de la Gente de Mar, en consulta con el Departamento de las Mujeres de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), realizó una breve encuesta a través de la red de mujeres de sindicatos del transporte acerca del equipo de protección personal (EPP) que se proporciona a los trabajadores del sector del transporte para mitigar los riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales. De la encuesta se desprende que a menudo el EPP se proporcionaba en tallas para personas más corpulentas, lo cual dificultaba su utilización y podía contribuir a aumentar los riesgos, sobre todo al trabajar con maquinaria rotatoria y en espacios cerrados. Este problema también puede afectar a la gente de mar joven y a la gente de mar originaria de regiones geográficas donde las personas tienen generalmente una constitución física más menuda.

### 3. Objetivo

Asegurar que se tenga en cuenta debidamente la posibilidad de proporcionar, almacenar y mantener un número apropiado de EPP de diferentes tallas que pueda ajustarse a distintos tipos de constitución física, a fin de asegurar un entorno más seguro y contribuir a aumentar las oportunidades de empleo de una variedad más amplia de posibles candidatos que buscan empleo en la industria marítima, incluyendo mujeres.

### 4. Consideraciones pertinentes

Impacto social e impacto en la seguridad.

### 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A4.3, párrafo 1, apartado b) añádase texto		b) precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, en particular a través <u>del suministro a la gente de mar de todo el equipo de protección personal necesario en tallas apropiadas, y</u> de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques;

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

### 1. Tema

Alimentación y servicio de fonda.

### 2. Antecedentes

El acceso al agua potable es un derecho humano, y la correlación entre el agua potable y el bienestar físico, e incluso mental, está bien documentada y ha sido objeto de investigaciones por parte de reconocidas organizaciones internacionales del campo de la salud y la medicina. Muchos Gobiernos han formulado directrices sobre el bienestar de los trabajadores en el lugar de trabajo en las que recomiendan suministrarles agua y alentarles a hacer pausas frecuentes para beber y reponer los aproximadamente 1,7 litros de agua que pierde el cuerpo humano durante el día ([HSE guidelines](#), Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte).

A menudo la gente de mar trabaja en condiciones de calor extremo, realizando tareas muy físicas en espacios cerrados o tareas muy exigentes desde el punto de vista físico y mental, que provocan una pérdida de fluidos aún mayor, y pueden afectar su capacidad de atención y de concentración y agravar la fatiga, además de reducir sus niveles de oxígeno en la sangre, con consecuencias graves para su bienestar. El artículo IV del MLC, 2006, en su versión enmendada, según el cual la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo; a nuestro modo de ver, este deber de diligencia también se aplica al suministro de agua potable y a la necesidad de alentar a la gente de mar a hacer pausas frecuentes para beber.

### 3. Objetivo

Las disposiciones de la norma 3.2 tratan sobre el suministro de alimentos e indican que deben ser gratuitos, de calidad y con un valor nutritivo apropiado, y en cambio mencionan el agua —que representa hasta el 60 por ciento de la masa corporal— en el párrafo 1 sin indicar expresamente si debe suministrarse de manera gratuita. Según las investigaciones, la gente de mar que trabaja en las salas de máquinas puede sufrir también de cálculos renales porque no consume suficiente agua y se mueve en un entorno caliente, razón por la cual se le alienta a beber agua regularmente para evitar esta afección.

### 4. Consideraciones pertinentes

Suministrar agua potable a la gente de mar a bordo e información educativa sobre los beneficios que tiene para el cuerpo humano y concienciarla de que beber agua puede contribuir a mejorar su bienestar.

## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A3.2, párrafo 2, añádase nuevo texto al final del apartado a)		2. Los Miembros deberán velar por que los buques cumplan las normas mínimas siguientes: a) habida cuenta del número de marinos a bordo, de sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y de la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad, <u>y deberá ser gratuito durante el periodo de contratación;</u>
A3.2, párrafo 2, apartado b) añádase		b) la organización y el equipo del servicio de fonda permitirán suministrar a la gente de mar comidas adecuadas, variadas, <u>saludables</u> y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas, y
A3.2, párrafo 7, apartado a) añádase		a) las provisiones de alimentos, <u>la cantidad, el valor nutritivo y la calidad de los alimentos y del</u> agua potable;

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

### 1. Tema

Repatriación.

### 2. Antecedentes

La experiencia adquirida desde la implementación de las disposiciones de la norma A2.5.2 ha demostrado claramente que proporcionan apoyo a la gente de mar abandonada a través del mecanismo de garantía financiera. Sin embargo, en la práctica y en muchas ocasiones que han sido bien documentadas, los esfuerzos del proveedor de la garantía financiera para repatriar a la tripulación varada han sido frustrados por las autoridades portuarias del país donde el buque ha sido abandonado. En varios casos, las autoridades locales han impedido que los miembros de la tripulación varados salgan del buque, lo cual agrava una situación ya de por sí angustiosa y los pone en una seria situación financiera debido a que las disposiciones de la norma solo prevén hasta cuatro meses de compensación de los salarios. Todo ello, sumado a las dificultades para tener acceso a una asistencia médica, especialmente durante la pandemia, también puede aumentar los riesgos para la salud mental y física de la gente de mar.

