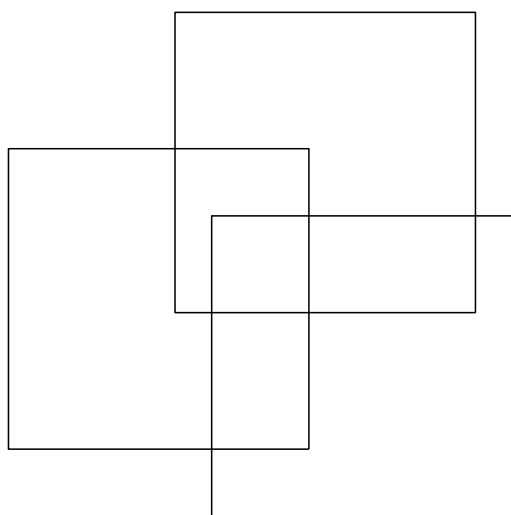




Informe final

**Tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido
en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada (MLC, 2006)
(23-27 de abril de 2018)**



STCMLC/2018/4

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

Informe final

**Tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido
en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada (MLC, 2006)
(23-27 de abril de 2018)**

Ginebra, 2018

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Informe final, Tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) (23-27 de abril de 2018), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Ginebra, OIT, 2018.

ISBN 978-92-2-031019-9 (impreso)
ISBN 978-92-2-031020-5 (web pdf)
ISBN 978-92-2-031021-2 (epub)

Publicado también en francés: *Rapport final*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) (Genève, 23-27 avril 2018), ISBN 978-92-2-031016-8 (imprimé), ISBN 978-92-2-031017-5 (pdf Web), ISBN 978-92-2-031018-2 (epub), Ginebra, 2018; y en inglés: *Final report: Third meeting of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended* (MLC, 2006) (Geneva, 23-27 April 2018), ISBN 978-92-2-031013-7 (print), ISBN 978-92-2-031014-4 (Web pdf), ISBN 978-92-2-031015-1 (epub), Ginebra, 2018.

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	1
II. Composición del Comité Tripartito Especial.....	1
III. Declaraciones inaugurales.....	2
IV. Informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial	6
V. Intercambio de información relativa a la aplicación del MLC, 2006.....	8
Labor de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) sobre el MLC, 2006	8
Resultados de la campaña de inspección concentrada del Memorando de Entendimiento de París	14
Discusión de las cuestiones relativas a los certificados electrónicos	16
Abandono de la gente de mar.....	17
VI. Examen de las solicitudes de consulta en virtud del artículo VII del MLC, 2006.....	19
VII. Propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.....	19
Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.1 del MLC, 2006	21
Enmienda D.27	22
Enmiendas D.28, D.35 y D.43	22
Enmienda D.29	23
Enmiendas D.26, D.24, D.25 y D.36	24
Propuestas de enmienda al Código relativa a la regla 2.2 del MLC, 2006	25
Enmiendas D.6 y D.37	26
Enmiendas D.7, D.42 y D.34	27
Enmienda D.23	29
Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.5 del MLC, 2006.....	32
Enmienda D.4	32
Comité de Redacción	33
Votación del Comité Tripartito Especial sobre las tres propuestas para enmendar el Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006	33
VIII. Examen de las normas internacionales del trabajo relacionadas con cuestiones marítimas	34
Examen de tres instrumentos relativos a la edad mínima (gente de mar)	36
Examen de dos instrumentos relativos a los exámenes médicos (gente de mar)	38
Examen de dos instrumentos relativos a la formación y las calificaciones (gente de mar).....	40

Examen de cuatro instrumentos relativos a la contratación y colocación (gente de mar).....	40
Examen de un instrumento relativo a los acuerdos de empleo de la gente de mar	41
Examen de ocho instrumentos relativos a los salarios, las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar y la dotación de los buques.....	42
Examen de cuatro instrumentos relativos al derecho a vacaciones (gente de mar).....	43
Examen de cuatro instrumentos relativos a la repatriación de la gente de mar	44
Examen de un instrumento relativo a la indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio	46
Examen de cinco instrumentos relativos a la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo (gente de mar)	46
IX. Examen de los proyectos de resolución	47
a) Proyecto de resolución relativa a la aplicación del artículo XV del MLC, 2006 a aquellos Miembros que ratifiquen el Convenio tras la aprobación de las enmiendas al Código, pero antes de su entrada en vigor	47
b) Resolución relativa a las medidas que deben adoptarse con respecto al abandono de la gente de mar	51
c) Resolución relativa a la facilitación del permiso para bajar a tierra y del tránsito	53
d) Resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior	54
e) Resolución relativa a las enmiendas a las pautas de la OIT para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto a fin de reflejar las enmiendas al Código del MLC, 2006.....	55
f) Resolución relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006	56
g) Proyecto de resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006 en lo que respecta a la piratería y el robo a mano armada contra los buques.....	56
X. Otros asuntos.....	57
Designación de la Mesa del Comité.....	58
Fecha de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial	58
XI. Clausura de la reunión.....	58

Anexos

I.	Orden del día de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial (Ginebra, 23-27 de abril de 2018)	61
II.	Sesión informativa sobre la aplicación de las enmiendas de 2014 al MLC, 2006 (P&I Clubs)	62
III.	Enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a la regla 2.1	63
	Enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a la regla 2.2	63
	Enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a la regla 2.5 – Repatriación	63
IV.	Resumen de las recomendaciones relativas a los instrumentos marítimos	64
V.	Resolución relativa a las medidas que deben adoptarse con respecto al abandono de la gente de mar	66
VI.	Resolución relativa a la facilitación del permiso para bajar a tierra y del tránsito	67
VII.	Resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior	68
VIII.	Resolución relativa a las enmiendas a las pautas de la OIT para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto a fin de reflejar las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)	69
IX.	Resolución relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)	70
	Lista de participantes	75

I. Introducción

1. El Comité Tripartito Especial fue establecido por la 318.^a reunión (junio de 2013) del Consejo de Administración de la OIT, de conformidad con el 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». Además, a tenor de lo dispuesto en el artículo XV, el Comité Tripartito Especial desempeña un papel fundamental en el proceso que permite enmendar de manera expedita el Código del Convenio (a saber, las normas y las pautas), que contiene las disposiciones más detalladas, de carácter técnico. El artículo XV establece que, tras su verificación, las propuestas de enmienda, acompañadas de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias conexas hechas, se remitirán al Comité Tripartito Especial para su examen en una reunión. En su 326.^a reunión, en marzo de 2016, el Consejo de Administración convocó la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, que tuvo lugar del 23 al 27 de abril de 2018 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 Comité Tripartito Especial está compuesto de «dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima». Además, tal como prevé el párrafo 3 del artículo XIII, «los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité», pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del Convenio. Asistieron a la reunión 142 representantes gubernamentales, 31 representantes de los armadores y 65 representantes de la gente de mar. La reunión también contó con la presencia de representantes de una serie de organizaciones intergubernamentales y de organizaciones internacionales no gubernamentales, así como de partes interesadas. La lista de participantes figura al final del informe.
3. La Mesa del Comité Tripartito Especial, que fue designada por un período de tres años, fue la siguiente:

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

Vicepresidentes: Sr. Hans Leo Cacadac (miembro gubernamental, Filipinas)

Sr. David Heindel (miembro de la gente de mar, Estados Unidos)

Sr. Arthur Bowring (miembro armador, Región Administrativa Especial de Hong Kong, China)

4. El Grupo Gubernamental eligió al siguiente representante para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial:

Presidente: Sr. Martin Marini (miembro gubernamental, Singapur)

-
5. El Comité designó un Comité de Redacción para la reunión compuesto de los siguientes miembros:

Gobiernos: Sr. Martin Marini (miembro gubernamental, Singapur) y Sr. Thibault Rochard (miembro gubernamental, Francia)

Armadores: Sr. Tim Springett y Sra. Virginie Costel

Gente de mar: Sr. Charles Boyle y Sr. Patrice Caron

III. Declaraciones inaugurales

6. La Presidenta inauguró la reunión y dio la bienvenida a los participantes. Recordó el mandato del Comité Tripartito Especial y examinó sus labores para esta tercera reunión. El orden del día de la reunión se reproduce en el anexo I.
7. La Secretaria General (Directora, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo) dio la bienvenida a los participantes y recordó los avances realizados desde la última reunión del Comité Tripartito Especial, en 2016, especialmente con respecto a la ratificación del MLC, 2006, lo cual ponía de relieve el creciente alcance del Convenio y consolidaba más aún su papel como el cuarto pilar del régimen marítimo internacional. También examinó la situación de las enmiendas al MLC, 2006, adoptadas en 2014 y 2016. Volviendo a la cuestión de la protección del salario de la gente de mar cuando era mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, la oradora señaló las dos propuestas importantes que se habían presentado al Comité: la del Grupo de la Gente de Mar, que hacía referencia a una enmienda al Código del Convenio, y la del Grupo de los Armadores, que proponía la adopción de pautas fuera del MLC, 2006. Expresó su confianza en que la experiencia colectiva y el diálogo social constructivo y de larga data que caracterizaba el sector marítimo permitieran hallar la mejor solución para abordar la cuestión. Presentó asimismo a la Sra. Lia Athanassiou, miembro de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR), y destacó las funciones complementarias que el Comité Tripartito Especial y la CEACR desempeñaban al asegurar la aplicación efectiva, eficiente y, en la medida en que se estimara oportuno, uniforme, del Convenio. Por consiguiente, era primordial asegurar la sinergia entre el Comité Tripartito Especial y la CEACR. Otro aspecto esencial del sistema para velar por la aplicación del Convenio era la labor realizada por las autoridades de control del Estado del puerto. A este respecto, la oradora acogió con agrado la mayor cooperación de la Oficina con diversos memorandos de entendimiento. Por último, recordó que el Consejo de Administración había encomendado además al Comité Tripartito Especial que examinara 68 normas internacionales del trabajo relacionadas con el sector marítimo en el contexto del funcionamiento del mecanismo de examen de las normas. Al hacerlo, el Comité contribuiría enormemente a la puesta en práctica de la iniciativa relativa a las normas adoptada por el Director General en el marco del centenario de la OIT a fin de asegurar que la OIT tenga un *corpus* normativo claro, sólido y actualizado para el sector marítimo.
8. La Directora del Departamento de Políticas Sectoriales dio la bienvenida asimismo a los participantes y puso de relieve otras novedades relacionadas con la reunión. En relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, recordó que la OIT tenía un interés particular en el ODS 8, «Trabajo decente y crecimiento económico», al igual que en otros objetivos, como el ODS 14, a fin de conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. La OIT estaba contrayendo compromisos específicos para lograr el ODS 14, incluidos los esfuerzos desplegados con objeto de promover la ratificación y aplicación del MLC, 2006, y del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). Tomó nota en particular de que la OIT había emprendido una campaña rigurosa para promover la

ratificación y la aplicación efectiva del Convenio núm. 188, que hasta ahora sólo había recibido diez ratificaciones. Se necesitaban muchas más ratificaciones del Convenio con miras a respaldar la promoción del trabajo decente en el sector pesquero, y pidió apoyo para que aumentara el número de ratificaciones del Convenio. Añadió que el Departamento de Políticas Sectoriales estaba colaborando estrechamente con el Departamento de Normas Internacionales del Trabajo con objeto de promover y aplicar el MLC, 2006. Esta cooperación incluía la gestión de la base de datos OMI-OIT sobre los casos notificados de abandono de la gente de mar; la representación de la OIT en reuniones de acuerdos regionales sobre el control por el Estado del puerto; la representación de la OIT en ONU-Océanos (un órgano coordinador de los organismos especializados de las Naciones Unidas centrado en los océanos), y la celebración de reuniones pertinentes para el transporte marítimo. Durante el bienio 2018-2019, el Departamento de Políticas Sectoriales celebraría dos reuniones sobre el sector marítimo: la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima, a fin de actualizar el salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes, en junio de 2018, y la Reunión sectorial sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de oportunidades para las mujeres de mar, en febrero de 2019.

9. El Vicepresidente armador recordó que, de conformidad con las disposiciones del MLC, 2006, el Comité Tripartito Especial tenía tres funciones. La primera, en virtud del artículo XIII del Convenio, era examinar continuamente la aplicación del Convenio. A este respecto, tal como había recordado el Grupo de la Gente de Mar en el pasado, la aplicación del Convenio debería considerarse un proceso continuo, y no un destino final, y con ello el Grupo de la Gente de Mar quería poner de relieve la necesidad de mejorar continuamente las normas mínimas aplicables. Sin embargo, y para utilizar la frase en un contexto diferente, debería recordarse igualmente que, durante las negociaciones que condujeron a la adopción del Convenio, quedó entendido que, desde el principio, el Convenio nunca sería aplicado de manera coherente por los diversos Estados Miembros. Estaba claro que los Estados Miembros tendrían necesidades y prácticas distintas, que se explicarían en la declaración de conformidad laboral marítima y, ulteriormente, a través de las memorias presentadas en virtud del artículo 22 a los órganos de control de la OIT. La coherencia en la aplicación y la interpretación se acabaría logrando con el tiempo. La elevada tasa de ratificación actual, unida a la disposición del artículo V relativa al trato no más favorable, significaba que hoy en día la gran mayoría de buques de navegación marítima cumplían las normas establecidas. No obstante, era necesario tener en cuenta que la legislación vigente en los diferentes países podría apoyarse en diferentes interpretaciones de las disposiciones del Convenio. No era culpa del buque ni de su tripulación que dichas interpretaciones o determinaciones difirieran de las adoptadas por el Estado del puerto, y tales diferencias, salvo que pusieran en peligro la seguridad y la salud de la gente de mar, no deberían utilizarse para inmovilizar a los buques, sino que deberían presentarse al Comité Tripartito Especial o, en casos graves, notificarse a la Oficina de conformidad con la regla 5.2. El orador añadió que debía agradecerse a la CEACR su excelente labor y análisis. Sin embargo, era preciso reconocer que las respuestas a los formularios de memoria en virtud del artículo 22 constituían una carga administrativa que debería reducirse con el tiempo. Los formularios de memoria revestían una gran importancia, y debería alentarse a los gobiernos a discutir en las reuniones de su Grupo las cuestiones que éstos planteaban.
10. La segunda función del Comité Tripartito Especial era examinar las propuestas de enmienda del Convenio, a tenor de lo dispuesto en el artículo XV. El orador señaló que comprendía la opinión de la gente de mar de que el procedimiento de enmienda no debería ser complejo, y de que el objetivo del artículo XV era ofrecer un proceso que permitiera enmendar el Convenio de manera expedita. Sin embargo, también debería comprenderse la necesidad de sopesar cada propuesta de enmienda a la luz de las cargas administrativas adicionales que supondrían para los gobiernos y los armadores. Si bien era preciso considerar propuestas de enmienda que mejoraran las normas mínimas del Convenio, no había un requisito absoluto de presentar propuestas de enmienda. No era necesario proponer enmiendas para abordar

temas específicos o de actualidad que ya estaban cubiertos por las obligaciones generales, o que resucitaran argumentos que no habían contado anteriormente con la aprobación tripartita. Las enmiendas examinadas y acordadas por el Comité Tripartito Especial sólo deberían abordar cuestiones no cubiertas, respecto de las cuales el Comité Tripartito Especial estimara que se necesitaban mejoras y que no imponían una carga administrativa excesiva a los gobiernos y los armadores. Muchas enmiendas al MLC, 2006, podían desalentar la ratificación y minar la ambición de lograr el mismo grado de ratificación que los otros tres convenios esenciales de la Organización Marítima Internacional (OMI). Como conclusión, puso de relieve que la OIT era una organización única, y que el MLC, 2006, era un instrumento único de la OIT. Todas las partes interesadas deberían estar orgullosas de los logros alcanzados desde el principio del proceso que habían conducido al «Acuerdo de Ginebra» y a la adopción unánime del Convenio.