### 3. Objetivo

El párrafo propuesto definirá mejor el mecanismo de acceso a la garantía financiera y la responsabilidad de las diferentes partes interesadas de facilitar una solución apropiada y rápida de la situación. También tiene en cuenta las disposiciones existentes del Convenio relativas a la libre circulación de la gente de mar, así como otros instrumentos internacionales, como el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) y el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio FAL), de la Organización Marítima Internacional.



#### 4. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A2.5.1, párrafo 8, añádase nuevo texto al final		8. En particular, los Miembros no deberán denegar el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de estos para reemplazar a un marino. <u>En circunstancias en las que la legislación aplicable requiere la presencia a bordo de gente de mar para garantizar la seguridad, deberá contratarse a gente de mar nacional y de no haber gente de mar cualificada disponible, se deberá contratar a marineros no nacionales para cumplir las obligaciones de la presente norma.</u>

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

#### 1. Tema

Atención médica en tierra.

#### 2. Antecedentes

De conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.1, todos los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata, tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra. En el párrafo 4 de esta regla se indica que las disposiciones del Código buscan proporcionar a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables en lo posible a las que se ofrecen a los trabajadores en tierra.

Incluso antes de la pandemia de COVID-19, ya se habían notificado incidentes de gente de mar a la que se le denegó la posibilidad de desembarcar para recibir un tratamiento médico de urgencia. Esta situación ocasionó un grave sufrimiento a la gente de mar, costos excesivos para los armadores y daños considerables al comercio. La situación se deterioró aún más durante la pandemia, a pesar de que las disposiciones del párrafo 3 de la regla 4.1 son claras.

#### 3. Objetivo

Convendría reformular y aclarar la disposición obligatoria del párrafo 3 de la regla 4.1 en la Parte A del Código. Las orientaciones, en particular sobre las circunstancias en las que debería considerarse que la gente de mar está en situación de necesidad o que requiere un tratamiento médico inmediato, beneficiarían a los Miembros, a los armadores y a la gente de mar y podrían contribuir a lograr el pleno cumplimiento de este requisito.

#### 4. Consideraciones pertinentes

Esta propuesta beneficiaría a la gente de mar de varias maneras: permitiría tratar rápidamente las afecciones médicas de cualquier marino que necesite desembarcar a tierra, y protegería a los otros miembros de la tripulación del riesgo de contraer infecciones cuando se trata de una enfermedad infecciosa. Por otro lado, con esta propuesta, el armador tendría la seguridad de que la gente de mar que necesite un tratamiento médico inmediato podrá desembarcar y recibirlo con rapidez; asimismo permitiría que el armador organice el embarco de un remplazante del miembro de la tripulación sin tener que buscar otro puerto de escala en otro país para desembarcar a la gente de mar de modo que pueda recibir tratamiento. Beneficiaría a las empresas fletadoras y a los propietarios de la carga porque evitaría perturbaciones del

comercio y los costos que conlleva desviar al buque de su ruta. Por último, los Miembros estarían más seguros de que sus marinos nacionales recibirán rápidamente un tratamiento en el extranjero cuando lo necesiten y de que los restos de los marinos que mueren en el extranjero serán repatriados, según los deseos de sus parientes más próximos.

## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A4.1, añádase nuevo párrafo 5		<u>5. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que necesite una atención médica inmediata sea desembarcada rápidamente de los buques que se encuentren en su territorio, y tenga acceso a instalaciones médicas en tierra para recibir un tratamiento apropiado.</u>
A4.1, añádase nuevo párrafo 6		<u>6. Cuando un marino muere durante una travesía del buque, el Miembro en cuyo territorio o aguas territoriales se produce la muerte, o, si la muerte se produce en alta mar, el Miembro en cuyo territorio el buque entre después, deberá facilitar la repatriación del cuerpo o las cenizas del marino fallecido, según los deseos de sus parientes más próximos.</u>
	B4.1.3, añádase nuevo párrafo 4	<u>4. Todo Miembro debería velar por que a la gente de mar no se le impida desembarcar por razones de salud pública, y por que tenga acceso a comercios, y a abastecimientos de combustible, agua, víveres y suministros.</u>
	B4.1.3, añádase nuevo párrafo 5	<u>5. Debería considerarse que la gente de mar necesita asistencia médica inmediata en los siguientes casos:</u> <u>a) lesiones o enfermedades potencialmente mortales;</u> <u>b) enfermedad transmisible que pueda propagarse a otros miembros de la tripulación;</u> <u>c) lesiones resultantes de fracturas de huesos, hemorragias graves, fracturas de dientes o inflamación dental o quemaduras graves;</u> <u>d) dolores intensos que no pueden tratarse a bordo del buque (habida cuenta del modo operativo del buque, la disponibilidad de analgésicos apropiados y los efectos para la salud de tomarlos por un largo periodo de tiempo);</u> <u>e) riesgo de suicidio, y</u> <u>f) un servicio consultivo de telemedicina recomiende un tratamiento en tierra.</u>

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

### 1. Tema

Garantía financiera en casos de abandono.