- 11.** El Vicepresidente de la gente de mar acogió con agrado el incremento del número de ratificaciones del MLC, 2006, que ahora cubría el 91 por ciento de la flota mundial en términos de arqueo, y esperaba con interés más ratificaciones, en particular de Estados del puerto importantes. Sin embargo, expresó su creciente inquietud por el número de marinos que eran abandonados, tema que discutiría el Comité Tripartito Especial. Era preocupante que las enmiendas de 2014 al Convenio pudieran haberse visto negativamente afectadas por el requisito de que los países firmaran una declaración formal de aceptación, lo que muchos países aún no habían hecho. Los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores presentarían una resolución conjunta sobre ese tema. El Grupo de la Gente de Mar esperaba con interés la discusión sobre la aplicación del Convenio y los comentarios de la CEACR, concretamente los que se referían en particular a las cuestiones identificadas en relación con los derechos de la gente de mar, la celebración de consultas, la definición de marino, la definición de buque, la edad mínima, la contratación y colocación, el acuerdo de empleo de la gente de mar, las horas de trabajo y de descanso, las vacaciones anuales, la repatriación, los niveles de dotación, el alojamiento, la seguridad y la salud, la seguridad social, la declaración de conformidad laboral marítima y el control de las organizaciones reconocidas. Recordando el acuerdo concluido en 2001 por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo acerca de que el MLC, 2006, debería ser inflexible con respecto a los derechos de la gente de mar y de que la principal consideración debería ser el logro y el mantenimiento de una igualdad de condiciones, acogió con agrado que la discusión se centrara en el artículo III para aquellos países que aún no habían ratificado los convenios fundamentales, y en la identificación de los Estados del pabellón que incumplían el artículo III en términos de libertad sindical. Sin embargo, era preocupante que algunos países pudieran estar ofreciendo unos niveles más altos de flexibilidad como instrumento de marketing, en detrimento de la gente de mar. El Grupo de la Gente de Mar también quería poner de relieve una cuestión generalizada en el sector de los cruceros, en el que una serie de empresas exigían realizar pruebas de embarazo y de detección de cáncer del cuello uterino, violando el artículo III del Convenio. Se debería instar a los Estados del pabellón y a los Estados proveedores de mano de obra a adoptar medidas orientadas a eliminar dichas prácticas. En lo que respecta a las enmiendas al Convenio propuestas, se confiaba en que se comprendiera en general la necesidad de asegurar que, en la práctica, la gente de mar siguiera recibiendo su salario en caso de cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada. El hecho de que no se pagara a la gente de mar su salario en tales circunstancias causaba grandes dificultades tanto a ellos como a sus familias, y podría hacer más difícil la contratación y retención de marinos calificados.
- 12.** El Presidente del Grupo Gubernamental acogió con agrado los documentos de base sumamente útiles que se habían preparado para la reunión. Al examinar las propuestas presentadas al Comité Tripartito Especial, los miembros del Grupo Gubernamental estaban de acuerdo en la necesidad de seguir pagando los salarios y otras prestaciones a la gente de mar en caso de que fuera mantenida en cautiverio. Sin embargo, también habían tomado nota de las diversas propuestas formuladas por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores. Dentro del Grupo Gubernamental había divergencia de opiniones en relación con las

propuestas. Algunos representantes gubernamentales no consideraban que hubiera una necesidad demostrada de adoptar enmiendas al Convenio en lo tocante a la cuestión objeto de examen. Otros habían tomado nota asimismo de los retos relacionados con la aplicación de otras enmiendas tanto en términos legislativos como administrativos, y muchos países seguían esforzándose por adoptar las medidas necesarias para hacer efectivas las enmiendas de 2014 y 2016, lo cual requería un proceso legislativo largo y complejo. Sin embargo, también se había expresado la opinión de que, si bien las pautas fuera del MLC, 2006 podrían ser útiles, su valor legal era cuestionable. Los miembros gubernamentales del Comité Tripartito Especial confiaban en que los interlocutores sociales podrían alcanzar una solución de compromiso, y no se opondrían a ningún resultado. Dentro del Grupo se apoyaba el efecto continuo de los acuerdos de empleo de la gente de mar en caso de cautiverio, y la continuidad del pago de sus salarios. Sin embargo, la propuesta relativa a la garantía financiera específica a tal efecto causaba problemas. Podría suceder que si se alcanzara un acuerdo sobre el nuevo párrafo 7 propuesto a la norma A2.1 relativa a los acuerdos de empleo de la gente de mar, esto bastaría para asegurar la continuidad del pago de los salarios de los trabajadores en caso de cautiverio. El Grupo Gubernamental había discutido asimismo la cuestión de los certificados electrónicos en el marco del MLC, 2006. A este respecto, era necesario aclarar el grado en que ciertos certificados electrónicos serían aceptables para los diversos órganos de control del Estado del puerto. También se planteaba la cuestión de si los acuerdos de empleo de la gente de mar podrían emitirse en formato electrónico, y de si la firma del armador y de la gente de mar podría aplicarse electrónicamente.

- 13.** Un representante gubernamental de Bulgaria, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) representados en el Comité, señaló que la entrada en vigor del MLC, 2006 era un hito importante en la promoción de unas condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar y de una competencia más justa para los armadores en todo el mundo. Sin embargo, el MLC, 2006 no era un instrumento estático, y el Comité Tripartito Especial había previsto discutir el impacto del Convenio y abordar las cuestiones emergentes con regularidad. La UE había apoyado el MLC, 2006 desde el comienzo, y sus esfuerzos se orientaban hacia la ratificación más amplia posible del Convenio, a fin de lograr una igualdad de condiciones en la industria marítima. Todos los Estados miembros de la UE con litoral habían ratificado el Convenio, y estaban aplicando sus disposiciones a través de su legislación nacional. Tras celebrar consultas y entablar un diálogo social, los interlocutores sociales en el sector marítimo habían alcanzado un acuerdo sobre la aplicación del MLC, 2006, que se había puesto en práctica a través de la legislación de la UE. El control del cumplimiento del Convenio también se aseguraba por medio de la legislación sobre el control por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto. Como conclusión, el orador subrayó la importancia que revestía asegurar que se protegieran los derechos de la gente de mar mantenida en cautiverio, y que los marinos siguieran recibiendo su salario y otras prestaciones.
- 14.** Un observador representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) recordó que 29 organizaciones cristianas de bienestar de la gente de mar, incluida la ICMA, prestaban servicios de bienestar primordiales a la gente de mar, ayudándoles asimismo a recuperarse de los efectos de los actos de piratería. Durante miles de años, el flagelo de la piratería había amenazado la navegación comercial, lo que había tenido efectos devastadores en la gente de mar. Si bien las tácticas inhumanas de toma de rehenes a las que recurrían los piratas somalíes habían disminuido en los últimos años, la gente de mar seguía siendo capturada y mantenida en cautiverio por piratas en otras regiones del mundo, y se tenía entendido que, en los tres primeros meses de 2018, se había tomado como rehenes a 100 marinos y secuestrado a 14 de sus buques. Si bien la mayoría de los armadores continuaban pagando a la gente de mar sus salarios y prestaciones mientras era mantenida en cautiverio por piratas, lamentablemente éste no era el caso de todos los armadores. Cuando la gente de mar no recibía su salario y prestaciones durante su cautiverio, los costos financieros y personales que esto representaba para ellos y sus familias eran enormes, y la reputación de la industria quedaba muy dañada. Por lo tanto, la ICMA estaba convencida de

que no debían escatimarse esfuerzos para enmendar el MLC, 2006 a fin de que se exigiera a los armadores seguir pagando a la gente de mar su salario y sus prestaciones contractuales cuando fuera mantenida en cautiverio por piratas. Añadió que, si bien la ICMA valoraba la intención de la propuesta de los representantes de los armadores en relación con la prestación de apoyo a la gente de mar que sufría un trastorno de estrés postraumático, consideraba que el MLC, 2006 no debería hacer referencia explícita a este último. Se trataba de un problema de salud respecto al cual debían cumplirse unos requisitos mínimos específicos antes de poder ser diagnosticado por un profesional médico. Este diagnóstico no solía establecerse hasta seis meses después del evento traumático. Era normal que las personas que experimentaban un evento traumático tuvieran reacciones como ansiedad, tristeza, estrés y pesadillas. Si estos eventos interferían en la capacidad de adaptación de una persona, era importante proporcionar atención de salud mental apropiada lo antes posible tras su liberación del cautiverio. Por lo tanto, una referencia al trastorno de estrés postraumático en las normas o las pautas podría tener el efecto de limitar los cuidados prestados a la gente de mar inmediatamente después de su liberación, y sería mejor enmendar el MLC, 2006, con miras a poner de relieve los efectos psicológicos normales de la piratería en la gente de mar, y la necesidad de proporcionarles cuidados oportunos.

15. Un observador representante de la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN) señaló que, si bien no se habían registrado ataques efectivos por piratas frente a la costa de Somalia desde 2012, con la excepción del secuestro del ARIS 13 en marzo de 2017, los piratas somalíes seguían teniendo la intención de hacerlo y la capacidad para ello. Además, los actos de piratería frente a la costa de África Occidental suscitaban una gran preocupación, en particular el incremento de los ataques en el Golfo de Guinea en 2018, donde se mantenía en cautiverio a los marinos durante períodos más prolongados. Señaló que tres marinos indios del MT Timi, que enarbolaba el pabellón de un país que había ratificado el MLC, 2006, habían permanecido en cautiverio durante 75 días, y el armador no les había pagado su salario. Era fundamental brindar protección a la gente de mar y apoyar a sus familias, especialmente cuando era mantenida en cautiverio durante largos períodos. Expresó su agradecimiento a la Cámara Naviera Internacional (ICS) por promover la *Guía de buenas prácticas para compañías navieras y agentes de dotación – Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería*, de la ISWAN, que estaba disponible en el sitio web de la OIT. Por último, el orador invitó a todos los participantes a asistir a los premios internacionales sobre bienestar de la gente de mar, que se entregarían más tarde ese día en la OIT.
16. Una observadora representante de la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA) expresó su preocupación por la divergencia de interpretaciones realizadas por diversas compañías navieras y Estados del pabellón de las disposiciones del MLC, 2006, en lo que respecta al examen médico de la gente de mar. Pidió que se suspendieran ciertas pruebas y que un grupo de trabajo del Comité Tripartito Especial elaborara una lista de pruebas recomendadas para el examen médico de la gente de mar.

IV. Informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial

17. La Presidenta presentó un resumen del informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial, que había llevado a cabo sus labores por correspondencia de agosto de 2016 a enero de 2017, y se había reunido en la OIT, en Ginebra, del 3 al 5 de abril de 2017. El Comité Tripartito Especial había solicitado al Grupo de Trabajo que recomendara mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, y había elaborado un proyecto de modelo y una resolución sobre ese tema. A fin de suministrar la información pertinente necesaria sobre las propuestas de enmienda, el modelo solicitaba información sobre los antecedentes de la propuesta, su objetivo, sus beneficios y sus

consecuencias. La utilización del modelo sería una práctica recomendable. Se acordó que podrían presentarse enmiendas al proyecto de resolución, que se discutiría el último día de la reunión.

- 18.** En lo que respecta a la protección del salario de la gente de mar cuando los marinos fueran mantenidos en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, el Grupo de Trabajo había retenido tres propuestas, en relación con las cuales había señalado que había reflexionado sobre los diversos tipos de propuestas discutidas y que no perjudicaban la posición de ningún gobierno o grupo. No debería considerarse que reemplazaban u obstaculizaban la necesidad de presentar propuestas al Director General de conformidad con el artículo XV, párrafo 2, del MLC, 2006. Las propuestas consistían en: *a)* enmiendas a la norma A2.1 del MLC, 2006, y a la pauta que la acompaña; *b)* enmiendas a la norma A2.2 del MLC, 2006, y a la pauta que la acompaña, y *c)* elementos que deben incorporarse a las pautas de la Oficina fuera del MLC, 2006. Tras la reunión del Grupo de Trabajo, la Oficina había recibido dos propuestas relacionadas con esta cuestión: *i)* una propuesta de los representantes de la gente de mar para enmendar el Código del MLC, 2006, relativa a la protección de los salarios de la gente de mar mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, y *ii)* una propuesta de los representantes de los armadores para adoptar pautas fuera del MLC, 2006, sobre el mismo tema.
- 19.** El Vicepresidente armador, reconociendo la importancia de asegurar la protección de los salarios de la gente de mar cuando era mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, apoyando su examen por el Comité, recordó que el número de casos de piratería en los que la gente de mar no había recibido su salario era ínfimo, y que todos los casos notificados habían tenido lugar antes de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 al MLC, 2006. Además, muchos de esos casos hacían referencia a los buques que estaban fuera del ámbito de aplicación del MLC, 2006, en particular los buques pesqueros, los «dhows» y los juncos, o los buques registrados en Estados del pabellón que no habían ratificado el MLC, 2006, o que no cumplían sus requisitos. Asimismo, consideraba que el MLC, 2006, cubría situaciones en las que no podían darse por terminados los acuerdos de empleo de la gente de mar o en las que los salarios dejaban de pagarse cuando un marino era mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. Por lo tanto, el Grupo de los Armadores estimaba que una enmienda al Código del MLC, 2006, no ayudaría a la gente de mar afectada, y no sería apropiada ni la respuesta más efectiva y proporcionada. El MLC, 2006, sólo había entrado en vigor recientemente (incluidas algunas enmiendas ya adoptadas) y se necesitaba más tiempo para aplicarlo plenamente. Por consiguiente, la respuesta más apropiada, efectiva y proporcionada sería que la Oficina elaborara pautas fuera del Convenio sobre la protección del salario de la gente de mar cuando un marino fuera mantenido en cautiverio. La orientación proporcionada debería ser amplia y cubrir a todo el personal a bordo de buques marítimos, y no sólo a quienes estaban contemplados en el MLC, 2006. Dicha orientación aseguraría que estuviera clara y no se cuestionara la práctica actual de los armadores de continuar pagando los salarios de la gente de mar y de proporcionarles todas las demás prestaciones de conformidad con los acuerdos de empleo de la gente de mar. Cualquier enmienda al Código del MLC, 2006, sobre esta cuestión podría tener la consecuencia desafortunada e imprevista de afectar negativamente la práctica actual o de crear confusión acerca de los requisitos existentes del MLC, 2006, relacionados con el pago de los salarios y con los acuerdos de empleo de la gente de mar.
- 20.** El Vicepresidente de la gente de mar subrayó que la piratería estaba aumentando y que creía firmemente que si no se aprovechaba ahora la oportunidad de enmendar el MLC, 2006, sobre este tema, se perderían años. Aunque muchos armadores seguían pagando los salarios y otras prestaciones a los marinos que permanecían en cautiverio, otros no lo hacían porque no se les exigía que lo hicieran. Los armadores debían tener la obligación de pagar su salario y

otras prestaciones a la gente de mar que era mantenida en cautiverio, y el sistema actual no era suficiente o sostenible a este respecto. Independientemente de que fueran uno o 100 los marinos a los que no se pagaba el salario cuando eran mantenidos en cautiverio por piratas, el MLC, 2006 no estaba cumpliendo su objetivo y el Comité Tripartito Especial tenía la obligación de remediar la situación.

21. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que las dos propuestas presentadas por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores eran diametralmente opuestas. Sin embargo, confiaba en que la Reunión permitiera hallar una solución de compromiso. Con respecto a la mejora del procedimiento para la presentación de enmiendas al MLC, 2006 era de esperar que las mejoras adoptadas permitieran que las enmiendas propuestas fueran objeto de un riguroso análisis antes de su examen por el Comité Tripartito Especial.
22. Un representante gubernamental de Noruega, recordando el desacuerdo sobre el mandato del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial que se había reunido en abril de 2017, preguntó en qué medida el resultado del Grupo de Trabajo estaba relacionado con las dos nuevas propuestas sometidas, respectivamente, por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores, a la presente reunión, y con el procedimiento que se adoptaría a este respecto.
23. Un representante gubernamental de las Bahamas, señalando las grandes diferencias que existían en las propuestas presentadas por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores, recordó que el Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial había discutido en profundidad el tema el año anterior, e indicó que podría apoyar el resultado del Grupo de Trabajo con respecto a la cuestión esencial que estaba examinándose. Por lo tanto, la cuestión que se planteaba era cómo procedería ahora el Comité Tripartito Especial en lo referente a la cuestión.
24. La Presidenta indicó que se había pedido al Grupo de Trabajo que analizara las cuestiones que se planteaban e identificara posibles formas de avanzar. El cometido de la presente reunión era que el Comité Tripartito Especial examinara las propuestas presentadas por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores.
25. Un representante gubernamental de la República de Corea recordó las *Directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia*, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 93/16/1), cuyo proyecto preliminar había sido preparado por la delegación de la República de Corea. Apoyó las propuestas establecidas en el informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial, que ofrecían una solución muy equilibrada para el pago de los salarios y las prestaciones de la gente de mar, y prohibían su despido mientras fueran mantenidos en cautiverio.

V. Intercambio de información relativa a la aplicación del MLC, 2006

Labor de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) sobre el MLC, 2006

26. En nombre de la CEACR, y con la autorización de su Presidente, Sr. Justice Koroma, la profesora Sra. Lia Athanassiou presentó la labor de la CEACR sobre la supervisión del MLC, 2006. Con respecto a los progresos realizados, puso de relieve que tanto el nivel de ratificación (86 países habían ratificado el Convenio, y se preveían en breve otras cuatro ratificaciones) como el arqueo bruto mundial cubierto por el MLC, 2006 (aproximadamente el 91 por ciento) se aproximaban a los de los otros tres pilares del régimen normativo

marítimo (el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (el Convenio SOLAS), el Convenio internacional sobre normas de formación titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL)). Hasta la fecha, la CEACR había examinado 55 memorias sobre el efecto dado al Convenio y había reconocido los grandes esfuerzos realizados para que se aplicara en la legislación y en la práctica. La aplicación del Convenio también había sido facilitada a través de las opiniones informales de la Oficina, las cuales, aunque no eran vinculantes, eran testimonio del diálogo sumamente constructivo entre los Estados Miembros y la Oficina. La cooperación con memorandos de entendimiento sobre el control por el Estado del puerto también debía acogerse con agrado.

27. La oradora señaló que las enmiendas de 2014 al Convenio, que había entrado en vigor el 18 de enero de 2017, habían sido aceptadas por 69 Estados Miembros, mientras que se esperaban declaraciones de aceptación de 17 Miembros, y uno había expresado su desacuerdo formal (Países Bajos – Curaçao). En relación con esto, la CEACR quería destacar una cuestión, a la que se hacía referencia como «laguna» o «brecha», que se había planteado en relación con la manera en que los Miembros que habían ratificado el Convenio durante «el período de aceptación tácita», es decir, entre la aprobación de las enmiendas por la Conferencia y su entrada en vigor, podrían aceptar las enmiendas. El Convenio no mencionaba nada sobre este punto. En lo tocante a este tema, la Oficina había indicado a los Miembros en cuestión que podrían aceptar las enmiendas mediante una declaración formal presentada al Director General. En su observación general sobre el MLC, 2006, publicada en 2017, la CEACR había invitado al Comité Tripartito Especial a que considerara esta cuestión jurídica con miras a futuras enmiendas. También había alentado a los gobiernos a que aclararan su posición en lo referente a la aceptación de enmiendas al Código. El segundo conjunto de enmiendas al Convenio, adoptado en 2016, debía entrar en vigor el 8 de enero de 2019. El período para expresar desacuerdo finalizaría el 8 de julio de 2018. Hasta la fecha, sólo Finlandia había expresado desacuerdo, aunque por motivos no relacionados con la esencia de las enmiendas, sino con el proceso legislativo para su aplicación.
28. La oradora hizo referencia al reto que la gran carga de trabajo suponía para los gobiernos, la Oficina y la CEACR debido al carácter integral del MLC, 2006, que refundía 37 convenios y 29 recomendaciones. Las principales dificultades indicadas por la CEACR en su análisis de las memorias sobre la aplicación del MLC, 2006, eran: información incompleta (que en algunos casos no estaba disponible en las lenguas de trabajo de la OIT); la falta de referencias jurídicas para la información proporcionada por los Estados Miembros, y discrepancias debidas a la falta de coordinación entre los Ministerios del Trabajo y las autoridades marítimas. Seis países no habían presentado sus memorias durante dos años consecutivos. A fin de encarar estos desafíos, en marzo de 2017 el Consejo de Administración había aprobado un nuevo formulario de memoria para el MLC, 2006, que pretendía estar más orientado al usuario. Por consiguiente, la oradora expuso de manera indicativa una serie de cuestiones de fondo planteadas por la CEACR al examinar la aplicación del Convenio, entre las que figuraban la definición de gente de mar, ya que la protección de toda la gente de mar cubierta por el Convenio no siempre se garantizaba. Por ejemplo, en algunos casos, se excluía a los cadetes de la definición de gente de mar. La CEACR había reafirmado que recibir formación a bordo para llegar a ser marino conllevaba por definición trabajar a bordo y, como consecuencia, no podían surgir dudas acerca de que se considerase a los cadetes como gente de mar a efectos del MLC, 2006. En cuanto al «personal no marítimo», la CEACR había recordado que la naturaleza del contrato era irrelevante para la definición de gente de mar. En algunos casos, la CEACR también había tomado nota de la ausencia de una prohibición clara del trabajo para la gente de mar menor de 16 años de edad, o del trabajo peligroso para la gente de mar menor de 18 años. En algunos casos, la legislación nacional preveía excepciones a la prohibición del trabajo peligroso que no estaban permitidas por el Convenio. En otros, la lista de tipos de trabajo peligroso prohibidos para la gente de mar menor de 18 años no se había adoptado, o no se habían celebrado las consultas necesarias.