### 2. Antecedentes

El objetivo de esta propuesta es superar los problemas derivados de la formulación del texto original y de las enmiendas que se introdujeron posteriormente. La declaración de

conformidad laboral marítima no se ha enmendado desde 2006, cuando se acordó la definición del término «armador» en el artículo II, 1), j) del MLC, 2006. Esta definición, que designa a la persona o entidad responsable del mantenimiento de las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque, tal vez se ajustaba a las condiciones previstas en el texto no enmendado del MLC, 2006, pero actualmente no funciona del todo en el contexto de un seguro o cuando hay que indicar el nombre del armador en los certificados de garantía financiera. En algunas jurisdicciones, los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto emiten notificaciones de deficiencias por supuesto incumplimiento de las normas 2.5.2 y 4.2 contra buques que hacen escala en sus puertos aduciendo que el nombre del armador indicado en el certificado de garantía financiera debe ser el mismo que figura en la declaración de conformidad laboral marítima, pues de lo contrario se trata de un incumplimiento de las normas mencionadas. Esta situación no es apropiada.

### 3. Objetivo

Cuando un armador rompe sus vínculos con la tripulación y con el buque, no sirve de mucho conocer su identidad, que figura en la declaración de conformidad laboral marítima. En estas situaciones, para la gente de mar lo importante es poder acudir al proveedor del certificado de garantía financiera para ser repatriada, recibir prestaciones de subsistencia y apoyo durante el tiempo que permanezca a bordo, y recibir el salario y las prestaciones a que tiene derecho.

Los clubes de protección e indemnización no pueden expedir certificados en nombre de partes que no están aseguradas o que no tienen ningún vínculo con el club. Si lo hicieran, tendrían problemas reglamentarios y se expondrían a fuertes sanciones de la autoridad de control. Una manera de limitar el riesgo de que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto emitan esas notificaciones de deficiencias consistiría en enmendar la lista de informaciones que se han de indicar en los certificados añadiendo en el apartado g) de los anexos A2-I y A4-I «o del propietario registrado», de modo que el apartado g) diga lo siguiente: «el nombre del armador (o del propietario registrado)». De esta manera se resolvería el problema que se ha planteado desde 2017, cuando entraron en vigor las enmiendas de 2014 para los Estados a los que se aplican, y quedaría claro para los funcionarios encargados de la aplicación que el nombre del propietario registrado indicado en el certificado está en conformidad con el MLC, 2006.

### 4. Consideraciones pertinentes

Esta enmienda debería contribuir a acelerar la resolución de los casos de abandono porque permitiría aclarar las responsabilidades.

### 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Anexo A2-I, añádase nuevo texto en el apartado g)		g) el nombre del armador <u>o del propietario registrado</u> ;
Anexo A4-I, añádase nuevo texto en el apartado g)		g) el nombre del armador <u>o del propietario registrado</u> ;

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

### 1. Tema

Comunicaciones.

### 2. Antecedentes

En las conclusiones de la Reunión sectorial de la OIT sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de oportunidades para las mujeres de mar se recomendó expresamente proporcionar a la gente de mar acceso a internet y a medios de comunicación social.

También cabe tener presente que cuando se elaboró el MLC, 2006, el uso de internet y de los medios de comunicación social estaba mucho menos extendido que ahora. En la actualidad estos medios de interacción social entre las personas les permiten estar conectadas, normalmente de manera gratuita y sin interrupción, en el lugar de trabajo o en aeropuertos, hoteles, restaurantes y locales comerciales.

### 3. Objetivo

Facilitar las interacciones de la gente de mar con sus amistades y su familia, e incentivar a las empresas a explorar oportunidades de formación y de aprendizaje en línea para perfeccionar las competencias de la gente de mar. Durante la crisis de la COVID-19 numerosas empresas importantes de transporte marítimo concedieron a sus tripulaciones acceso gratuito e ilimitado a internet y a las redes sociales por medio del sistema de comunicación de los buques, como un aliciente para afrontar la crisis de los cambios de tripulación. El acceso gratuito a internet y a los medios de comunicación social podría ayudar a la industria a atraer a la próxima generación de gente de mar, que ha crecido en un entorno en el que las interacciones sociales a través de las conexiones en línea son indispensables.

### 4. Consideraciones pertinentes

El impacto social de proporcionar a la gente de mar una manera de mantener el contacto con sus familias; el bienestar que brinda el hecho de que la gente de mar pueda interactuar con sus familias y amistades cuando sea necesario para brindarles apoyo emocional y práctico en situaciones difíciles; la propuesta también representa una solución práctica para las empresas porque les permitiría proporcionar una formación coherente en toda la flota, un medio de comunicación directa con la gente de mar para definir las políticas de la empresa u otras informaciones esenciales.