-
- 29.** En lo que respecta a los acuerdos de empleo de la gente de mar, la CEACR había tomado nota de cuestiones recurrentes en relación con: el requisito de la firma del marino y del armador (o de un representante); el derecho de la gente de mar a solicitar asesoramiento antes de firmar el acuerdo; los aspectos que debían figurar en el acuerdo de empleo de la gente de mar; el período mínimo de preaviso para la terminación del acuerdo de empleo y la posibilidad de que éste se diera por terminado con menos preaviso o sin preaviso por motivos compasivos. En lo tocante al tema de las horas de trabajo y de descanso, la CEACR había recordado que éstas debían ser reglamentadas de manera precisa por la legislación nacional, y que debería poderse elegir entre un sistema de horas máximas de trabajo y un sistema de horas mínimas de descanso. Algunos Estados Miembros preveían excepciones a las disposiciones sobre el tiempo de trabajo por otros medios distintos de los convenios colectivos, lo que no estaba de conformidad con el Convenio. Además, algunas legislaciones nacionales no reconocían las horas de trabajo normales para la gente de mar basadas en una jornada de ocho horas con un día de descanso por semana y días festivos libres. En lo referente a la repatriación, la CEACR había observado que algunos países habían establecido una definición amplia de los casos en los que la gente de mar no tenía derecho a la repatriación. Había puesto de relieve la obligación de los armadores de pagar la repatriación en primer lugar, aun cuando el marino hubiera incumplido seriamente sus obligaciones laborales. Además, algunos Estados Miembros no cumplían la duración máxima del período de servicio a bordo. Por último, en lo referente a la declaración de conformidad laboral marítima, la CEACR había recordado la importancia de remitirse en la parte I al contenido de las disposiciones nacionales pertinentes que aplicaban el MLC, 2006 y, en la parte II, a las medidas específicas de cumplimiento adoptadas por el armador.
- 30.** El Vicepresidente armador acogió con agrado la presentación de la profesora Sra. Athanassiou sobre la labor de la CEACR, pero señaló que la expresión «duración máxima del período de servicio a bordo» seguía sin estar clara. Preguntó si debía entenderse que hacía referencia a las fechas que constaban en el acuerdo de empleo de la gente de mar, o a algún otro aspecto de lo que podía entenderse por duración máxima del período de servicio a bordo del buque.
- 31.** La profesora Sra. Athanassiou se refirió a las aclaraciones sobre dicha cuestión proporcionadas por las solicitudes directas de la CEACR, en las que se indicaba que la expresión «duración máxima del período de servicio a bordo» significa que la prestación de servicios efectiva a bordo, como principio general, no debería superar los once meses.
- 32.** Un representante gubernamental de la República de las Islas Marshall expresó su preocupación por los conocimientos especializados de la CEACR sobre las cuestiones marítimas y su capacidad para mantener la independencia, imparcialidad y objetividad al cumplir sus obligaciones. La carga administrativa que la CEACR había impuesto a las autoridades también era sumamente problemática. Las Islas Marshall eran una pequeña nación insular en desarrollo con una población de aproximadamente 75 000 habitantes. Si bien en 2014 el Gobierno había cumplido sus obligaciones constitucionales al presentar una larga memoria sobre la aplicación del MLC, 2006, desde entonces había recibido dos solicitudes directas de la CEACR, en 2014 y 2018, que habían incluido una serie de cuestiones, algunas de las cuales se repetían, mientras que otras no estaban directamente relacionadas con la aplicación del MLC, 2006, por el país. Por ejemplo, si bien su Gobierno ya había aportado aclaraciones con respecto a una serie de cuestiones, incluidas las relativas a la legislación que preveía la libertad sindical y el derecho de negociación colectiva de la gente de mar y sus empleadores, así como la edad mínima de la gente de mar, la CEACR había presentado solicitudes adicionales sobre estos puntos, lo que sólo podía reflejar su falta de comprensión del modo en que funcionaba la legislación marítima en el país. El orador añadió que los derechos fundamentales ya estaban integrados en la legislación nacional, por lo que la ratificación de los convenios fundamentales de la OIT no aportaría beneficios adicionales a sus ciudadanos o a la gente de mar a bordo de buques que enarbolaban su pabellón, sino que más bien supondría una carga adicional para las autoridades competentes.

Pidió a la Oficina que comunicara a la CEACR que las respuestas de su país a sus últimas solicitudes directas no se presentarían hasta que pudiera asegurarse la competencia de la CEACR para examinar cuestiones marítimas de una manera práctica y objetiva.

33. El Vicepresidente armador expresó su desacuerdo con la referencia de la CEACR a una «duración máxima del período de servicio a bordo». Aunque el Convenio preveía el derecho a vacaciones anuales pagadas, no había obligación de tomar vacaciones anualmente. Además, una duración máxima de once meses del período de servicio probablemente iría en detrimento, por ejemplo, de la formación de los cadetes, que necesitaban un período de servicio en el mar de doce meses antes de obtener sus certificados. Si bien las disposiciones del Convenio relativas a la repatriación hacían referencia a una duración máxima de los períodos de servicio a bordo de doce meses, tras los cuales un marino tenía derecho a la repatriación, no existía ninguna disposición en la regla 2.4 (Derecho a vacaciones) que indicara la «duración máxima del período de servicio a bordo».
34. Un representante gubernamental de Noruega indicó que, en lo referente a la carga de trabajo, el primer formulario de memoria para el MLC, 2006, era complicado y requería una labor intensa. Se había procurado simplificarlo, pero la nueva versión del formulario de memoria seguía siendo muy compleja. Algunas de las preguntas planteadas parecían indicar una falta de conocimientos sobre la industria marítima, y el orador preguntó qué medidas estaban adoptándose para abordar esa cuestión, lo que conduciría a una presentación de memorias más efectiva.
35. Un representante gubernamental de Filipinas, haciendo referencia a la contratación y colocación de la gente de mar, señaló que algunos países no habían adoptado políticas para fomentar oportunidades de empleo de la gente de mar, tal como exigía el Convenio. Por lo tanto, acogía con agrado la Reunión sectorial sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de oportunidades para las mujeres de mar, que se celebraría en 2019.
36. La Secretaria General, en lo tocante a la carga de la presentación de memorias, indicó que la Oficina y la CEACR eran plenamente conscientes del tiempo necesario para informar sobre la aplicación del MLC, 2006. El texto del Convenio era innovador, y se habían aprendido lecciones después de cada reunión de la CEACR. Expresó su sorpresa por los comentarios relativos a los conocimientos especializados sobre asuntos marítimos, y afirmó que, tras rotaciones de personal, el equipo responsable de prestar asistencia a la CEACR sobre asuntos marítimos estaba bien preparado, aunque no era fácil asignar los recursos necesarios para cubrir todas las normas internacionales del trabajo.
37. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su desacuerdo con el Vicepresidente armador con respecto a la interpretación de la duración máxima del período de servicio a bordo, y señaló que coincidía con la CEACR en que la norma A2.4, párrafo 3, del Convenio debía entenderse de una manera restrictiva. En efecto, una interpretación de esta norma como una amplia autorización para renunciar a las vacaciones anuales sería contraria al propósito de la regla 2.4, que era asegurar que la gente de mar se beneficiara de unas vacaciones adecuadas.
38. El Vicepresidente armador aclaró que no estaba refiriéndose a renunciar al derecho a vacaciones anuales. Sin embargo, la gente de mar tal vez considerara oportuno permanecer a bordo durante un período de doce meses o más, para que constara su servicio en el mar y gozar así de ese derecho previsto en las disposiciones del Convenio.
39. Un representante gubernamental de Noruega indicó que la expresión «duración máxima del período de servicio a bordo» no se había discutido durante las negociaciones conducentes a la adopción del Convenio, por lo que la interpretación de este significado debería evitarse. La aplicación de las disposiciones sobre las vacaciones anuales incumbía al propio Estado Miembro, siempre entablando un diálogo con la OIT. Una representante gubernamental de

Grecia añadió que, dado que el Convenio no contenía una disposición explícita sobre la duración máxima del período de servicio a bordo, ninguna interpretación que se hiciera debería redundar en detrimento de la gente de mar.

40. El Vicepresidente armador expresó su preocupación por los continuos desafíos que conllevaba asegurar el tránsito y el permiso para bajar a tierra de la gente de mar. Los armadores reconocían plenamente las preocupaciones en materia de seguridad que habían conducido a la rápida adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), tras los terribles ataques perpetrados contra el World Trade Centre. Sin embargo, las dificultades que la gente de mar seguía experimentando en relación con el permiso para bajar a tierra y los retos a los que se enfrentaba para obtener visados (incluidos visados Schengen) hacían el tránsito de la gente de mar particularmente difícil. Por ejemplo, algunos tripulantes habían tenido dificultades para acceder al permiso para bajar a tierra en puertos y aguas territoriales en el norte del Brasil. De manera análoga, tanto en los Estados Unidos como en otras regiones, algunas terminales privadas eran reacias a permitir que la gente de mar desembarcara para bajar a tierra. Si bien era alentador que más países hubieran ratificado el Convenio núm. 185, al parecer su aplicación seguía planteando problemas en la práctica. A este respecto, se alentaba a los gobiernos a no escatimar esfuerzos para cumplir los principios del tránsito facilitado y del permiso para bajar a tierra, tal como se contemplaba en el MLC, 2006. Otro motivo de preocupación eran los desafíos que encaraban los capellanes del puerto y los visitantes para obtener acceso a las zonas portuarias a fin de llegar a las embarcaciones en las que la gente de mar tenía dificultades para bajar a tierra. Era frustrante escuchar que algunos puertos se habían mostrado reticentes a ofrecer pasaje a esas personas, las cuales podrían ser de gran ayuda a la gente de mar a bordo de los buques.

41. El Vicepresidente de la gente de mar apoyó plenamente los comentarios realizados por el Vicepresidente armador sobre la cuestión del permiso para bajar a tierra. En lo que respecta a las solicitudes directas de la CEACR en el último ciclo de presentación de memorias, le preocupaba la aplicación efectiva del MLC, 2006, por ciertos Estados. Por ejemplo, la última solicitud directa dirigida a las Islas Marshall había identificado una serie de cuestiones, incluidas las relacionadas con la definición de buque y de gente de mar y con la equivalencia sustancial. Era importante subrayar que ninguna disposición específica de la Ley Marítima de las Islas Marshall abordaba la protección contra actos de discriminación antisindical y que esta ley preveía el arbitraje obligatorio como un requisito previo para emprender acciones colectivas, lo cual dificultaría el ejercicio del derecho a llevar a cabo acciones colectivas. La Ley Marítima tampoco prohibía la discriminación en lo que respecta a las condiciones de empleo de la gente de mar por motivo de su opinión política, ascendencia nacional u origen social. La solicitud directa dirigida a Palau en 2017 planteaba cuestiones similares. Recordó que los convenios fundamentales se enumeraban en el preámbulo del MLC, 2006, y que se exigía a los Estados ratificantes, en virtud del artículo III, que se aseguraran de que las disposiciones de su legislación nacional respetaban dichos derechos fundamentales en el contexto del MLC, 2006. De conformidad con la norma A5.2.1, párrafo 6, las violaciones de los derechos de la gente de mar constituían un grave incumplimiento, lo que permitía a los inspectores del Estado del puerto prohibir que un buque abandonara el puerto hasta que se hubieran tomado las medidas correctivas necesarias. Esto estaba reforzado por la pauta B5.2.1, que indicaba que las políticas relativas a la inmovilización de un buque deberían considerar las violaciones graves para incluir la violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar en virtud del artículo III. Era importante recordar que todos los Estados Miembros de la OIT tenían la obligación de respetar y promover los principios y derechos fundamentales en el trabajo, hubieran ratificado o no los convenios pertinentes. Dichos principios y derechos se aplicaban a todos los trabajadores en todos los lugares, incluida la gente de mar. Como se había subrayado en numerosas ocasiones, el MLC, 2006, debería ser inflexible con respeto a los derechos de la gente de mar, y la principal consideración debería ser el logro y mantenimiento de una igualdad de condiciones.

-
42. Un representante gubernamental de la India planteó dos cuestiones: la primera relativa al abandono de la gente de mar y la segunda a la piratería. Expresó su preocupación por la seguridad y protección de la gente de mar en el caso de que los armadores no cumplieran sus obligaciones, cortaran lazos unilateralmente con la gente de mar y abandonaran el buque. La bancarrota o la liquidación de la empresa eran los principales motivos indicados por los armadores en tales situaciones. Aunque las enmiendas de 2014 al MLC, 2006, establecieron un sistema de garantía financiera efectivo para la responsabilidad de los armadores, aquellas disposiciones no cubrían de manera adecuada a la gente de mar abandonada que estaba dispuesta a ser repatriada tras darse por terminado el acuerdo de empleo de la gente de mar e invocaba la garantía financiera, pero que no podía abandonar el buque porque el armador no podía reemplazarlos. El Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial había propuesto ciertas enmiendas al Código del MLC, 2006, para su discusión por el Comité Tripartito Especial. Sin embargo, la cuestión específica de la garantía financiera en relación con la gente de mar detenida más allá del período contractual aún no se había discutido. Este asunto podría abordarse incluyendo una disposición adicional en la norma relativa a la garantía financiera para prever un seguro de protección e indemnización para el reemplazo de la gente de mar. En lo que respecta a la cuestión de la piratería, el orador indicó que entre 2010 y 2012, 35 marinos indios habían sido mantenidos en cautiverio por piratas durante largos períodos. Habían surgido algunos problemas al abordar el rescate, el socorro y la rehabilitación de dichos marinos. Por ejemplo, la administración india a menudo había tenido dificultades para obtener información de los armadores, las agencias de contratación o los Estados del pabellón sobre la gente de mar, su bienestar y los esfuerzos realizados para liberarla. Además, ni la gente de mar ni las familias habían recibido un salario u otra forma de compensación durante el período de cautiverio, incluso tras su liberación. La India había planteado esta cuestión en la OMI, durante la 104.^a sesión del Comité Jurídico, y el Comité Tripartito Especial también debería tomar nota de estas cuestiones. En relación con el problema de la compensación monetaria para la gente de mar detenida más allá del período cubierto por el acuerdo de empleo, podría incluirse una cláusula en el acuerdo de empleo para que los armadores estuvieran jurídicamente vinculados a cumplir su obligación para con la gente de mar durante su cautiverio a través del pago de su salario, de una compensación y de otras formas de socorro y rehabilitación.
43. Un observador representante de la ICMA recordó que un Estado miembro de la ICMA realizaba encuestas anuales sobre el permiso de bajar a tierra de la gente de mar en puertos de los Estados Unidos. La encuesta de 2017 reveló que se había denegado al 9,5 por ciento de la gente de mar el permiso para bajar a tierra en los Estados Unidos durante la semana de la encuesta, y que en el 73 por ciento de los casos esto se debió a que no poseían un visado válido. De éstos, el 78 por ciento prestaban servicio a bordo de buques que enarbolaban el pabellón de países en los que el MLC, 2006, estaba en vigor. Recordó que la norma A1.4, párrafo 5, b), del Convenio exigía que los armadores asumieran el costo de los visados. Podría haber varios motivos por los que la gente de mar no tenía visados, incluida la política de un Estado Miembro, que interpretaba que el requisito sólo se aplicaba a los visados exigidos para incorporarse a un buque. Muchos marinos indicaban que su armador no pagaría el visado. Ningún marino señaló que su visado hubiera sido denegado por los Estados Unidos.
44. Una representante gubernamental de Letonia afirmó que la aplicación de la norma A1.4, párrafo 5, c), vi), del MLC, 2006, que preveía la obligación de que los servicios de contratación o colocación establecieran un sistema de protección para indemnizar a la gente de mar por las pérdidas pecuniarias incurridas 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, revestía una gran importancia para su Gobierno, el cual había planteado esta cuestión en reuniones anteriores del Comité Tripartito Especial. Tomando en consideración los comentarios de la Oficina y la entrada en vigor de las enmiendas de 2014, Letonia pretendía aplicar esta norma exigiendo a los servicios de contratación y colocación que se aseguraran de que cualquier armador con el que se hubiera

concluido un contrato tuviera una cobertura de seguro apropiada u otro régimen de seguridad establecido. Dicho régimen se consideraría una medida apropiada equivalente en virtud de la norma A1.4, párrafo 5, del Convenio, y se estaban preparando enmiendas a la legislación nacional sobre la certificación de los servicios de contratación y colocación a fin de incluir dicho requisito.