### 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A3.1, párrafo 17, añádanse los apartados <i>a)</i> , <i>b)</i> y <i>c)</i>		17. A bordo de los buques se deberán facilitar a toda la gente de mar instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento apropiados y adaptados para atender a las necesidades específicas de la gente de mar que debe vivir y trabajar en los buques, que estén en conformidad con la regla 4.3 y las disposiciones del Código relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes. <u>En particular, en lo que respecta a la conectividad social:</u>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
		<p><u>a) la gente de mar deberá tener acceso a los medios de comunicación con tierra, lo que incluye acceso gratuito a internet;</u></p> <p><u>b) la autoridad competente, en consulta con las organizaciones de gente de mar y de armadores, deberá comunicar orientaciones acerca del tiempo individual recomendado de acceso a internet, teniendo en cuenta las horas de descanso y la necesidad de evitar el aislamiento social, y</u></p> <p><u>c) todo Miembro deberá proporcionar un acceso gratuito a internet en sus puertos y fondeaderos asociados.</u></p>
	B3.1.11, párrafo 4, suprimase el apartado j)	<del>j) un acceso razonable a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, así como a los servicios de correo electrónico e Internet, cuando los haya, a precio razonable.</del>

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

### 1. Tema

Acuerdos de empleo de la gente de mar.

### 2. Antecedentes

A pesar de que el MLC, 2006 define claramente el concepto de armador y sus responsabilidades, la ITF se ha ocupado con frecuencia de situaciones en las que el empleador no es el armador del buque. Esto sucede a menudo en la industria de los cruceros, pero también en el caso de la gente de mar que trabaja en los servicios de fonda de los buques transbordadores o de los buques de carga. Al armador no le incumbe siempre ocuparse de los casos en que el empleador no concede a la gente de mar derechos contractuales.

### 3. Objetivo

Velar por que la gente de mar sea informada acerca de sus derechos en virtud de las disposiciones del MLC, 2006, y por que se le proporcione seguridad contra pérdidas financieras en caso de que su empleador no cumpla sus obligaciones contractuales.

### 4. Consideraciones pertinentes

Las pérdidas financieras que sufre la gente de mar cuando el empleador no cumple sus obligaciones son una realidad. El hecho de que el armador y el empleador se imponen mutuamente las responsabilidades y las obligaciones con respecto a la gente de mar genera mucha angustia, y conduce a un largo proceso de trámites que tiene que hacer la gente de mar sin ninguna garantía de que obtendrá al final lo que le corresponde. La enmienda propuesta tiene implicaciones sociales y financieras.

## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A2.1, párrafo 4, apartado k) nuevo texto		<u>k) en los casos en que el armador no es el empleador de la gente de mar, una carta de compromiso firmada por el armador, o por su representante, para indemnizar a la gente de mar por las pérdidas pecuniarias en que esta pudiera incurrir cuando el empleador no cumple sus obligaciones con la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar, y</u>

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

### 1. Tema

Repatriación.

### 2. Antecedentes

La pandemia de COVID-19 puso de manifiesto la situación de la gente de mar que queda sin asistencia financiera o médica y una práctica frecuente que consiste en dar por terminado su periodo de servicio en los puntos de partida del país de residencia, sin tener en cuenta que en algunos casos la gente de mar debe viajar desde ese punto hasta su residencia. Es un problema especialmente común para la gente de mar de Filipinas, la India e Indonesia.

Los gastos de viaje entre el hogar y el punto de partida pueden ser muy elevados y durante ese trayecto (que puede tomar uno o varios días, dependiendo del tipo de transporte que se utilice) la gente de mar no está cubierta por un seguro ni dispone de ningún tipo de comodidad. El MLC, 2006 prevé, en la regla 2.5 – Repatriación, que la gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código.

### 3. Objetivo

Recientemente, la pandemia de COVID-19 ha puesto de manifiesto una laguna del Convenio, a saber, las opciones previstas en la norma y en las pautas con respecto al destino final de la gente de mar que ha terminado su servicio y a las obligaciones del armador hacia la gente de mar, se pueden interpretar de diferentes maneras y penalizar a la gente de mar. En la mayoría de los casos, la responsabilidad del armador o del agente de contratación con la gente de mar concernida cesa cuando esta llega al país de destino y no a su domicilio.

### 4. Consideraciones pertinentes

La propuesta aclarará las responsabilidades que incumben al armador y al agente de contratación con la gente de mar hasta la llegada a su destino final en sus hogares, y las prestaciones de seguro correspondientes hasta su llegada a ese destino.

## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A2.5.1, añádase un nuevo párrafo 3		<p><u>3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente norma, todo Miembro deberá velar por que:</u></p> <p><u>a) la gente de mar tenga derecho a recibir una remuneración, prestaciones, dietas y alojamiento desde el momento en que abandona el buque hasta que llega a su destino de repatriación, y</u></p> <p><u>b) en los casos en que el destino de repatriación sea el domicilio de la gente de mar, u otro lugar mutuamente acordado, el armador del buque sufragará el costo de la repatriación hasta que el marino llegue a su destino.</u></p>
	B2.5.1, párrafo 6, suprimase el apartado a)	<del>a) el lugar en el que la gente de mar aceptó la contratación;</del>
	B2.5.1, párrafo 6, apartado c) sustitúyase el texto actual	c) <del>el país de residencia</del> <u>el domicilio</u> de la gente de mar, o

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

### 1. Tema

Contratación y colocación.