45. La Secretaria General expresó su agradecimiento al Comité Tripartito Especial en nombre de la profesora Sra. Athanassiou, que había tenido que abandonar la reunión, por la oportunidad brindada para presentar las tendencias y retos para la CEACR en relación con el MLC, 2006. Recordó que la Sra. Athanassiou, catedrática de Derecho Marítimo con más de treinta años de experiencia en el sector, había participado en el Comité Tripartito Especial como miembro de la CEACR y que, en ese cargo, no había estado en posición de entablar una discusión sobre cuestiones específicas o de responder a preguntas relativas al contenido de los comentarios de la CEACR. La Secretaria General había escuchado atentamente las opiniones expresadas y los comentarios realizados durante la discusión, y los transmitiría a la CEACR en su próxima reunión, en noviembre de 2018. Era importante recordar que cualquier comentario formulado en lo que respecta a un país específico o una cuestión particular durante las discusiones en presencia de un miembro de la CEACR no reemplazaba los canales oficiales de comunicación con la CEACR, que eran: i) las memorias presentadas en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, y ii) las observaciones que podrían formular las organizaciones de los armadores y de la gente de mar a tenor de lo dispuesto en el artículo 23 de la Constitución de la OIT. La oradora recordó asimismo que el estricto procedimiento de nombramiento y designación de los miembros de la CEACR y sus excelentes perfiles, ya que eran todos catedráticos, abogados y magistrados del Tribunal Supremo de renombre provenientes de diferentes países, constituía una garantía de la competencia, objetividad, imparcialidad e independencia de la CEACR, y que su labor era un pilar fundamental del sistema de control de la OIT.
46. El Vicepresidente de la gente de mar subrayó que su Grupo apreciaba la composición colegiada de la CEACR. El hecho de que sus miembros provinieran de diversas regiones con sistemas jurídicos, económicos y sociales diferentes ayudaba a asegurar que su labor fuera equilibrada, independiente e imparcial, reforzando así la autoridad de sus comentarios. Dijo que confiaba plenamente en la CEACR y que apreciaba la labor del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo y del Departamento de Políticas Sectoriales en lo que respecta a las cuestiones marítimas.

Resultados de la campaña de inspección concentrada del Memorando de Entendimiento de París

47. Un observador representante del Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto informó al Comité de los resultados de la campaña de inspección concentrada (CIC) de 2016 sobre el cumplimiento del MLC, 2006. La primera CIC había tenido lugar del 1.º de septiembre al 30 de noviembre de 2016, y había cubierto toda la región del Memorando de Entendimiento de París. Se habían llevado a cabo inspecciones en el marco de la CIC, además de otros tipos de inspecciones previstas en el MLC, 2006, y en convenios de la OMI, y los resultados de la campaña no incluyeron a los países que no habían ratificado el Convenio en el momento de la campaña. Los inspectores también habían verificado el cumplimiento de los nuevos requisitos del Convenio. Los resultados de la CIC, que estaban disponibles en el sitio web del Memorando de Entendimiento de París, mostraban unas buenas tasas de desempeño generales y la aplicación apropiada del MLC, 2006. De las 3 674 inspecciones llevadas a cabo durante el período de la CIC, sólo 42, o el 1,1 por ciento, habían conducido a detenciones. No se había registrado ninguna detención relacionada con organizaciones reconocidas. Las deficiencias más recurrentes incluían los acuerdos de empleo de la gente de mar, los déficits de trabajo decente y cuestiones relacionadas con los procedimientos de presentación de quejas y los salarios. Los

resultados de la campaña mostraban que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto en el Memorando de Entendimiento de París deberían seguir prestando atención continuamente al control del cumplimiento del Convenio, y que la industria debería centrar sus esfuerzos en luchar contra las principales deficiencias subrayadas por la campaña. A la luz de las observaciones formuladas por los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, surgían dificultades cuando los convenios colectivos contenían referencias a requisitos, por lo que se recomendaba que toda la información requerida en virtud del MLC, 2006, se incluyera en los acuerdos de empleo de la gente de mar.

48. El Vicepresidente armador agradeció la información proporcionada sobre las actividades del Memorando de Entendimiento de París. Las autoridades de control por el Estado del puerto tenían un importante papel que desempeñar al asegurar que las disposiciones del MLC, 2006, se reflejaran en la explotación y gestión de los buques que hacían escala en sus puertos. Tal como recordaba la regla 5.2 del Convenio, las inspecciones por el Estado del puerto eran esenciales para asegurar la aplicación y el cumplimiento de sus requisitos a bordo de buques extranjeros. Gracias a esta aplicación y a este cumplimiento se mantenía la igualdad de condiciones requerida. Sin embargo, le preocupaba el principio de las CIC sobre la aplicación del MLC, 2006. Las inspecciones por el Estado del puerto con respecto a los instrumentos de la OMI y la OIT podían llevarse a cabo si el Estado del puerto respectivo había ratificado los instrumentos pertinentes. Si los instrumentos no habían sido ratificados por el Estado del puerto, el Estado no podría inspeccionar y cumplir las disposiciones de dichos instrumentos. Se entendía asimismo que se habían establecido procedimientos de inspección por el Estado del puerto a fin de inspeccionar los instrumentos de la OMI y velar por su cumplimiento; éstos diferían de los instrumentos de la OIT tanto en su naturaleza como en su aplicación. Un Estado que había ratificado el MLC, 2006, se había propuesto incorporar las disposiciones del Convenio a su legislación. El MLC, 2006, requería un espíritu activo de tripartismo a fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento apropiados y adecuados. Recordó que el texto de la regla 5.2 había sido el resultado de negociaciones cuidadosas y detalladas. De conformidad con la regla 5.2.1, párrafo 2, las inspecciones que se realicen en los puertos, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, deberán limitarse a examinar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, ya que estos documentos eran pruebas del cumplimiento de los requisitos del Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar). La norma A5.2.1, párrafo 1, del MLC, 2006, establecía cuatro motivos específicos para llevar a cabo una inspección más detallada. Sin embargo, no había ninguna disposición en esta regla que permitiera una inspección más detallada, salvo que hubiera uno de estos cuatro motivos. La CIC pretendía ir más allá de las disposiciones del Convenio, con miras a proceder a una inspección más detallada, salvo que hubiera uno de estos cuatro motivos. El orador pidió que se hiciera pública la información sobre la orientación general destinada a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto en lo que respecta al MLC, 2006, y ofreció la asistencia de los interlocutores sociales y de la Oficina para que el Memorando de Entendimiento examinara dichos procedimientos. Debía recomendarse la formación que se impartía a los inspectores encargados del control por el Estado del puerto en el Centro de Turín de la OIT. Por último, recordando que la norma A5.2.1, párrafo 6, exigía la notificación del Estado del pabellón en caso de inmovilización, preguntó si los inspectores del Memorando de Entendimiento de París habían cumplido ese requisito.
49. Una observadora representante del Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto indicó que el procedimiento habitual del Estado del puerto exigía la notificación de los Estados del pabellón. Confirmó que, cuando era posible, en caso de inmovilización, se informaba a los Estados del pabellón directamente por fax/correo electrónico o a través de las embajadas y las autoridades consulares. No obstante, reconoció que era muy difícil llegar a algunos Estados. Durante todas las inspecciones de la CIC, se había sensibilizado a los Estados del pabellón acerca del procedimiento de inspección.

-
50. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su agradecimiento al observador representante del Memorando de Entendimiento de París por la presentación detallada y por la labor de la CIC emprendida en cooperación con la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y los inspectores encargados del control por el Estado del puerto. Era de vital importancia una interpretación estricta del artículo III del MLC, 2006. Valoraba los esfuerzos desplegados por la Oficina, pero le seguían preocupando la «laguna» y la falta de apoyo a las enmiendas de 2014 al MLC, 2006. Pocos países habían adoptado las medidas necesarias para aplicar las enmiendas de 2014. Era particularmente preocupante que algunos países estuvieran utilizando la no adopción de las enmiendas como un instrumento de marketing basado en unos niveles más altos de flexibilidad normativa. Observó que la orientación específica y el tipo de inspecciones de la CIC estaban de conformidad con los procedimientos habituales del Memorando de Entendimiento de París. La CIC se había llevado a cabo de una manera complementaria con otras inspecciones, ya que los buques de los Estados no ratificantes no deberían recibir un trato más favorable que los buques de los Estados que habían ratificado el MLC, 2006. Señalando las deficiencias observadas durante la campaña, los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto en el Memorando de Entendimiento de París habían acordado redoblar sus esfuerzos para velar por el cumplimiento del Convenio. El orador alentó a otros sistemas de inspección por el Estado del puerto a emprender campañas similares para complementar los mecanismos de control del cumplimiento existentes.

Discusión de las cuestiones relativas a los certificados electrónicos

51. El Vicepresidente armador señaló que su Grupo estaba plenamente a favor de los certificados electrónicos, si bien le preocupaban las cuestiones relativas a la protección de los datos personales de la gente de mar y la necesidad de asegurar la conformidad con el reglamento general de protección de datos de la Unión Europea. Los abogados estaban estudiando estos temas a fin de establecer la protección necesaria para los armadores, las agencias de contratación y colocación, y otras partes interesadas.
52. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con las cuestiones planteadas por el Vicepresidente armador. Si bien apoyaba en principio los certificados electrónicos, era importante asegurar el cumplimiento del reglamento europeo, que entraría en vigor próximamente. Los certificados electrónicos relacionados con el certificado laboral marítimo o la declaración de conformidad laboral marítima no planteaban problemas particulares, y podrían facilitar el mantenimiento y el retiro de documentos y acelerar las inspecciones por los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto. Sin embargo, si los certificados electrónicos se referían a otros documentos, como las listas de la tripulación o información sobre la tripulación, podrían plantear problemas. A este respecto, recordó la importancia que revestía velar por que los certificados electrónicos cumplieran con los documentos exigidos por el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL) y con las *Directrices para el uso de certificados electrónicos* por el Comité de Facilitación de la OMI.
53. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que en su Grupo había cierto apoyo a la utilización de documentos electrónicos en relación con el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, partes I y II. Sin embargo, una cuestión era que el texto del MLC, 2006, no hacía referencia a los certificados electrónicos. Dado que algunos gobiernos ya expedían tales certificados y que la OMI estaba promoviendo considerablemente la digitalización de todos los documentos llevados a bordo de un buque, preocupaba en cierta medida el efecto jurídico de dichos certificados en el contexto del MLC, 2006. Además, algunos gobiernos habían expresado su preocupación acerca de si las diversas autoridades de control por el Estado del puerto aceptarían certificados electrónicos, como la declaración de conformidad laboral marítima, partes I y II. Por último, señalando que algunas disposiciones del Código del MLC, 2006, preveían que se mostraran los

documentos a bordo del buque, había incertidumbre acerca de si era posible mostrar tales documentos electrónicamente. El orador confiaba en que el Comité Tripartito Especial respondiera a esas preocupaciones.

54. Un representante gubernamental de Dinamarca añadió que su país había comenzado a emitir certificados electrónicos en junio de 2016. Antes de hacerlo, se había puesto en contacto con la OMI y se había enviado información a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto y a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM). Antes de emitir certificados electrónicos, había preocupado a las autoridades danesas la aceptación del control por el Estado del puerto. Sin embargo, las autoridades de control por el Estado del puerto habían adoptado un enfoque progresista y positivo en relación con los nuevos certificados, y no había habido inmobilizaciones relacionadas con los certificados electrónicos en lo que respecta a los buques que enarbolaban el pabellón danés.

Abandono de la gente de mar

55. El Vicepresidente de la gente de mar, recordando la importancia de la base de datos OMI-OIT sobre los casos notificados de abandono de la gente de mar, puso de relieve que el 85 por ciento de todos los casos contenidos en la base de datos habían sido notificados a la ITF. La ITF había realizado un estudio de los casos notificados desde la entrada en vigor de las enmiendas de 2014, período durante el cual había asistido a 688 marinos abandonados a bordo de 55 buques. Un tercio de los casos habían comenzado antes de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014. Añadió que el 40 por ciento de los casos estaban relacionados con buques que enarbolaban el pabellón panameño y que, aunque sólo había 22 buques involucrados, se trataba de 274 marinos abandonados. La zona más problemática eran las aguas en torno a los Emiratos Árabes Unidos. A este respecto, la ITF había cooperado activamente con la Autoridad Federal de Transporte de los Emiratos Árabes Unidos, que había anunciado nuevas reglas que exigían que todos los buques que hicieran escala en los puertos de los Emiratos Árabes Unidos tuvieran un seguro de repatriación. En términos de nacionalidad, la gente de mar india parecía representar un gran porcentaje de la gente de mar abandonada, fundamentalmente debido a la incidencia de casos en Oriente Medio, lo que ponía de relieve el reto que representaba supervisar los servicios de contratación y colocación en la India. El estudio mostraba que los buques de carga eran los que corrían el mayor riesgo de abandono, aunque también se observaba una tendencia reciente al aumento del número de casos en el sector de actividades mar adentro. Lo más sorprendente era el tiempo que pasaba la gente de mar a bordo de buques abandonados o esperando ser pagados tras su repatriación. Por lo tanto, debía evaluarse la efectividad de las enmiendas de 2014. De los 55 casos de buques con gente de mar a bordo abandonada notificados por la ITF durante el período, 41 enarbolaban el pabellón de Estados que habían ratificado el Convenio y habían aceptado las enmiendas de 2014; cinco enarbolaban el pabellón de Estados que habían ratificado el Convenio pero todavía no habían aceptado las enmiendas de 2014, y nueve enarbolaban el pabellón de Estados que no habían ratificado el Convenio. Por lo tanto, en la mayoría de los casos, los buques deberían haberse beneficiado de la garantía financiera requerida en virtud de la norma A2.5.2. Sin embargo, de los 41 casos de buques que enarbolaban el pabellón de Estados que habían aceptado las enmiendas de 2014, sólo 22 tenían certificados de seguro válidos. De los 19 restantes, la mayoría no tenía seguro. La situación planteaba la cuestión de la aplicación por los Estados del pabellón, en particular en regiones del mundo en las que el Convenio no se había ratificado. Por consiguiente, la ITF instaba a los Estados del pabellón a asegurar el cumplimiento por parte de los buques que enarbolaban su pabellón. La ITF reconocía la buena cooperación con el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización a fin de promover buenas prácticas y asegurar una cobertura de seguro apropiada. En lo que respecta a los casos de larga data, en su mayoría derivados de procesos legales que impedían que el buque fuera vendido en nombre de la tripulación, o de la incapacidad para reemplazar a la gente de mar, la ITF instaba a los Estados a conceder prioridad a los derechos de la gente de mar y a hallar

alternativas a su continua detención a bordo. Como conclusión, era importante reconocer tanto los resultados positivos como los problemas que se habían planteado un año después de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014. Era necesario aumentar los controles del cumplimiento del requisito de la cobertura de seguro. Al tratar los casos de abandono, era esencial conceder prioridad a la protección de la gente de mar y al bienestar de sus familias.

- 56.** Un observador representante de la OMI puso de relieve que la situación de abandono era inhumana y que se requería una solución con carácter urgente. Durante la 105.^a sesión del Comité Jurídico de la OMI, celebrada en abril de 2018, se habían discutido una serie de documentos sobre el tema, incluido un informe sobre la base de datos OMI-OIT y el estudio de la ITF de los casos notificados el año pasado. La OMI expresó su firme compromiso de proteger los derechos de la gente de mar en caso de abandono y señaló que la inclusión de información exacta en la base de datos no sólo incumbía a los Estados del pabellón, sino también a los Estados del puerto y a otras partes interesadas. Era de suma importancia mantener la base de datos actualizada a fin de resolver los casos urgentes de abandono. También era importante incluir información sobre las organizaciones competentes a las que dirigirse en casos de abandono, y sobre la situación en términos de seguro de los buques respectivos, así como a una lista de clubes de protección e indemnización con los que ponerse en contacto.
- 57.** El Vicepresidente armador agradeció al Vicepresidente de la gente de mar su presentación, e indicó que la ICS, en nombre del Grupo de los Armadores, colaboraba activamente con la ITF, la OIT y la OMI para tratar de resolver los casos notificados en la base de datos OMI-OIT. Estaba totalmente de acuerdo con la necesidad de conceder prioridad a la situación sumamente difícil a la que se enfrentaba la gente de mar y sus familias al encarar casos de abandono. La notificación temprana de casos de abandono era fundamental para su solución oportuna. Por lo tanto, instó a todas las partes que habían tomado conciencia de la situación de abandono a informar inmediatamente sobre ello a la OIT o la OMI, para que pudiera realizarse el seguimiento necesario en una fase temprana del proceso. Acogió con agrado asimismo que, desde la publicación del documento presentado por la gente de mar, 20 de los 55 casos se habían resuelto. Confiaba en que los 11 casos contenciosos, respecto de los cuales la ITF creía que persistían otras obligaciones contractuales que debían cumplirse de conformidad con el MLC, 2006, y los demás casos pendientes, se resolverían de manera oportuna. El caso de larga data del Bramco 1 seguía suscitando preocupación. Aunque la mayoría de la tripulación había sido repatriada tras un período inaceptablemente largo, creía que la situación podría constituir trabajo forzoso y pidió al Director General de la OIT que siguiera investigando la cuestión con las autoridades competentes. También invitó a los equipos jurídicos de la OIT y la OMI a examinar posibles conflictos entre los requisitos relativos al personal a bordo en los reglamentos de los Estados del pabellón y los Estados del puerto y los requisitos laborales del MLC, 2006, a fin de hallar una posible solución en el futuro. Dado que Bramco 1 seguía siendo un caso muy difícil, se acogían con particular agrado los diversos tipos de apoyo prestados por las instituciones de bienestar y la Wrist Ship Supply (una organización de proveedores de buques).
- 58.** Un representante gubernamental de China hizo referencia a las medidas adoptadas para resolver el caso del Bramco 1, incluido el apoyo prestado a la gente de mar para obtener asistencia jurídica y participar en el caso judicial respectivo. Señaló que el buque había estado bajo reparación y que los propietarios habían dejado de proporcionar suministros a la gente de mar o habían dejado de pagarles su salario. Durante ese período, las asociaciones locales habían ayudado con la provisión de electricidad, agua y otros suministros. Se habían repatriado a ocho marinos y se habían emprendido acciones legales en el tribunal local. Tres marinos habían abandonado anteriormente el buque y habían recibido una suma por concepto de repatriación, además de su salario. Instó a las partes respectivas a dar efecto a las decisiones del tribunal local.

-
59. Una representante gubernamental de Panamá acogió con agrado la presentación sobre la base de datos OMI-OIT. Aunque apenas era sorprendente que la mayoría de los casos de abandono ocurrieran en buques que enarbolan el pabellón panameño, dado que Panamá tenía el mayor registro de buques internacional, señaló que, de los casos mencionados, sólo uno hacía referencia a la repatriación desde Panamá. La Autoridad Marítima de Panamá contaba con una unidad dedicada al problema, y estaba colaborando con la ITF para resolver todos los casos de abandono de la gente de mar. Era importante subrayar que Panamá cumplía plenamente sus obligaciones dimanantes del MLC, 2006, y no escatimaba esfuerzos para asegurar que todos los buques cumplieran los requisitos respectivos. Era gratificante que la tripulación hubiera expresado su agradecimiento por las medidas que las autoridades panameñas habían adoptado.
 60. Un representante gubernamental de Filipinas indicó que nunca se insistiría demasiado en la importancia que revestían las enmiendas de 2014. La vida cotidiana de la gente de mar y de sus familias se veía enormemente afectada en caso de abandono. Era de esperar que la adopción de las enmiendas de 2014 sería efectiva al responder a las preocupaciones relativas a la repatriación, los salarios y las inquietudes de la gente de mar abandonada y de sus familias. Su Gobierno estaba decidido a mantener y fortalecer su compromiso con la aplicación de las enmiendas de 2014 en colaboración con todas las partes interesadas.
 61. Un observador representante de la OMI acogió con agrado los esfuerzos que estaban realizando los diversos países, incluida la respuesta proporcionada en relación con las preocupaciones expresadas con respecto al Bramco 1. La última información disponible, que databa de febrero de 2018, indicaba que se había repatriado a dos marinos, aunque sin pagarles su salario, pero que el capitán seguía a bordo del buque. Invitó al Gobierno de China a responder a la información sobre el caso contenido en la base de datos OMI-OIT. Actualmente, el caso estaba en su quinto año, lo que era un tiempo excesivo. Aunque había habido una sentencia judicial, no parecía que ésta hubiera conducido a una solución.
 62. Un representante gubernamental de China indicó que se habían preparado documentos sobre el caso para su presentación al Comité Jurídico de la OMI.
 63. Un portavoz del Grupo de los Armadores solicitó que se anexara a este informe, a título de información, una copia de la presentación de los clubes de protección e indemnización del Grupo Internacional sobre la aplicación de las enmiendas de 2014 al MLC, 2006. La presentación se reproduce en el anexo II.

VI. Examen de las solicitudes de consulta en virtud del artículo VII del MLC, 2006

64. La Presidenta observó que no se habían recibido solicitudes de consulta en virtud del artículo VII del MLC, 2006.

VII. Propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006

65. La reunión pasó a examinar propuestas de enmienda formuladas por el grupo de representantes de la gente de mar para la regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar; la regla 2.2 – Pago de los salarios; la regla 2.5 – Repatriación; el anexo A5-I y el anexo A5-III. Las enmiendas propuestas figuran en la sección B.2 del documento de base (STCMLC/2018/1).
66. El Vicepresidente de la gente de mar, presentando las propuestas de enmienda al Código, indicó que tenían por objeto proporcionar garantías para los salarios y otras prestaciones de

la gente de mar cuando fueran mantenidos en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. En el momento en que se presentaron las propuestas de enmienda, se tuvo la impresión de que se había reducido el número de actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques. Sin embargo, en los últimos meses parecía que el problema estaba aumentando nuevamente. Según los datos compilados por la Cámara de Comercio Internacional-Oficina Marítima Internacional (ICC-IMB), en los tres primeros meses de 2018 había aumentado la piratería, al contabilizarse 61 ataques contra buques y embarcaciones, con abordaje en 41 casos. En al menos 29 casos se habían utilizado armas de fuego y en cuatro casos en África Occidental habían tenido lugar secuestros. La ICC-IMB también destacó que el problema de la piratería frente a la costa de África seguía constituyendo una amenaza, y que en algunos casos había esquifes que perseguían a los buques y disparaban contra ellos. En particular, en el primer trimestre de 2018 se había mantenido en cautiverio a 100 marinos, y a 14 de ellos se les había alejado de su buque. También era importante señalar que grupos de la industria estaban preparando una nueva versión de las pautas mundiales contra la piratería, lo que indicaba claramente que ésta seguía considerándose un problema importante. Si bien muchos armadores continuaban pagando a la gente de mar mientras era mantenida en cautiverio, actualmente no existía un mecanismo legal que protegiera los salarios y otras prestaciones de la gente de mar y de sus familias. No podía permitirse que esta situación continuara. Las enmiendas propuestas al Código encaraban el problema: proporcionando una definición de piratería y de robo a mano armada contra los buques; impidiendo la cancelación o la expiración de los acuerdos de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio; protegiendo los salarios y otras prestaciones previstas en estos acuerdos, y exigiendo un sistema de garantía financiera para asegurar que dicha protección fuera efectiva.

67. El Vicepresidente armador consideró que la protección que pretendía lograr el Grupo de la Gente de Mar a través de sus propuestas de enmienda ya estaba implícita en el Convenio. Solicitó información sobre los casos en que no se había pagado su salario y otras prestaciones a la gente de mar que permanecía en cautiverio, ya que no tenía conocimiento de casos de este tipo en los últimos años. Si se adoptaban las propuestas para enmendar el Código, las cuestiones que se plantearían serían, entre otras, la carga administrativa adicional que debían asumir los armadores y la manera en que las enmiendas se referirían a los buques no cubiertos por el MLC, 2006.
68. El Presidente del Grupo Gubernamental recordó que, en sus reuniones anteriores, el Grupo de los Armadores había señalado que se seguirían pagando a la gente de mar su salario y otras prestaciones. Sin embargo, no estaba claro en qué parte del Convenio había un texto claro e inequívoco que reafirmara tal derecho. Una cuestión que podría requerir atención hacía referencia a la situación en la que el acuerdo de empleo de la gente de mar expiraba durante el período de cautiverio. Añadió que, aun cuando se aceptaran las propuestas de enmienda a las normas A2.1 y A2.2, el Grupo Gubernamental tenía sus dudas de que fuera necesario un sistema adicional de garantía financiera. Además, si bien apoyaban el principio subyacente a las propuestas de enmienda del Código, el texto detallado propuesto planteaba varios problemas. Por lo tanto, la pregunta que surgía era si el Grupo de la Gente de Mar estaría dispuesto a examinar cualquier propuesta alternativa que pudiera presentarse durante las discusiones a fin de atender sus preocupaciones bien fundadas.
69. Durante la reunión, los miembros del Comité Tripartito Especial presentaron 37 subenmiendas a las propuestas formuladas por el Grupo de la Gente de Mar para enmendar el Código del MLC, 2006, enumeradas de D.6 a D.43.
70. El Vicepresidente armador indicó que el hecho de que el Grupo de los Armadores hubiera presentado subenmiendas a las propuestas de enmienda del Código formuladas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar no redundaba en perjuicio de su propia propuesta de adopción de pautas fuera del MLC, 2006. Por lo tanto, las pautas propuestas no desaparecerían debido al examen de las subenmiendas a las propuestas sometidas por el

Grupo de la Gente de Mar. También señaló que deseaba plantear una cuestión de procedimiento con respecto a la enmienda D.23, que a su juicio constituía una enmienda aparte al Código, por lo que no debería haberse presentado de conformidad con los requisitos del artículo XV, párrafo 2, del Convenio. La enmienda D.23 pretendía insertar un nuevo párrafo 10 en la norma A2.5.2 del siguiente tenor: «Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 9, a), que antecede, cuando la gente de mar abandonada sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada en el mar, se le deberá seguir pagando sus salarios durante este período, a pesar de la expiración de su acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, a condición de que el período máximo no exceda de doce meses a partir de la fecha en que se considere que se ha abandonado a la gente de mar en virtud del párrafo 2 que antecede o hasta la muerte de la gente de mar durante su cautiverio (lo que ocurra primero).».

71. El Vicepresidente de la gente de mar consideró que la enmienda D.23 era una alternativa a las propuestas formuladas por el Grupo de la Gente de Mar relacionadas con aspectos de garantía financiera del pago continuado del salario de la gente de mar durante el período de cautiverio. Las cuestiones que cubría eran muy similares a las abordadas por las propuestas de enmienda formuladas por el Grupo de la Gente de Mar.

Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.1 del MLC, 2006

72. La discusión que figura a continuación hace referencia a las propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.1 del MLC, 2006, presentadas por el grupo de representantes de la gente de mar, y a las subenmiendas conexas sometidas durante la reunión. La propuesta presentada por el grupo de representantes de la gente de mar, especificada en la sección B2.1 del documento de base, pretendía insertar un nuevo párrafo 1 en la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar:

1. A efectos de la norma A2.2.1, de la norma A2.2.2, de la pauta B2.5.4 y de la presente norma:
 - a) el término piratería tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR);
 - b) la expresión robo a mano armada contra los buques deberá designar todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente; este término abarcará la noción de secuestro de gente de mar que es retenida a bordo o fuera de un buque para exigir un rescate.
2. Volver a numerar los párrafos existentes de «1 al 6» a «2 al 7» e insertar un nuevo párrafo 8:
 8. Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca velar por que existan disposiciones apropiadas en su legislación o en los convenios colectivos aplicables que establezcan que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

Enmienda D.27

73. El Vicepresidente armador, siguiendo el consejo del Consejero Jurídico acerca de la armonización del texto utilizado en el Convenio, retiró la enmienda D.27, que tenía por objeto añadir la palabra «y» al final del apartado *a)* del nuevo párrafo 1 propuesto.

Enmiendas D.28, D.35 y D.43

74. Las enmiendas D.28, D.35 y D.43 presentadas, respectivamente, por los representantes armadores, los miembros gubernamentales de Noruega y Singapur, y los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Letonia, Malta, Portugal y Reino Unido, tenían por objeto, en el apartado *b)* del nuevo párrafo 1 propuesto de la norma A2.1, suprimir las palabras «; este término abarcará la noción de secuestro de gente de mar que es retenida a bordo o fuera de un buque para exigir un rescate».
75. El Vicepresidente armador, presentando la enmienda D.28, explicó que las palabras que se pretendía suprimir no estaban contenidas en la definición de robo a mano armada que figuraba en la resolución A.1025 (26) de la OMI, que se reproducía fielmente en el nuevo párrafo propuesto. Era sumamente importante en los asuntos marítimos que las definiciones se armonizaran entre los diversos instrumentos. Añadió que quizá también fuera posible incluir el texto completo de la parte específica de la resolución de la OMI, o hacer referencia al mismo en una nota a pie de página.
76. El Presidente del Grupo Gubernamental coincidió en que las definiciones utilizadas debían estar en consonancia con las establecidas en la resolución de la OMI.
77. El Consejero Jurídico tomó nota de que el texto que la enmienda pretendía suprimir no formaba parte de la resolución de la OMI, pero que el Comité podría decidir incluir dicho texto en el nuevo párrafo propuesto. Sin embargo, consideró que no sería aconsejable en el texto del Convenio, en su forma enmendada, hacer referencia a la resolución de la OMI por su número, que podría cambiar a medida que se adoptaran otras resoluciones.
78. El Vicepresidente de la Gente de Mar consideró que, al tiempo que respetaba la necesidad de coherencia, el texto tal como se había propuesto inicialmente reflejaba las discusiones mantenidas en el Grupo de Trabajo y aseguraba que la expresión «robo a mano armada contra los buques» incluyera la práctica del secuestro. El Convenio era un instrumento que tenía un estatus superior al de una mera resolución, y desempeñaba una función primordial en la protección de los derechos de la gente de mar.
79. Un representante gubernamental de Noruega explicó que la coherencia del lenguaje era importante para evitar crear una confusión innecesaria en caso de actos ilícitos, en particular con respecto a su investigación. Era necesario que las organizaciones internacionales pertinentes aunaran esfuerzos. La OIT ya estaba siendo innovadora al incluir el concepto de «robo a mano armada contra los buques» en un instrumento vinculante.
80. El Consejero Jurídico recordó la opinión que había dado al Grupo de Trabajo sobre el Comité Tripartito Especial en 2017 acerca de que «en general, por secuestro se entendía el rapto de una persona y su mantenimiento como rehén sin su consentimiento, por fraude o por la fuerza, a menudo a cambio de un rescate». En virtud del artículo 101 de la CONVEMAR, por piratería se entendía todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos, o contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún

Estado. Por lo tanto, parecería evidente que, sobre la base de esa definición, el secuestro se consideraba «un acto ilegal de violencia o de detención», en el sentido de la disposición pertinente de la CONVEMAR, siempre y cuando estuvieran presentes asimismo todos los elementos constitutivos restantes de la piratería y, en particular, que el acto de secuestro era cometido «con un propósito personal», en contraste con fines políticos; era cometido «por la tripulación de un buque privado», por lo que quedaban excluidos los motines o los actos de terrorismo a bordo del mismo buque, y era cometido «en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado», lo que excluía los actos perpetrados en las aguas territoriales de un Estado. La expresión «secuestro de marino» parecía utilizarse ampliamente en las publicaciones pertinentes, tales como las publicaciones de la IMB que versaban sobre la piratería. También se habían creado pólizas de seguro marino específicas denominadas «de secuestro y rescate» con el fin de responder a la necesidad de cubrir las demandas de rescate no abordadas explícitamente por los clubes de protección e indemnización, ya que la manera de proceder de los piratas había cambiado, al haber pasado del asalto y saqueo de los buques al abordaje de los mismos y a la toma de rehenes entre los miembros de la tripulación para pedir un rescate. Como conclusión, los actos actuales de piratería incluían el secuestro de la gente de mar, pero no todos los actos de secuestro de la gente de mar se considerarían automáticamente como actos de piratería. Añadió que la definición de «piratería» contenida en la CONVEMAR y la de «robo a mano armada contra los buques» que figuraba en la resolución A.1025 (26) de la OMI eran prácticamente idénticas, y sólo diferían en el alcance geográfico de la aplicación. La piratería abarcaba actos ilegales de violencia o de detención cometidos con un propósito personal y dirigidos contra personas a bordo de un buque o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, mientras que el robo a mano armada hacía referencia a los actos ilegales de violencia o detención perpetrados asimismo con un propósito personal, pero sólo cuando el buque estaba en las aguas territoriales de un Estado. Como consecuencia, el rapto de un marino se consideraría un acto de piratería si ocurría en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, y un acto de robo a mano armada contra los buques si se producía en las aguas territoriales de un Estado costero.

81. El observador representante de la OMI expresó su acuerdo con la opinión proporcionada por el Consejero Jurídico, añadiendo que la OMI apoyaba el pago continuado del salario en caso de que la gente de mar fuera mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
82. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que, a la luz de la opinión jurídica indicada anteriormente y de su aceptación por la OMI, podría retirar su oposición a las enmiendas propuestas.
83. Las enmiendas D.28, D.35 y D.43 fueron adoptadas.

Enmienda D.29

84. La enmienda D.29, presentada por los representantes de los armadores, pretendía trasladar el nuevo párrafo 1 propuesto al final de la norma A2.1.
85. El Vicepresidente armador, presentando la enmienda, recordó que la norma A2.1 cubría los acuerdos de empleo de la gente de mar y no parecía apropiado que el primer párrafo de la norma hiciera referencia directamente a la piratería y al robo a mano armada contra los buques.
86. El Presidente del Grupo Gubernamental y el Vicepresidente de la gente de mar estuvieron de acuerdo con la enmienda.

87. La enmienda D.29 fue adoptada.

Enmiendas D.26, D.24, D.25 y D.36

88. La enmienda D.26, presentada por los representantes de los armadores, tenía por objeto, en el nuevo párrafo 8 propuesto, sustituir las palabras «adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado» por las palabras «exigir que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expire ni pueda darse por terminado». La enmienda D.24, presentada por los representantes armadores, tenía por objeto, en el nuevo párrafo 8 propuesto, sustituir las palabras «adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado» por las palabras «se considere, que el acuerdo de empleo de la gente de mar sigue teniendo efectos». La enmienda D.25, presentada por los representantes de los armadores, pretendía añadir, al final del nuevo párrafo 8, las palabras «, independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido o de que cualquiera de las partes haya notificado previamente su suspensión o su terminación».
89. La enmienda D.36, presentada por los miembros gubernamentales de Grecia y Noruega, tenía por objeto, en el nuevo párrafo 8 propuesto, sustituir la oración «adoptar una legislación que establezca» por «velar por que existan disposiciones apropiadas en su legislación o en los convenios colectivos aplicables que establezcan que».
90. El Vicepresidente armador, presentando las enmiendas D.26, D.24 y D.25 como un conjunto, señaló que el uso de la expresión «exigir que» significaba que podrían utilizarse medios que no fuera una legislación, permitiendo así una mayor flexibilidad de aplicación. Las otras dos enmiendas se habían concebido para que se considerara que los acuerdos de empleo de la gente de mar seguirían teniendo efectos durante el período de cautiverio, independientemente de su fecha normal de expiración.
91. Una representante gubernamental de Grecia, presentando la enmienda D.36, explicó que su objetivo era proporcionar valor añadido a través de la inclusión de una referencia a convenios colectivos. Sin embargo, estaría dispuesta a retirar la enmienda si hubiera consenso sobre el uso de la expresión «exigir que», que también era más amplia que el texto actual.
92. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su preferencia por el lenguaje de la propuesta inicial de los representantes de la gente de mar y, en particular, por el requisito de adoptar una legislación. Era importante señalar que los acuerdos de empleo de la gente de mar podrían suspenderse o darse por terminados durante el período de cautiverio por motivos no relacionados con la piratería o el robo a mano armada. Por lo tanto, era necesario establecer en la legislación el requisito de que el acuerdo no podría expirar ni darse por terminado durante dichos períodos, lo que era la única manera de asegurar que la gente de mar que experimentaba tales situaciones tuvieran los medios de recurso necesarios.
93. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que no se habían expresado opiniones firmes dentro del Grupo sobre las cuatro enmiendas propuestas, que podrían remitirse al Comité de Redacción para que hallara el lenguaje más apropiado. Una cuestión hacía referencia a la necesidad de asegurar que el texto propuesto no entrara en conflicto con ninguna de las disposiciones del artículo IV del Convenio.
94. El Vicepresidente armador reconoció que la enmienda propuesta en D.36 también sería aceptable, aunque consideró que la expresión «exigir que» ofrecía la garantía de que la gente de mar podría desafiar cualquier suspensión o terminación del acuerdo de empleo durante el período de cautiverio. Los métodos de aplicación y control de cumplimiento del Convenio ya se especificaban en el artículo V.