### 2. Antecedentes

Durante la reciente pandemia de COVID-19 y también anteriormente en otras circunstancias, había gente de mar que estaba lista para embarcarse tras haber firmado el acuerdo de empleo de la gente de mar, pero que lamentablemente no pudo incorporarse en su trabajo por razones ajenas a su voluntad.

Estos marinos se quedaron lejos de sus hogares y sufrieron considerables pérdidas financieras. Pese a que el párrafo pertinente del MLC, 2006 prevé una solución para esta situación, la gente de mar ha tenido dificultades para ponerla en práctica o incluso para contactar al proveedor del seguro o hacer valer una medida apropiada equivalente a fin de obtener la indemnización a la que tiene derecho.

### 3. Objetivo

Con esta propuesta se busca proporcionar información adicional y aclarar los procedimientos necesarios que la gente de mar puede iniciar para acceder a mecanismos que le permitan presentar una reclamación.

#### 4. Consideraciones pertinentes

La enmienda propuesta proporciona prestaciones sociales a la gente de mar, incluso acceso financiero en los casos en que la oportunidad de empleo no se concreta.

#### 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A1.4, párrafo 5, apartado c), vi) añádase texto		vi) establezcan un sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que esta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar, <u>y proporcionen información adecuada a la gente de mar acerca del sistema de protección, incluso detalles sobre cómo presentar una reclamación, antes o durante el proceso de contratación.</u>

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

#### 1. Tema

Garantía financiera.

#### 2. Antecedentes

Las enmiendas relativas a la garantía financiera en los casos de abandono entraron en vigor hace casi cuatro años. En ese lapso de tiempo, se han resuelto satisfactoriamente muchos casos de abandono.

Sin embargo, la ITF observa que un gran número de casos no se ha resuelto a tiempo para que la gente de mar reciba todos los salarios que se le adeudan. Esto puede ocurrir por muchas razones, por ejemplo, cuando la gente de mar no notifica los casos a tiempo, o cuando el Estado del puerto y las instalaciones portuarias se niegan a que la tripulación deje el buque, o cuando los proveedores de seguro financiero no actúan rápidamente para pagar los salarios, o cuando se producen otros retrasos ocasionados por las partes interesadas.

#### 3. Objetivo

La enmienda propuesta aumentaría el monto máximo de salarios cubierto por el proveedor del seguro en virtud de la norma pertinente del MLC, 2006. De esta manera los miembros abandonados de la tripulación tendrían un nivel más alto de seguridad en los casos que no pueden resolverse rápidamente.

#### 4. Consideraciones pertinentes

La enmienda propuesta permitiría atenuar las dificultades financieras de la gente de mar en caso de abandono. Mucha gente de mar se ve obligada a pedir prestado para mantener a su familia cuando no recibe su salario. Se espera que el aumento del número de meses de salarios y prestaciones impagos cubierto por la garantía financiera permitirá reducir la carga que tienen que asumir la gente de mar y su familia.



## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A2.5.2, párrafo 9, apartado a) sustitúyase		a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a <del>cuatro</del> <b>ocho</b> meses de salarios pendientes y a <del>cuatro</del> <b>ocho</b> meses en el caso de las demás prestaciones pendientes;

### Propuesta núm. 11 (Gobiernos)

#### Australia, Francia, Kenya, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá

##### 1. Tema

Notificación obligatoria de las muertes de marinos en el mar.

##### 2. Antecedentes

Actualmente no existe un conjunto único internacional de datos para registrar y clasificar todas las muertes que ocurren en el mar. Si bien los Estados del pabellón deben notificar las muertes relacionadas con las operaciones a la Organización Marítima Internacional (véase el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), 1974, capítulo 1 regla 21), no existe ninguna disposición de esta índole aplicable a las muertes atribuidas a condiciones médicas, a causas naturales, por caída al mar o por suicidio.

En la actualidad no existe ninguna disposición en ningún documento de la OIT para que se notifiquen y consoliden esos datos. El párrafo 5 de la norma A.4.3 del MLC, 2006 dispone que la autoridad competente deberá notificar de manera adecuada los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, pero no especifica cómo ni a quién deberían notificarse.

Por otra parte, las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* especifican que los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales son incidentes que hay que notificar. Sin embargo, no contienen ninguna orientación sobre la compilación de esta información en un conjunto único internacional de datos utilizable.

Debido a que las muertes ocurridas en el mar no se clasifican en todos los casos con arreglo a un formato coherente, es difícil, cuando no imposible, identificar tendencias. Por esta razón, es difícil hacerse una idea de los factores que podrían preocupar a las partes interesadas, y en los que podrían focalizarse con fines de análisis para buscar soluciones.

En el contexto de una mayor toma de conciencia acerca de la importancia de la salud mental y del bienestar en el mar, las cuestiones relacionadas con los riesgos psicosociales que experimenta la gente de mar han cobrado más relevancia debido al impacto de la pandemia de COVID-19. Los datos concretos apuntan a un aumento del número de personas que se han tirado fuera de borda y del número de suicidios durante la pandemia de COVID-19. Desafortunadamente, los datos internacionales a este respecto son escasos, fragmentarios e inconsistentes.

Por consiguiente, la creación de una base mundial de datos sobre las muertes permitiría evaluar con más precisión las muertes ocurridas en el mar y focalizarse mejor en aspectos tales como la salud mental.