-
95. Un representante gubernamental de Alemania preguntó qué es lo que cubría exactamente la prohibición de la terminación o expiración del acuerdo de empleo durante el período de cautiverio. Por ejemplo, ¿cubriría asimismo el despido por motivos económicos? ¿También sería posible que el armador diera un preaviso durante el período de cautiverio, que tendría efecto entonces tras la liberación del marino en cuestión?
96. El Consejero Jurídico indicó que el significado de las enmiendas propuestas era que no podría darse por terminado el acuerdo de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio por ningún motivo.
97. Las enmiendas D.26, D.24, D.25 y D.36 se adoptaron y remitieron al Comité de Redacción.

Propuestas de enmienda al Código relativa a la regla 2.2 del MLC, 2006

98. La discusión que figura a continuación hace referencia a la propuesta de enmienda al Código relativa a la regla 2.2 del MLC, 2006, presentada por el grupo de representantes de la gente de mar, y a las subenmiendas conexas presentadas durante la reunión. La propuesta sometida por el grupo de los representantes de la gente de mar, expuesta en la sección B2.1 del documento de base, era la siguiente:
- a) Sustitúyanse las palabras «Norma A2.2 – Salarios» por «Norma A2.2.1 – Salarios».
- b) Insértense dos nuevos párrafos:
7. Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se le deberán seguir pagando sus salarios y prestaciones en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de esta norma, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1, o hasta la muerte del marino durante su cautiverio.
8. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolen su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que se sigan pagando los salarios y prestaciones de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo armado contra un buque.
- c) Insértese una nueva norma A2.2.2 – Garantía financiera, que consta de los siguientes párrafos:
1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.2.1, esta norma establece el requisito de proporcionar un sistema eficaz de garantía financiera para asegurar que, cuando un marino es mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada, se le siga pagando el salario a él y/o a su representante designado.
2. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro deberá determinar la modalidad del sistema previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
3. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, una cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar que sea mantenida en cautiverio, a bordo o fuera de un buque que enarbole su pabellón, como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada, y/o a su representante designado.
4. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar.

Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

5. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-II. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

6. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y deberá justificarse debidamente en conformidad con las disposiciones del párrafo 2 *supra*.

7. Habida cuenta de las reglas 2.1 y 2.2, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir 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, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de la norma A2.2.1, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1, o hasta la muerte del marino durante su cautiverio.

8. La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su período de validez a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

9. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o del proveedor de la garantía financiera contra terceros.

10. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que es víctima de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

Enmiendas D.6 y D.37

- 99.** La enmienda D.6, presentada por los representantes de los armadores, tenía por objeto suprimir el nuevo párrafo 7 en la norma A2.2.
- 100.** El Vicepresidente armador, al tiempo que presentó la enmienda D.6, señaló que en las enmiendas acordadas que estaban relacionadas con la norma A2.1, ya se había establecido que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expiraría ni podría darse por terminado. No era necesario repetir la obligación con diferentes palabras. El nuevo párrafo 7 propuesto añadía detalles innecesarios al principio general, y si se incluían más detalles se corría el peligro de omitir cuestiones importantes involuntariamente.
- 101.** La enmienda D.37, presentada por los miembros gubernamentales de Grecia y Noruega, tenía por objeto añadir, al final del nuevo párrafo 7 propuesto, las palabras «, conformemente a lo previsto por la legislación nacional aplicable».
- 102.** Una representante gubernamental de Grecia, presentando la enmienda D.37, señaló que su objetivo era tener en cuenta las cuestiones planteadas durante las discusiones mantenidas en el Grupo de Trabajo relativas a la legislación aplicable en relación con la determinación de la muerte de un marino mantenido en cautiverio, ya que, dependiendo del caso y de las disposiciones legales específicas, podría aplicarse la legislación del Estado del pabellón, del país del que era nacional el marino o del país en el que ocurría la muerte.
- 103.** El Vicepresidente de la gente de mar se opuso a la enmienda D.6. El objetivo subyacente al nuevo párrafo propuesto era dejar muy claro que los salarios y otras prestaciones de un marino mantenido en cautiverio deberían seguir pagándose, estuvieran establecidos en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar, del convenio colectivo pertinente o de las leyes

nacionales aplicables. Era importante que los derechos de la gente de mar se reconocieran detalladamente, ya que la experiencia demostraba que podían plantearse dificultades en la práctica. El nuevo párrafo propuesto era un texto de compromiso concebido para tener en cuenta la larga discusión sobre el tema que se había mantenido en el Grupo de Trabajo. Su Grupo estaba dispuesto a aceptar la enmienda D.37, que simplemente pretendía aclarar la legislación que era aplicable a la determinación del momento de la muerte.

104. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que no apoyaba la supresión del nuevo párrafo propuesto. Sin embargo, su Grupo respaldaba la enmienda D.37, que mejoraba la redacción del nuevo párrafo y cubría una cuestión que no había sido resuelta plenamente por el Grupo de Trabajo.
105. Un representante gubernamental del Reino Unido señaló que, a su juicio, el nuevo párrafo propuesto era innecesario. Sería posible, por ejemplo, que el acuerdo de empleo de la gente de mar contuviera una cláusula que especificara que los salarios no se pagarían durante el período de cautiverio. Un representante gubernamental de Noruega añadió que era preciso especificar que debería haber leyes nacionales relativas a la determinación del momento de la muerte. Sin embargo, la legislación nacional que se aplicara dependería de las circunstancias de cada caso. Los representantes gubernamentales de Grecia y República de Corea también apoyaron la retención de un nuevo párrafo 7.
106. Un representante gubernamental de las Bahamas, haciendo referencia a la enmienda D.37, señaló que el texto debería remitirse al Comité de Redacción, ya que de la redacción actual no se desprendía claramente a qué se refería la nueva oración propuesta.
107. El Vicepresidente armador retiró la enmienda D.6.
108. La enmienda D.37 se adoptó y remitió al Comité de Redacción.

Enmiendas D.7, D.42 y D.34

109. La enmienda D.7, presentada por los representantes de los armadores; la enmienda D.42, presentada por los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Letonia, Malta, Portugal y Reino Unido, y la enmienda D.34, presentada por los miembros gubernamentales de Noruega y Singapur, tenían por objeto suprimir el nuevo párrafo 8 propuesto en la norma A2.2.
110. El Vicepresidente armador, presentando la enmienda D.7, señaló que el nuevo párrafo propuesto era innecesario, no apropiado y desproporcionado en el contexto de las enmiendas que estaban discutiéndose. El Grupo de los Armadores no apoyaría la inclusión de una obligación referente a la garantía financiera.
111. El Presidente del Grupo Gubernamental destacó que no se necesitaban los requisitos adicionales en relación con la garantía financiera especificados en el nuevo párrafo propuesto. La garantía financiera obligatoria para la repatriación que ya exigía el Convenio también podía aplicarse en caso de que la gente de mar fuera mantenida en cautiverio. Por lo tanto, ya existía una protección para los salarios de la gente de mar en cautiverio, y no se necesitaban más disposiciones. Un representante gubernamental de Bulgaria señaló que la adición del nuevo párrafo 7 a la norma A2.2, que aseguraba que los acuerdos de empleo de la gente de mar seguirían teniendo efecto durante el cautiverio y que sus salarios continuarían pagándose, unida a la garantía financiera que ya existía para la repatriación y las prestaciones de salud, significaba que la gente de mar ya gozaba de una garantía considerable.
112. El Vicepresidente de la Gente de Mar, al tiempo que tomó nota de la posición del Grupo de los Armadores, puso énfasis en que aún debía solucionarse la cuestión de quién pagaría a la

gente de mar que fuera mantenida en cautiverio si el armador no cumplía con esta obligación. No estaba claro que las disposiciones relativas a la garantía financiera contenidas en la norma A2.5.2, que tenían por objeto cubrir los casos de abandono, fueran aplicables en el caso de que la gente de mar fuera mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. El nuevo párrafo propuesto era importante para proteger a la gente de mar y a sus familias en el caso de que los armadores no pudieran asegurar que continuaran pagándose sus salarios por distintos motivos, incluida la insolvencia del armador.

- 113.** Un representante gubernamental de la República de Corea, haciendo referencia a las declaraciones que figuraban en los párrafos 385 a 388 del informe de la primera reunión del Comité Tripartito Especial, dijo que, a su juicio, la norma A2.5 también cubría los casos en que se abandonaba a la gente de mar tras su liberación por piratas. Señaló que, durante la primera reunión del Comité Tripartito Especial, el representante del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización había confirmado este entendimiento general. El orador también entendía que la protección cubría la discapacidad de larga duración o la muerte de la gente de mar en tales circunstancias. Pidió confirmación al Consejero Jurídico.
- 114.** El Consejero Jurídico indicó que las disposiciones relativas a la garantía financiera establecidas en la norma A2.5.2 cubrían los casos de abandono, a saber, cuando los armadores rompían sus vínculos unilateralmente con la gente de mar. En virtud del párrafo 2, c), de la norma A2.5.2, se requería un período mínimo de dos meses para que fueran aplicables las disposiciones relativas a la garantía financiera y, de conformidad con el párrafo 9, el pago de los salarios y de otras prestaciones pendientes se limitaba a un período de cuatro meses. Por lo tanto, en esas condiciones específicas, las disposiciones relativas a la garantía financiera para los casos de abandono podrían cubrir los salarios no pagados cuando la gente de mar fuera mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
- 115.** El Vicepresidente de la gente de mar concluyó que, si no se incluían más disposiciones sobre la garantía financiera, la gente de mar abandonada cuando permaneciera en cautiverio durante los dos primeros meses no recibiría su salario durante los dos primeros meses, y luego sólo durante un período máximo de cuatro meses. Sin embargo, podía ser mantenida en cautiverio durante mucho más tiempo. Además, también quedaba por solucionar la cuestión de si la gente de mar tendría derecho a la repatriación tras el período de cautiverio.
- 116.** Un representante gubernamental de Noruega, señalando que el acuerdo de empleo de la gente de mar seguiría teniendo efecto en caso de cautiverio, que no podría darse por terminado el acuerdo y que los salarios seguirían pagándose, y que todos los derechos de la gente de mar consagrados en el MLC, 2006, seguirían siendo efectivos, preguntó a la gente de mar cuáles serían los beneficios del nuevo párrafo propuesto. Si la principal preocupación era la insolvencia del armador, los casos de insolvencia estaban cubiertos por las disposiciones relativas al abandono. Sin embargo, la bancarrota de los armadores hacía que se consideraran diferentes normas que iban más allá del alcance del MLC, 2006. Una representante gubernamental de Panamá coincidió en que las normas A2.1 y A2.2 protegían suficientemente los derechos de la gente de mar, y en que el requisito de una garantía financiera adicional para los casos de piratería y mano armada contra los buques no era apropiado.
- 117.** El Vicepresidente armador, en respuesta a una solicitud de aclaración, consideró que el nuevo párrafo propuesto era desproporcionado, porque se aplicaría a todos los buques comerciales, independientemente del área en el que desplegaran su actividad, incluidos, por ejemplo, los transbordadores que atravesaban los canales, para los cuales el riesgo de piratería era mínimo. La cuestión que estaba discutiéndose no estaba relacionada con la insolvencia de los armadores. El pago continuado del salario durante el período de cautiverio daba por sentada la continuación de la relación de trabajo. Sin embargo, cabía señalar que

aún no se habían proporcionado ejemplos de gente de mar a la que no se hubiera pagado su salario durante el período de cautiverio tras la adopción de las enmiendas de 2014 y 2016 al MLC, 2006.

118. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que la tripulación del MV Iceberg 1 había sido abandonada mientras era mantenida en cautiverio. Las estadísticas mostraban que los casos de piratería estaban aumentando, en particular frente a la costa occidental de África y en el océano Índico. Además, la ITF había identificado millones de dólares en concepto de salario no pagado a la gente de mar. Debía cubrirse esta contingencia.
119. El Vicepresidente armador respondió que el caso del MV Iceberg 1 databa de 2010, es decir, antes de que el MLC, 2006 fuera ratificado ampliamente. Ahora que el Convenio era ampliamente aplicable, el impago del salario de la gente de mar podía conducir a la inmovilización del buque por el Estado del puerto o del pabellón.
120. Un representante gubernamental de Noruega advirtió que era necesario tener en cuenta la distinción entre abandono y cautiverio. El MLC, 2006 estaba concebido para cubrir los casos de impago del salario de la gente de mar, y podía controlarse su aplicación a través de la inspección, de acciones judiciales y de la retención legal de los buques, en relación con lo cual los salarios de la gente de mar gozaban de la máxima prioridad. Las disposiciones sobre el abandono de la gente de mar, introducidas a través de las enmiendas de 2014, eran efectivas actualmente y estaban empezando a funcionar.
121. Un representante gubernamental del Reino Unido opinó que, si los casos de cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques no estaban cubiertos por las disposiciones relativas a la garantía financiera referentes al abandono, tal vez fuera necesario establecer un sistema aparte. Añadió que no siempre se concedía la máxima prioridad a las reivindicaciones de la gente de mar en las acciones judiciales con respecto a la retención legal de los buques, y que si un buque era detenido por piratas, podría suceder perfectamente que no hubiera nada que vender para satisfacer las reivindicaciones presentadas.
122. El Presidente del Grupo Gubernamental, observando las posiciones polarizadas, puso de relieve la enmienda D.23, concebida como una propuesta alternativa que podría aceptarse si no parecía posible alcanzar un acuerdo sobre las demás propuestas. Un representante gubernamental de Barbados añadió que la enmienda D.23 proponía un período superior a doce meses. Consideró que sería difícil prever una garantía financiera ilimitada.
123. El Vicepresidente de la gente de mar, recordando el asesoramiento proporcionado por el Consejero Jurídico acerca de que las disposiciones sobre la garantía financiera en el caso de abandono de la gente de mar también cubrirían, en ciertas condiciones y dentro de ciertos límites, el caso de la gente de mar abandonada mientras fuera mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, y en vista de la discusión, indicó que estaría dispuesto a retirar las propuestas formuladas por el Grupo de la Gente de Mar relativas a la garantía financiera en favor de la consideración de la enmienda D.23.
124. Esto también se acordó. Por lo tanto, se retiraron las enmiendas D.7, D.42 y D.34 sobre esta base.

Enmienda D.23

125. La enmienda D.23, presentada por los miembros gubernamentales de las Islas Marshall, Liberia y Reino Unido, tenía por objeto añadir el siguiente nuevo párrafo 10 en la norma A2.5.2:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 9, a), que antecede, cuando la gente de mar abandonada sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada en el mar, se le deberá seguir pagando sus salarios durante este período, a pesar de la expiración de su acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, a condición de que el período máximo no exceda de 12 meses a partir de la fecha en que se considere que se ha abandonado a la gente de mar en virtud del párrafo 2 que antecede o hasta la muerte de la gente de mar durante su cautiverio (lo que ocurra primero)».

- 126.** Un representante gubernamental del Reino Unido, presentando la enmienda D.23, indicó que pretendía ser una propuesta independiente que ofreciera un enfoque diferente de la cuestión si no se podía alcanzar un acuerdo sobre ninguna de las demás propuestas relativas a la garantía financiera. Aunque la propuesta supondría costos, éstos serían reducidos al mínimo por el período límite de doce meses. Sería apropiado examinar la propuesta en el contexto de las disposiciones sobre el abandono, que no cubrían realmente el cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
- 127.** El Vicepresidente armador planteó problemas de procedimiento relativos a la enmienda D.23, la cual, a su juicio, constituía una nueva propuesta de enmienda al Código. Como tal, debería haberse presentado de conformidad con los procedimientos establecidos en el artículo XV, párrafo 2, del Convenio, y haberse comunicado a los mandantes con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo. Aunque cubría cuestiones que podrían hacer referencia a los temas que estaban discutiéndose, ese argumento podría aplicarse a las enmiendas de todas las disposiciones del Convenio, que estaban relacionadas de alguna manera. No se había presentado una subenmienda de las propuestas siguiendo el procedimiento correcto. Además, el texto propuesto también preocupaba seriamente a los armadores.
- 128.** El Vicepresidente de la gente de mar consideró que la enmienda proporcionaba un medio de brindar a la gente de mar la protección que estaba buscando sin añadir otro sistema de garantía financiera. Estuvo de acuerdo en que la redacción requeriría cierta atención, pero señaló que estaría dispuesto a retirar las otras propuestas presentadas por el Grupo de la Gente de Mar sobre la garantía financiera si pudiera discutirse la enmienda D.23.
- 129.** El Presidente del Grupo Gubernamental, señalando que la enmienda tenía por objeto ser una segunda opción, señaló que el plazo se había incluido como un compromiso. Sin embargo, ciertos miembros del Grupo Gubernamental no apoyaban la enmienda por motivos de fondo, y otros habían planteado cuestiones de procedimiento.
- 130.** Un representante gubernamental de Noruega estuvo de acuerdo con las cuestiones de procedimiento planteadas por el Grupo de los Armadores. En lo que respecta a las cuestiones de fondo, la enmienda D.23 reducía la cuestión de la garantía financiera a una cuestión de abandono de la gente de mar. Aunque acogería con agrado una solución de compromiso, temía que fuera bastante difícil de alcanzar.
- 131.** El Consejero Jurídico, en lo que respecta a la admisibilidad de la enmienda D.23, recordó que, al procesar las enmiendas, se había decidido que no incumbía a la Oficina determinar la admisibilidad de la enmienda, cuestión que debía examinar en último término el propio Comité. La ambivalencia había obedecido a que, aunque la enmienda propuesta no estaba vinculada con ninguna de las disposiciones presentadas por el Grupo de la Gente de Mar, estaba clara y directamente relacionada con el tema que estaba discutiéndose. De conformidad con el Reglamento del Comité Tripartito Especial y con el artículo XV del Convenio, estaba claro que el Comité gozaba de cierta discreción y flexibilidad en la manera en que deseaba organizar el examen de las enmiendas. Era indicativo, por ejemplo, que con arreglo a lo dispuesto en el artículo XV, párrafo 4, del Convenio, sólo se previera que la enmienda propuesta se remitiera al Comité «para su examen en una reunión». Dado que el

Comité estaba reunido, éste podría decidir, por tanto, examinar la propuesta si consideraba que ofrecía un camino hacia adelante, o determinar que la misma iba demasiado lejos y que, por lo tanto, no debía examinarse.