### 3. Objetivo

Clasificar mejor los datos sobre las muertes de gente de mar.

Según datos recientes, la gente de mar ha experimentado altos niveles de angustia psicológica, depresión y ansiedad durante la pandemia de COVID-19 <sup>1</sup>. Además, en varios trabajos recientes de investigación se demostró que el impacto de la pandemia de COVID-19 ha exacerbado algunos problemas ya existentes y ha generado nuevos retos a la industria marítima <sup>2</sup>. Según estos estudios, las numerosas dificultades ocasionadas por la pandemia de COVID-19 podrían sumarse a la larga lista de factores de estrés del trabajo marítimo que había antes de la pandemia y crear así un entorno propicio a diferentes problemas de salud tales como la ansiedad y la depresión.

Habida cuenta de los problemas actuales de salud mental que se producen en el mar (exacerbados como nunca antes debido a la situación generada por la pandemia de COVID-19), esta falta de datos podría ser un obstáculo para analizar e identificar problemas relacionados con el bienestar de la gente de mar que suscitan preocupación a nivel internacional.

Por su naturaleza, este conjunto de datos debería quedar bajo la responsabilidad de la OIT, porque concierne el bienestar de la gente de mar y la seguridad y salud en el trabajo. Estiman asimismo que el hecho de disponer de estos datos en un solo conjunto mundial permitirá evaluar mejor las muertes ocurridas en el mar, lo cual permitirá que las partes interesadas (a saber, los representantes de la gente de mar, los representantes de las empresas, los Gobiernos, los investigadores, etc.) puedan adoptar un enfoque más preciso de las áreas de preocupación, como, por ejemplo, la salud mental.

Por consiguiente, el objetivo de esta propuesta es enmendar el MLC, 2006, en su versión enmendada, de modo que puedan compilarse de manera coherente los datos sobre todas las muertes ocurridas en el mar y atribuir a la autoridad competente la responsabilidad de notificar todas las muertes a la OIT. A fin de que esto se refleje de manera adecuada, se propone una enmienda tanto a las normas como a las pautas del MLC, 2006. Además, las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* deberían actualizarse en consecuencia.

### 4. Consideraciones pertinentes

El hecho de reunir esta información en un conjunto mundial de datos permitirá evaluar mejor las muertes ocurridas en el mar y permitirá aplicar un enfoque más preciso de las áreas de preocupación.

La enmienda propuesta permitirá alcanzar los objetivos mencionados sin que ello suponga una carga administrativa importante para las autoridades competentes.

---

<sup>1</sup> Fereshteh Baygi *et al.*, «Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic», *BMC Psychiatry* 21, Article No. 222 (2021); y Wenzhe Qin *et al.*, «Prevalence And Risk Factors Of Depression Symptoms Among Chinese Seafarers During The COVID-19 Pandemic: A Cross-Sectional Study», *BMJ Open*, No. 11 (2021).

<sup>2</sup> Desai Shan, «Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic», *International Labour Review* (forthcoming).

## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Se propone utilizar una taxonomía mundial simple para reflejar, clasificar y registrar todas las muertes ocurridas en el mar. Esta taxonomía deberá ir acompañada de detalles sobre los buques (número OMI, lugar, fecha y hora del incidente, etc.). Esta propuesta permitiría compilar los datos internacionales de manera más completa en un formato útil para hacer análisis ulteriores.

Este enfoque deberá tener en cuenta el respeto de la confidencialidad de los datos de la gente de mar.

Antes de su publicación, la totalidad de los datos sobre las muertes de gente de mar serán anonimizados de modo que no contengan ninguna información que permita identificarla. Por consiguiente, se han de suprimir las fechas exactas, las informaciones detalladas sobre el buque y el lugar en que se produjo la muerte.

La taxonomía simple propuesta en el cuadro servirá de base para la discusión:

### ► Cuadro. Taxonomía simple para clasificar las muertes ocurridas en el mar

Muerte de un marino	Enfermedad
Muerte de un marino	Causa natural
Muerte de un marino	Caída fuera de borda (presunta muerte)
Muerte de un marino	Accidente del trabajo
Muerte de un marino	Suicidio
Muerte de un marino	Presunto suicidio
Muerte de un marino	Otras causas

Se propone una enmienda a la Parte A (normas obligatorias) y a la Parte B (pautas no obligatorias) del Código del MLC, 2006 para facilitar la compilación de un conjunto de datos por parte de la OIT. El objetivo consiste en reforzar la obligación en materia de notificación que incumbe a la autoridad competente en virtud del párrafo 5 de la norma A4.3 del MLC, 2006 a fin de revisar el texto de modo que los datos puedan compilarse y notificarse correctamente a la OIT.