- 132.** Un representante gubernamental de España advirtió que podría haber confusión si no se mantenía una distinción apropiada entre las cuestiones del abandono y del cautiverio de la gente de mar. El período propuesto de doce meses también podría ser muy problemático. La muerte de un marino mantenido en cautiverio podría ocurrir en cualquier momento durante el período de cautiverio y podría ser muy difícil determinar con certeza el momento de la muerte. Tal vez fuera posible incluir ciertos aspectos de la propuesta en una pauta. Un representante gubernamental de China consideró que, habida cuenta en particular del tamaño de la industria marítima en su país, era necesario seguir los procedimientos apropiados para poder ponerse en contacto con las respectivas organizaciones de armadores y de la gente de mar. Además, una parte del contenido de la enmienda propuesta parecía ir más allá del alcance de las propuestas presentadas por el Grupo de la Gente de Mar. Por lo tanto, no estaba preparado para discutir la enmienda. Una representante gubernamental de Panamá coincidió en que la propuesta no se había presentado correctamente para su consulta con los interlocutores sociales. Asimismo, parte de la propuesta ya estaba cubierta por la norma A2.5.2. Un representante gubernamental de Singapur estuvo de acuerdo en que se necesitaba más tiempo para consultar a los interlocutores sociales sobre el fondo de la enmienda. Un representante gubernamental de Dinamarca señaló que la enmienda propuesta era una combinación de diferentes temas. Lo que planteaba problemas era la cuestión del pago continuado de los salarios, y no la garantía financiera. Además, el período límite era arbitrario. Por motivos de procedimiento, también era muy difícil aceptar la enmienda propuesta. Los representantes gubernamentales de Bélgica, Bulgaria y Países Bajos expresaron su acuerdo con el representante gubernamental de Dinamarca.
- 133.** Un representante gubernamental de Filipinas señaló que, a su parecer, la propuesta no debería considerarse de manera aislada, y que podría verse como una subenmienda, en el contexto de determinar que una situación de abandono era similar a una situación en la que no se pagara su salario durante dos meses a la gente de mar mantenida en cautiverio por piratas o por delincuentes armados. La norma A2.5.2, párrafo 2, *c*), se prestaba a situaciones en las que el abandono cubría una situación de cautiverio. Un representante gubernamental de Portugal estimó que era importante incluir el texto en la norma A2.5.2 sobre la cuestión de la piratería y del robo a mano armada.
- 134.** El Vicepresidente armador indicó que los armadores también estaban preocupados por la carga administrativa adicional que supondría adoptar más disposiciones sobre la garantía financiera. El costo no sólo era una cuestión de precio del seguro, sino también de su administración.
- 135.** El Vicepresidente de la gente de mar, al tiempo que apreció el apoyo expresado, señaló que no había un nivel de aceptación suficiente de la enmienda D.23. El Grupo de la Gente de Mar tendría que aceptar que las disposiciones normales sobre el abandono se aplicaban en el caso de que se mantuviera en cautiverio a la gente de mar como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
- 136.** La enmienda D.23 se retiró.
- 137.** En vista de la discusión de la enmienda D.23 y del retiro de las propuestas formuladas por el Grupo de la Gente de Mar en relación con las disposiciones sobre la garantía financiera, las enmiendas D.9 a D.18, y D.5, D.8, D.20, D.39, D.31, D.19, D.40, D.30, D.22, D.41 y D.32 no se examinaron y se retiraron.

Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.5 del MLC, 2006

138. La discusión que figura a continuación se refiere a la propuesta de enmienda al Código relativa a la regla 2.5 del MLC, 2006 presentada por el grupo de representantes de la gente de mar, y a la subenmienda conexas presentada durante la reunión. La propuesta presentada por el grupo de los representantes de la gente de mar, que figura en la sección B2.1 del documento de base, tenía por objeto insertar una nueva pauta B2.5.4 – Piratería y robo a mano armada contra los buques, del siguiente tenor:

1. El derecho a la repatriación no podrá expirar mientras 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 buques.

Enmienda D.4

139. La enmienda D.4, presentada por los representantes de los armadores, tenía por objeto suprimir la nueva pauta B2.5.4.

140. El Vicepresidente armador, al tiempo que presentó la enmienda, señaló que ya se había acordado que el acuerdo de empleo de la gente de mar seguiría estando en vigor, lo que significaba que la gente de mar también continuaría estando cubierta por su derecho a la repatriación.

141. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que algunas jurisdicciones imponían un plazo para que la gente de mar reclamara la repatriación. La pauta B2.5.1, párrafo 8, cubría dicha situación al prever que el derecho a la repatriación podría expirar si la gente de mar interesada no lo reclamaba en un período de tiempo razonable. Sin embargo, si la gente de mar permanecía en cautiverio, no estaría en posición de presentar tal reclamación, por lo que las disposiciones actuales del Convenio no cubrirían las situaciones de cautiverio a este respecto.

142. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que su Grupo no tenía opiniones firmes sobre la enmienda propuesta, y confió en que los interlocutores sociales pudieran alcanzar un acuerdo.

143. El Vicepresidente armador estimó que, dado que ya se había establecido que el acuerdo de empleo de la gente de mar, que contemplaba el derecho a la repatriación, no podría expirar ni darse por terminado durante el cautiverio de la gente de mar, no se corría el riesgo de que el párrafo 8 se aplicara en tales circunstancias. El párrafo 8 tenía por objeto cubrir otras situaciones, por ejemplo, la de la gente de mar que tomara una licencia prolongada en un país antes de reclamar la repatriación.

144. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que convendría que el Consejero Jurídico pudiera confirmar que el período de tiempo indicado en el párrafo 8 no sería aplicable en caso de cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

145. El Consejero Jurídico tomó nota de que, con arreglo a lo dispuesto en la pauta B2.5.1, párrafo 8, se podría imponer un período límite al ejercicio del derecho a la repatriación aplicable en circunstancias normales. La enmienda propuesta por el grupo de representantes de la gente de mar pretendía añadir una nueva pauta B2.5.4 para asegurar que, no obstante lo dispuesto en la pauta B2.5.1, párrafo 8, el derecho a la repatriación no podría expirar mientras la gente de mar permaneciera en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. En respuesta

a otra pregunta del Vicepresidente armador acerca de si había una brecha de cobertura que creaba una necesidad de enmienda, el Consejero Jurídico indicó que dicha enmienda podría ofrecer un valor añadido. Podría incluirse en una nueva pauta, o añadiéndose texto a la pauta B2.5.1, párrafo 8.

146. El Vicepresidente armador, considerando la opinión del Consejero Jurídico, aceptó la enmienda propuesta por el grupo de representantes de la gente de mar y propuso que la examinara el Comité de Redacción a fin de hallar la ubicación más apropiada para el texto. Retiró la enmienda D.4.

Comité de Redacción

147. Las cuestiones pendientes relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 se remitieron al Comité de Redacción.
148. El texto propuesto por el Comité de Redacción, con pequeñas modificaciones en la redacción, fue adoptado.
149. El Vicepresidente armador señaló que, a pesar de la decisión de la Mesa del Comité acerca de que los integrantes del Comité de Redacción serían dos miembros gubernamentales, dos miembros armadores y dos miembros de la gente de mar, varias personas habían intentado asistir a la reunión del Comité de Redacción en calidad de observadores o de asesores. Era importante para la buena marcha del Comité de Redacción que la asistencia se limitara a unos pocos miembros, de conformidad con la decisión de la Mesa. Tras discusiones ulteriores, la Mesa había decidido que el Comité de Redacción volviera a reunirse, y que la asistencia se limitaría a dos miembros de cada Grupo más dos observadores de cada Grupo, que no participarían en la redacción, pero que podrían adquirir experiencia observando la labor realizada.
150. La Presidenta señaló la decisión de la Mesa de reconsiderar su decisión anterior, de tal modo que la composición del Comité de Redacción incluyera a dos miembros y a dos observadores de cada Grupo, si se reunía nuevamente.

Votación del Comité Tripartito Especial sobre las tres propuestas para enmendar el Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006

151. Un representante de la Oficina del Consejero Jurídico indicó que la votación sobre las propuestas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006, en su versión enmendada por el Comité Tripartito Especial, se regiría por las disposiciones del artículo XV, párrafo 4, del MLC, 2006, que contenía tres requisitos, a saber: «a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta; b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.». Los derechos de voto debían ser ponderados, tal como se preveía en el artículo XIII, párrafo 4, del Convenio. Añadió que sólo se permitía votar a los representantes titulares o a cualquier asesor que sustituyera a los representantes titulares y, en lo que respecta a los miembros gubernamentales, que sólo se permitía votar a los representantes de los Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006, y que no habían perdido el derecho de voto de conformidad con el artículo 12 del Reglamento del

Comité Tripartito Especial. En relación con esto, señaló que actualmente dos gobiernos habían perdido su derecho de voto.

152. Se hizo una votación nominal de las propuestas para enmendar el Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006, las cuales se reproducen en el anexo III. De los 86 Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006, 45 estaban representados en la reunión, por lo que se obtuvo el quórum requerido.
153. Los votos se ponderaron de conformidad con los procedimientos necesarios, lo que se tradujo en 1 580 votos a favor de la adopción de las enmiendas. No se votó en contra de la adopción de las enmiendas. Hubo 40 abstenciones. Se obtuvo la mayoría de dos tercios requerida de 1 053 votos. Setenta y seis de los 82 miembros gubernamentales habían votado a favor de las enmiendas, así como los cinco representantes de los armadores y los cinco representantes de la gente de mar. Los votos a favor de cada uno de los tres Grupos representaron al menos la mitad de los votos admisibles, tal como se requería. Por consiguiente, las enmiendas propuestas al Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006 fueron adoptadas.
154. Un representante gubernamental de Chile indicó que, dado que el nuevo Gobierno estaba entrando en funciones, no había sido posible obtener instrucciones en lo que respecta a la votación, por lo que la delegación chilena se había abstenido.
155. Un representante gubernamental del Japón consideró de suma importancia abordar las cuestiones relativas a la situación de la gente de mar afectada por la piratería y el robo a mano armada contra los buques. Además, el contenido final de las enmiendas al Código, derivado de las productivas discusiones mantenidas en el Comité, era aceptable. No obstante, la delegación del Japón no había tenido tiempo suficiente para examinar la legislación nacional, por lo que se había abstenido.
156. El Vicepresidente armador indicó que, habida cuenta de la adopción por el Comité de las enmiendas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006, el Grupo de los Armadores retiraba su propuesta de pautas fuera del MLC, 2006.

VIII. Examen de las normas internacionales del trabajo relacionadas con cuestiones marítimas

157. En su 326.^a reunión, en marzo de 2016, el Consejo de Administración, por recomendación del Grupo de Trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas (Grupo de Trabajo tripartito del MEN), decidió remitir los instrumentos sobre el trabajo marítimo al Comité Tripartito Especial para su examen por expertos, e informar al Consejo de Administración ¹.
158. La Secretaria General explicó el contexto de la decisión del Consejo de Administración de remitir 68 instrumentos sobre el trabajo marítimo para su examen por el Comité Tripartito Especial. Recordó que, con miras a prepararse para el centenario de la OIT en 2019, el Director General había llevado a cabo siete iniciativas del centenario, incluida la iniciativa relativa a las normas, que tenía por objeto aumentar la pertinencia de las normas internacionales del trabajo a través de un mecanismo de examen de las normas y consolidar el consenso tripartito sobre un sistema de control reconocido. En ese contexto, el Consejo de Administración había establecido el Grupo de Trabajo tripartito del MEN, cuyo objetivo era velar por que la OIT tuviera un conjunto de normas internacionales del trabajo claras, sólidas y actualizadas que respondieran al mundo del trabajo con miras a brindar protección

¹ Documento [GB.326/LILS/3/2](#).

a los trabajadores, teniendo en cuenta al mismo tiempo las necesidades de las empresas sostenibles. En relación con el mecanismo de examen de las normas, la oradora indicó que era la quinta vez que se había realizado este examen exhaustivo fuera del cuerpo normativo de la OIT, también, en tiempos más recientes, por el llamado Grupo de Trabajo Cartier, que había examinado los instrumentos adoptados hasta 1985. Por lo tanto, el procedimiento de examen actual había comenzado cuando finalizó el último examen y hacía referencia a los instrumentos adoptados entre 1985 y 2000, ya que los adoptados desde 2000 se consideraban automáticamente actualizados. Además, estaba finalizando «los asuntos pendientes» de exámenes anteriores, por lo que cubría algunos instrumentos más antiguos que se habían clasificado como obsoletos, pero que se habían dejados pendientes porque sólo había sido posible derogar los convenios desde la entrada en vigor, en 2015, del Instrumento de Enmienda a la Constitución de la OIT, de 1997. Los principios seguidos en todo el procedimiento de examen actual fueron: en primer lugar, que éste no debería conducir a lagunas en la protección y que, en los casos en que se identificaran dichas lagunas, se deberían señalar a la atención del Consejo de Administración para que realizara el seguimiento apropiado y, en segundo lugar, que el examen debería conducir a resultados tangibles, en forma de identificación de medidas de seguimiento prácticas y con plazos definidos para cada recomendación. Al adoptar su programa de trabajo, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN había recomendado que 68 instrumentos marítimos se remitieran al Comité Tripartito Especial. Eso era particularmente apropiado, ya que 66 de los 68 instrumentos remitidos para su examen habían sido refundidos por el MLC, 2006. Como consecuencia, todos los convenios pertinentes habían quedado cerrados para su ratificación. A este respecto, era evidente que el sector marítimo de la OIT estaba mirando hacia el futuro a través de la perspectiva del MLC, 2006. En efecto, toda la OIT estaba examinando con detenimiento las lecciones que debían aprenderse de la refundición de los instrumentos sobre el trabajo marítimo como fuente de inspiración. Por lo tanto, se instó al Comité a que clasificara los instrumentos presentados para su examen como instrumentos actualizados, instrumentos que requerían más medidas para asegurar su pertinencia continua y futura, o instrumentos obsoletos, y a que detectara lagunas en la protección, así como medidas de seguimiento prácticas y con un plazo definido. En consulta con la Mesa, se había decidido organizar el examen en dos fases, de tal manera que la reunión actual del Comité Tripartito Especial examinaría un primer grupo de 34 instrumentos, y el segundo grupo de 34 instrumentos se remitiría a su próxima reunión.

- 159.** El Consejero Jurídico recordó que la derogación de los convenios internacionales del trabajo obsoletos sólo había sido posible en la OIT tras la entrada en vigor, en octubre de 2015, del Instrumento de Enmienda a la Constitución de la OIT, de 1997 (nuevo párrafo 9 del artículo 19 de la Constitución de la OIT). Podían derogarse o retirarse los convenios que parecían haber perdido su propósito y que ya no contribuían a lograr los objetivos de la Organización, a propuesta del Consejo de Administración y por una mayoría de dos tercios de la Conferencia Internacional del Trabajo. No había una diferencia de procedimiento entre «derogación» y «retiro». La derogación era posible para los convenios que seguían vigentes, mientras que el retiro era aplicable a los convenios que no habían entrado en vigor o que ya no estaban en vigor como consecuencia de denuncias, y a las recomendaciones. La derogación y el retiro tenían el mismo resultado en la medida en que eliminaban definitivamente todos los efectos legales derivados de los instrumentos entre la Organización y sus Miembros. Los Miembros ya no tenían la obligación de presentar memorias para estos instrumentos, los órganos de control de la OIT ya no examinaban su aplicación, y ya no podían presentarse reclamaciones (en virtud del artículo 24 de la Constitución de la OIT) ni quejas (en virtud del artículo 26) con respecto a esos instrumentos. Los instrumentos ya no se reproducían en las recopilaciones de normas, ni se hacía referencia a los mismos en los nuevos instrumentos. Hasta la fecha, la Conferencia había derogado cuatro convenios y retirado siete convenios y 36 recomendaciones. En 2018, consideraría la derogación de otros seis convenios y el retiro de tres recomendaciones.

-
- 160.** Un representante gubernamental de los Estados Unidos planteó la cuestión de la situación de los Miembros que habían ratificado el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), particularmente en relación con sus responsabilidades de inspección por el Estado del puerto, en el caso de que se derogara un convenio que figuraba en la lista contenida en el anexo del Convenio núm. 147.
- 161.** El Consejero Jurídico indicó que el Miembro no tendría ninguna responsabilidad en relación con la OIT con respecto a dicho convenio, lo que significaba que no tendría ninguna obligación de presentar memorias y que no habría un control por los órganos de la OIT. Sin embargo, ello no impedía al Miembro seguir aplicando, si lo deseaba, la legislación que se hubiera adoptado para hacer efectivo el convenio, o aplicarlo a nivel bilateral o regional. La derogación era una decisión soberana de la Conferencia Internacional del Trabajo, y un instrumento derogado no sobreviviría por el mero hecho de figurar en el anexo de otro instrumento.
- 162.** Un representante gubernamental de Dinamarca planteó una cuestión relativa a Groenlandia. Cuando ratificó el MLC, 2006, Dinamarca había expresado una reserva territorial en lo que respecta a Groenlandia. Por lo tanto, el MLC, 2006 no era aplicable para Groenlandia. Aún no había sido posible establecer las obligaciones para Groenlandia en relación con los convenios que había ratificado Dinamarca y que habían sido refundidos en el MLC, 2006. La cuestión se investigaría más a fondo y tal vez exigiera celebrar consultas con las autoridades de Groenlandia, lo que llevaría cierto tiempo. Por consiguiente, Groenlandia necesitaba expresar una reserva formal en relación con las decisiones del Comité Tripartito Especial a este respecto.
- 163.** El Comité procedió a examinar 34 instrumentos, basados en diez notas técnicas preparadas por la Oficina que cubrían grupos temáticos de instrumentos. Las recomendaciones del Comité Tripartito Especial en relación con los instrumentos examinados se resumen en un cuadro contenido en el anexo IV.