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A4.3, párrafo 5 añádase un nuevo apartado a)		5. La autoridad competente deberá asegurar que: <u>a) todas las muertes se registren y clasifiquen de manera adecuada de conformidad con el párrafo 3 de la pauta B4.3.5, se clasifiquen y se notifiquen sobre una base anual a la Organización Internacional del Trabajo a efectos de inscribirlas en un registro mundial de muertes ocurridas en el mar;</u>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	B4.3.5, añádanse los nuevos párrafos 3 y 4	<p><u>3. La autoridad competente debería notificar cada año a la Organización Internacional del Trabajo todas las muertes, con arreglo a la siguiente clasificación:</u></p> <p><u>i) enfermedad;</u></p> <p><u>ii) causa natural;</u></p> <p><u>iii) caída fuera de borda (presunta muerte);</u></p> <p><u>iv) accidente del trabajo;</u></p> <p><u>v) suicidio;</u></p> <p><u>vi) presunto suicidio;</u></p> <p><u>vii) otras causas.</u></p> <p><u>4. Los datos sobre las muertes deberían ir acompañados de las informaciones siguientes: tipo de muerte (con arreglo a la clasificación arriba mencionada), número OMI, lugar donde se produjo la muerte (en el mar, en un puerto, en un fondeadero) y el grado de la persona (oficial, tripulación del puente, tripulación de la sala de máquinas, marineros, etc.).</u></p>

## Propuesta núm. 12 (Gobiernos)

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

### 1. Tema

Precisiones sobre el periodo máximo de servicio a bordo de la gente de mar.

### 2. Antecedentes

La pandemia de COVID-19 ha tenido efectos devastadores en todo el mundo, particularmente en los cambios de tripulación. A muchos marinos se les ha denegado el derecho a ser repatriados después de haber pasado once meses a bordo, y se han notificado casos de agotamiento físico y mental, ansiedad, enfermedad e incluso suicidios.

Los representantes de la gente de mar y de los armadores, y los Gobiernos han pedido en repetidas ocasiones que se tomen medidas a este respecto, a nivel nacional e internacional.

El MLC, 2006 prevé actualmente que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada cuando ha cumplido el periodo máximo de servicio a bordo, que deberá ser inferior a 12 meses (norma A2.5.1, párrafo 2, b)).

Sin embargo, esta disposición no es suficiente para proteger a la gente de mar y evitar situaciones en las que debe permanecer a bordo después de este periodo. Hay cuatro razones principales por las que muchos marinos permanecen en los buques después de once meses de servicio a bordo:

- a) el periodo máximo de servicio preestablecido de once meses no está previsto expresamente en el texto del Código del Convenio, sino que proviene de una interpretación reiterada de la Comisión de Expertos <sup>3</sup>;
- b) los marinos pueden decidir no ejercer este derecho en una situación en la que podrían ejercerlo (a menos que la legislación del Estado del pabellón se lo prohíba), y permanecen a bordo después de once meses <sup>4</sup>;
- c) los Estados del pabellón reconocen amplias excepciones que permiten renunciar a las vacaciones anuales y permanecer a bordo después de once meses, sobre la base de del párrafo 3 de la norma A2.4, y
- d) la duración máxima de los periodos de servicio a bordo no es uno de los elementos de las inspecciones que efectúan el Estado del pabellón para obtener la certificación del buque (anexo A5-I) y el Estado rector del puerto (anexo A5-III).

Por todas estas razones, muchos marinos permanecen a bordo después de once meses, y por ello es necesario aclarar más aún las normas actuales relativas a las vacaciones anuales y la repatriación a fin de limitar las situaciones en las que se permite que la gente de mar permanezca a bordo después del periodo máximo de servicio a bordo.

### 3. Objetivo

El hecho de que la gente de mar permanezca a bordo más de once meses representa un peligro para su salud y su seguridad y también afecta la seguridad de la navegación marítima. A fin de abordar este problema y de colmar las lagunas, debería haber una disposición expresa y vinculante sobre el periodo máximo de servicio a bordo de la gente de mar, establecido en once meses (habría que indicarlo en la norma A2.4, en la norma A2.5.1 y en la pauta B2.5.1).

Solo deberían concederse excepciones con respecto a la duración máxima de servicio cuando se reúnen ciertas condiciones: en casos excepcionales debidamente justificados previstos por la autoridad competente, caso por caso, y con el consentimiento informado y escrito del marino interesado.

Al término del periodo de once meses, la gente de mar debe ser repatriada (habría que indicarlo en la norma A2.5.1 y en la pauta B2.5.1).

Además, los inspectores del Estado del pabellón encargados de la certificación de los buques y los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto deberían hacer cumplir las disposiciones sobre la duración máxima de los periodos de servicio (anexos A5-I y A5-III). La duración máxima de los periodos de servicio definida por los Estados del pabellón debería mencionarse en la declaración de conformidad laboral marítima (en el punto 17 – anexo A5-II).

### 4. Consideraciones pertinentes

Véase *supra*.

---

<sup>3</sup> OIT, *Informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones*, ILC.108/III(A) (2019), párrs. 105 a 113 (Informe General); esta información fue reiterada en la [Nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus \(COVID-19\)](#), versión revisada 3.0, 3 de febrero de 2021, párrs. 43-45.

<sup>4</sup> OIT, *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) – Preguntas más frecuentes*, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, quinta edición, 2019, C2.5.1.g.

## 5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
A2.4 – Derecho a vacaciones, enmiéndese el párrafo 3		<p>3. Se deberá prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma. <u>En casos excepcionales debidamente justificados previstos por la autoridad competente, caso por caso, y con el consentimiento informado y escrito del marino interesado, un marino podrá permanecer a bordo por un periodo de tiempo limitado. Las vacaciones anuales pagadas mínimas no se podrán remplazar por una indemnización, salvo si se termina la relación de trabajo.</u>  <u>Los salarios y otras prestaciones previstos en el acuerdo de empleo de la gente de mar, en el convenio colectivo pertinente o en la legislación nacional aplicable, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de la norma A2.2, se deberán seguir pagando durante el periodo de servicio a bordo adicional y hasta que el marino sea debidamente repatriado de conformidad con la norma A2.5.1.</u></p>
A2.5.1 – Repatriación, en el párrafo 1, añádase un nuevo apartado d)		<p><u>d) en cualquier caso, al final de la duración máxima del periodo de servicio a bordo.</u></p>
A2.5.1 – Repatriación, enmiéndese el párrafo 2, apartado b)		<p>b) <u>que la duración máxima del periodo de servicio a bordo, incluido todo periodo de formación a bordo, al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación deberá ser repatriada (ese periodo deberá ser inferior a 12 meses) no deberá ser superior a once meses, y</u></p>
B2.5.1 – Derecho a repatriación, enmiéndese el párrafo 8		<p>8. El derecho a la repatriación podrá expirar si la gente de mar interesada no lo reclama en un periodo de tiempo razonable, que se ha de determinar en la legislación nacional o en convenios colectivos, salvo cuando la gente de mar permanezca en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. Las expresiones <i>piratería</i> y <i>robo a mano armada contra los buques</i> tienen el mismo significado que en el párrafo 7 de la norma A2.1. <u>Sin embargo, el derecho a la repatriación no debería expirar cuando la gente de mar debe ser repatriada de conformidad con el párrafo 2, b) de la norma A2.5.1.</u></p>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Anexo A5-I, enmiéndese con el nuevo texto		<p>Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Edad mínima</li> <li>Certificado médico</li> <li>Cualificaciones de la gente de mar</li> <li>Acuerdos de empleo de la gente de mar</li> <li>Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado</li> <li>Horas de trabajo y de descanso</li> <li><u>Duración máxima del periodo de servicio a bordo</u></li> <li>Niveles de dotación del buque</li> <li>Alojamiento</li> <li>Servicios de esparcimiento a bordo</li> <li>Alimentación y servicio de fonda</li> <li>Salud y seguridad y prevención de accidentes</li> <li>Atención médica a bordo</li> <li>Procedimientos de tramitación de quejas a bordo</li> <li>Pago de los salarios</li> <li>Garantía financiera para casos de repatriación</li> <li>Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores</li> </ul>
Anexo A5-II, Declaración de conformidad laboral marítima - Parte I, añádase un nuevo punto 17		<p><u>17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5)</u></p>
Anexo A5-II, Declaración de conformidad laboral marítima - Parte II, añádase un nuevo punto 17		<p><u>17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo (regla 2.5)</u></p>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Anexo A5-III, enmiéndese con el nuevo texto		<p>Los ámbitos generales que han de ser objeto de una inspección más detallada por el funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1 son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Edad mínima</li> <li>Certificado médico</li> <li>Cualificaciones de la gente de mar</li> <li>Acuerdos de empleo de la gente de mar</li> <li>Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado</li> <li>Horas de trabajo y de descanso</li> <li><u>Duración máxima del periodo de servicio a bordo</u></li> <li>Niveles de dotación del buque</li> <li>Alojamiento</li> <li>Servicios de esparcimiento a bordo</li> <li>Alimentación y servicio de fonda</li> <li>Salud y seguridad y prevención de accidentes</li> <li>Atención médica a bordo</li> <li>Procedimientos de tramitación de quejas a bordo</li> <li>Pago de los salarios</li> <li>Garantía financiera para casos de repatriación</li> <li>Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador</li> </ul>

## 6. Medidas de transición

Será necesario adoptar medidas de transición debido a que esta enmienda tiene repercusiones sobre la documentación.

### b) Consultas tripartitas con arreglo al artículo VII

9. El MLC, 2006 es un Convenio que se basa en el fomento del tripartismo en el plano nacional. En algunas de sus disposiciones, especialmente en relación con la adopción de «medidas» nacionales en casos específicos de aplicación y de exenciones conforme a lo previsto en el título 3, se requiere que los Gobiernos celebren consultas tripartitas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, en el contexto del proceso de aplicación del instrumento. Pese a ello, algunos Miembros todavía no cuentan con esas organizaciones. A ese respecto, el artículo VII del MLC, 2006 dispone que, en tales casos, los Gobiernos han de mantener consultas con el STC.
10. Los procedimientos para la celebración de consultas con arreglo al artículo VII del Convenio se establecen en el artículo 14 del Reglamento del Comité; las solicitudes respecto de la celebración de consultas deben remitirse a la persona que ejerza la presidencia del Comité Tripartito Especial por intermedio de la Oficina Internacional del Trabajo.
11. No se han presentado solicitudes de consulta en virtud del artículo VII del MLC, 2006 a la cuarta reunión del STC.