Examen de tres instrumentos relativos a la edad mínima (gente de mar)

- 164.** El examen hizo referencia al Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7), al Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo) 1936 (núm. 58), y a la Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (núm. 153)². La Secretaria General indicó que sólo un Estado Miembro seguía vinculado por el Convenio núm. 7, que había sido denunciado tras las ratificaciones del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y del MLC, 2006. El Convenio había sido clasificado como obsoleto por el Grupo de Trabajo Cartier. El Convenio núm. 58 había sido revisado por el MLC, 2006, y sólo seis Estados Miembros de los 51 iniciales que lo habían ratificado seguían vinculados por el Convenio. Con la excepción de Mauritania, los otros cinco Estados Miembros que seguían vinculados por el Convenio habían establecido una edad mínima de 16 años o más para el trabajo marítimo, de conformidad con el MLC, 2006. La Recomendación núm. 153 había sido revisada por el MLC, 2006 que cubría ampliamente sus disposiciones en las pautas.
- 165.** El Presidente del Grupo Gubernamental expresó su acuerdo con la acción propuesta en la nota técnica 1. Sin embargo, consideraba que debería alentarse a los Estados a establecer una edad mínima de 16 años, de conformidad con la norma A1.1, párrafo 1, del MLC, 2006. No era viable que los buques navegaran en aguas internacionales con personas menores de

² Véase la nota técnica 1.

16 años de edad trabajando a bordo, lo que en cualquier caso les expondría a la inspección por el Estado del puerto y a la inmovilización.

- 166.** Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar planteó la cuestión de la situación de un convenio que hubiera sido denunciado por un Miembro, por ejemplo, tras la ratificación del MLC, 2006 cuando dicho instrumento se hubiera declarado aplicable a uno o más territorios no metropolitanos, pero el Miembro no hubiera especificado si la denuncia se aplicaba al territorio no metropolitano.
- 167.** El Consejero Jurídico estuvo de acuerdo en que la situación descrita sucedía en la práctica. Por ejemplo, según la base de datos NORMLEX, sólo un Estado Miembro seguía vinculado por el Convenio núm. 7, lo que en términos técnicos significaba que el Convenio había caído por debajo del umbral de ratificaciones exigidas para seguir estando vigente. Sin embargo, el Convenio también había sido declarado aplicable a ciertos territorios no metropolitanos por otros dos Estados Miembros, que, en términos jurídicos, seguían vinculados por el Convenio únicamente con respecto a dichos territorios no metropolitanos (aun cuando la denuncia «automática» del Convenio tras la ratificación del MLC, 2006 hubiera borrado cualquier rastro de los registros de la OIT de aplicación continua del Convenio al territorio no metropolitano en cuestión). Esta situación no marcaba una diferencia en términos del proceso que debía seguirse para derogar o retirar en última instancia el Convenio, ya que la derogación y el retiro estaban sujetos a exactamente las mismas normas de procedimiento en virtud del artículo 45 *bis*, 2), del Reglamento de la Conferencia, pero tal vez debería tenerse en cuenta al recomendar la medida que debía adoptarse con respecto al instrumento. En tales casos, el Comité quizá considerara oportuno alentar a los Estados Miembros que ya habían ratificado el MLC, 2006, pero para quienes un convenio seguía siendo aplicable a los territorios no metropolitanos, a hacer extensiva la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios no metropolitanos. El orador indicó que el Comité Tripartito Especial tal vez estimara oportuno insertar una recomendación adicional a tal efecto en todas las notas técnicas pertinentes.
- 168.** El Vicepresidente armador, con el apoyo del Vicepresidente de la gente de mar, expresó su acuerdo con la inclusión de dicha recomendación con respecto a todas las notas técnicas que estaban discutiéndose.
- 169.** Un representante gubernamental del Reino Unido señaló que podría aceptar la propuesta. Sin embargo, indicó que podrían surgir cuestiones específicas en relación con la aplicación del MLC, 2006 a ciertos territorios no metropolitanos. Por ejemplo, puede que estos territorios sólo ejercieran responsabilidad con respecto a ciertos tipos de buques, como los buques que enarbolaban el pabellón nacional, o puede que no ejercieran funciones de inspección por el Estado del puerto o que dichas funciones fueran limitadas. Por estos motivos, entre otros, puede que no siempre fuera posible hacer extensiva la aplicación del MLC, 2006, en su totalidad, a los territorios no metropolitanos, sino sólo las normas que fueran pertinentes.
- 170.** Un representante gubernamental de Francia expresó su acuerdo con el Consejero Jurídico y señaló que era incluso más importante examinar la pertinencia de las disposiciones del MLC, 2006 en relación con los territorios no metropolitanos, dado que una posible extensión conduciría a la denuncia automática de la mayoría de los convenios aplicables actualmente.
- 171.** El Vicepresidente armador señaló que, a su juicio, el MLC, 2006 debía ratificarse en su totalidad y que no podrían seleccionarse las disposiciones que se aplicarían.
- 172.** Un representante gubernamental del Reino Unido indicó que no se pretendía seleccionar partes del MLC, 2006 para su aplicación a los territorios no metropolitanos. Se trataba de asegurar que las disposiciones del Convenio fueran aplicadas por la legislación de los territorios no metropolitanos, o que se aplicaran normas equivalentes en su legislación.

173. El Consejero Jurídico señaló que el Estado Miembro debía decidir, de conformidad con su legislación y su práctica constitucionales, si quería, o no, ratificar el MLC, 2006, y si quería hacer extensiva su aplicación a los territorios no metropolitanos, y cuándo. Sin embargo, ratificar el MLC, 2006 y decidir aplicar solamente «normas pertinentes» a los territorios no metropolitanos no sería compatible con los requisitos del artículo 35 de la Constitución de la OIT. Esto era, por supuesto, diferente de la cuestión de flexibilidad en la aplicación del Convenio, por ejemplo, a través de la utilización de la equivalencia sustancial o de otras cláusulas similares, que estaban previstas específicamente en el Convenio.

174. El Comité acordó recomendar:

- 1) clasificar el Convenio núm. 7 como «norma superada» y proponer su retiro;
- 2) clasificar el Convenio núm. 58 como «norma superada», y:
 - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este Convenio a que ratifiquen el MLC, 2006, en su versión enmendada. 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 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. Esas dos situaciones implicarían asimismo la llamada denuncia automática del Convenio núm. 58, y
 - d) examinar nuevamente la situación de este Convenio en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial a fin de decidir sobre su posible derogación o retiro, y
- 3) clasificar la Recomendación núm. 153 como «norma superada» y proponer su retiro.

Examen de dos instrumentos relativos a los exámenes médicos (gente de mar)

175. El examen hizo referencia al Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16) y al Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)³. La Secretaria General informó al Comité de que, aunque ambos Convenios habían sido revisados por el MLC, 2006, seguían siendo pertinentes porque varios Estados que no habían ratificado el MLC, 2006 seguían vinculados por ellos. Además, el Convenio núm. 73 estaba incluido en el sistema del Convenio núm. 147 y, en ese contexto, seguía siendo aplicable a nueve Estados Miembros. Sin embargo, el Convenio de Formación contenía disposiciones pertinentes, y su cumplimiento se consideraba equivalente a aplicar el MLC, 2006. De los 27 Estados Miembros que seguían vinculados por el Convenio núm. 16, sólo cinco no eran parte en el Convenio de Formación (Costa Rica, ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán, Somalia y Tayikistán). De los 12 Estados Miembros

³ Véase la nota técnica 2.

que seguían vinculados por el Convenio núm. 73, sólo tres no eran parte en el Convenio de Formación (ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán y Tayikistán).

176. El Presidente del Grupo Gubernamental propuso la derogación anticipada de ambos Convenios. La única cuestión planteada por la acción propuesta en la nota técnica 2 hacía referencia a aquellos países que seguían vinculados por los Convenios núms. 16 y/o 73 y que aún no se habían adherido al Convenio de Formación, que se quedarían en el limbo.
177. Un representante gubernamental de la República de Corea, al tiempo que apoyó la derogación anticipada de ambos Convenios, señaló que convendría tomar medidas para afrontar los problemas de los países que seguían vinculados por ellos.
178. El Vicepresidente armador entendía que la derogación o el retiro de un instrumento no significaba que la legislación nacional que hacía efectivo el instrumento tuviera que cambiarse.
179. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que la derogación anticipada de los Convenios podría plantear ciertos problemas, por ejemplo, en relación con los instrumentos enumerados en el anexo del Convenio núm. 147.
180. Un representante gubernamental de los Estados Unidos señaló que cualquier cuestión que pudiera plantearse en relación con el Convenio núm. 147 a este respecto estaba cubierta por instrumentos fuera de la OIT, y en particular el Convenio de Formación. Sin embargo, sería necesario asegurar que la derogación no creara lagunas.
181. En lo que respecta a algunos de los países vinculados por los Convenios núms. 16 y/o 76, la Secretaria General señaló a la atención del Comité que, en relación con Kirguistán, en 2013, la CEACR tomó nota de la intención de Gobierno de denunciar el conjunto de convenios relativos a la navegación marítima y la pesca. En lo referente a la ex República Yugoslava de Macedonia, la CEACR señaló que el Gobierno había indicado que su país no contaba con una flota marítima o buques que enarbolaran su pabellón, ni con ninguna legislación relativa a las cuestiones cubiertas por los convenios marítimos de la OIT. Por último, en lo tocante a Tayikistán, la CEACR tomó nota de que, en 2011, el Gobierno había indicado que el país no tenía una flota marítima, y que, aunque se había ratificado el Convenio, éste no se aplicaba en la legislación ni en la práctica.
182. El Comité acordó recomendar:
 - 1) clasificar el Convenio núm. 16 como «norma superada» y proponer su derogación;
 - 2) clasificar el Convenio núm. 73 como «norma superada» y proponer su derogación;
 - 3) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por los Convenios núms. 16 y 73 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios, y
 - 4) solicitar a la Oficina que ponga en marcha una iniciativa destinada a promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 entre los países que siguen vinculados por estos Convenios.

Examen de dos instrumentos relativos a la formación y las calificaciones (gente de mar)

- 183.** El examen hacía referencia al Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) y al Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74) ⁴. La Secretaria General indicó que ambos Convenios habían sido revisados por el MLC, 2006, y parecían estar obsoletos en relación con las normas internacionalmente aceptadas que se habían adoptado bajo los auspicios de la OMI (y, en particular, el Convenio de Formación), a las que se refería el MLC, 2006. Un número limitado de Estados Miembros que no habían ratificado el MLC, 2006 seguían vinculados por los Convenios, y el Convenio núm. 53 estaba incluido en el sistema del Convenio núm. 147, y en este sentido seguía siendo pertinente para nueve Estados Miembros. Sin embargo, durante la redacción del MLC, 2006, la OIT había aceptado la transferencia a la OMI de la responsabilidad acerca de disposiciones relativas a la formación y certificación de marinos preferentes, con la excepción de los cocineros de buques. Con la salvedad de la ex República Yugoslava de Macedonia, todos los Estados Miembros que seguían vinculados por ambos Convenios ya habían ratificado el Convenio de Formación.
- 184.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que la situación era facilitada por el hecho de que aquellos Estados Miembros que seguían vinculados por ambos Convenios también eran partes en el Convenio de Formación.
- 185.** El Vicepresidente de la gente de mar consideró que debían adoptarse medidas para alentar a aquellos Estados que seguían vinculados por los dos Convenios a ratificar el MLC, 2006.
- 186.** El Comité acordó recomendar:
- 1) clasificar el Convenio núm. 53 como «norma superada» y proponer su derogación;
 - 2) clasificar el Convenio núm. 74 como «norma superada» y proponer su derogación;
 - 3) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por los Convenios núms. 53 y 74 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios, y
 - 4) solicitar a la Oficina que ponga en marcha una iniciativa destinada a promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 entre los países que siguen vinculados por estos Convenios.

Examen de cuatro instrumentos relativos a la contratación y colocación (gente de mar)

- 187.** El examen hizo referencia al Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9), al Convenio sobre la contratación y colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), a la Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (núm. 107), y a la Recomendación sobre contratación y colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 186) ⁵. La Secretaria General indicó que el Grupo de Trabajo Cartier ya había clasificado el Convenio núm. 9 como obsoleto, y, junto con la Recomendación núm. 107, parecía totalmente obsoleto en relación con su enfoque del

⁴ Véase la nota técnica 3.

⁵ Véase la nota técnica 4.

empleo marítimo, ya que apoyaba la prohibición de la colocación de la gente de mar con fines lucrativos. Ningún Estado Miembro seguía vinculado por el Convenio núm. 179.

188. El Presidente del Grupo Gubernamental estuvo de acuerdo con las propuestas contenidas en la nota técnica. Sin embargo, se debería solicitar a la Oficina que examinara la situación de los Estados Miembros que seguían vinculados por el Convenio núm. 9 y que les proporcionara asistencia para la ratificación del MLC, 2006. Un representante gubernamental de Filipinas añadió que los comentarios de la CEACR mostraban que dos de los países vinculados por el Convenio núm. 9 tenían servicios de empleo retribuidos que eran inaceptables en virtud del MLC, 2006. Se les debería instar a ratificar y hacer efectivo el MLC, 2006. Un representante gubernamental de Noruega indicó que se debería prestar asistencia a cualquier país que no hubiera ratificado el MLC, 2006 y que podría incluirse una disposición general a tal efecto. Una representante gubernamental de Grecia consideró que un llamamiento específico para que se prestara asistencia técnica era particularmente pertinente con miras a la facilitación del acceso al empleo.

189. El Comité acordó recomendar:

- 1) clasificar el Convenio núm. 9 como «norma superada» y proponer su derogación. A este respecto, este Comité Tripartito Especial insta a los Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 9 a que ratifiquen el MLC, 2006. Asimismo, solicita a la Oficina que proporcione asistencia técnica a tal efecto a dichos Estados Miembros;
- 2) alentar a los Estados Miembros que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 9 con respecto a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios;
- 3) clasificar la Recomendación núm. 107 como «norma superada» y proponer su retiro, y
- 4) clasificar el Convenio núm. 179 y la Recomendación núm. 186 como «normas superadas» y proponer su retiro.

Examen de un instrumento relativo a los acuerdos de empleo de la gente de mar

190. El examen hizo referencia al Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22) ⁶. La Secretaria General indicó que el Convenio núm. 22 había sido revisado por el MLC, 2006 y se había incorporado al mismo. El Convenio núm. 22 utilizaba un lenguaje que podía considerarse arcaico en ciertos aspectos, y su ámbito de aplicación era mucho más limitado que el del MLC, 2006. Sin embargo, conservaba cierto valor, ya que varios Estados Miembros que no habían ratificado el MLC, 2006 seguían vinculados por el mismo y el MLC, 2006 era aplicable en una serie de territorios no metropolitanos. El Convenio núm. 22 se incorporó al sistema del Convenio núm. 147 y seguía siendo pertinente en el contexto de nueve Estados Miembros.

191. El Presidente del Grupo Gubernamental estuvo de acuerdo con las propuestas contenidas en la nota técnica. Sin embargo, pidió a la Oficina que examinara la situación de los gobiernos que estaban cubiertos por los instrumentos enumerados en el anexo del Convenio núm. 147.

192. La Secretaria General señaló que el Convenio núm. 147 era uno de los instrumentos que se examinarían en la próxima reunión del Comité.

⁶ Véase la nota técnica 5.

193. El Comité acordó recomendar:

- 1) clasificar el Convenio núm. 22 como «norma superada», y:
 - 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. 22;
 - b) alentar 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, y
 - c) examinar nuevamente la situación de este Convenio en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial a fin de decidir sobre su posible derogación o retiro.

Examen de ocho instrumentos relativos a los salarios, las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar y la dotación de los buques

194. El examen hizo referencia al Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57); la Recomendación sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 49); el Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76); el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93); el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109); la Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958 (núm. 109); el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), y la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187)⁷. La Secretaria General señaló que los Convenios núms. 57, 76, 93, 109 y 180 no estaban en vigor y habían sido revisados por el MLC, 2006. La Recomendación núm. 109 había sido sustituida por la Recomendación núm. 187.

195. El Presidente del Grupo Gubernamental estuvo de acuerdo en que los instrumentos deberían clasificarse como obsoletos y en que debería proponerse su retiro. Sin embargo, se preguntaba si convenía recomendar que el Consejo de Administración tomara nota del reemplazo jurídico de la Recomendación núm. 109 por la Recomendación núm. 187.

196. El Vicepresidente armador señaló que también podría recomendarse el retiro de la Recomendación núm. 109.

197. El Vicepresidente de la gente de mar propuso, en aras de la coherencia, conservar la recomendación del Consejo de Administración para indicar el reemplazo jurídico de la Recomendación núm. 109.

198. El Comité acordó recomendar:

- 1) clasificar los Convenios núms. 57, 76, 93, 109 y 180, y las Recomendaciones núms. 49 y 187 como «normas superadas» y proponer su retiro, y
- 2) recomendar al Consejo de Administración que tome nota del reemplazo jurídico de la Recomendación núm. 109 por la Recomendación núm. 187.

⁷ Véase la nota técnica 6.

Examen de cuatro instrumentos relativos al derecho a vacaciones (gente de mar)

- 199.** El examen hizo referencia al Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54), al Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72); al Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91), y al Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)⁸. La Secretaria General señaló que los cuatro instrumentos habían sido revisados por el MLC, 2006. Los Convenios núms. 54 y 72 nunca habían entrado en vigor. Nueve Estados Miembros seguían vinculados por el Convenio núm. 91, aunque la protección que brindaba con respecto a la duración de las vacaciones ya no correspondía con los requisitos de los instrumentos más recientes. Sólo cuatro Estados Miembros seguían vinculados por el Convenio núm. 146, los cuales estaban de conformidad con el MLC, 2006 sobre la cuestión de la duración de las vacaciones anuales. El Convenio núm. 146 se enumeraba en la Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155). La aplicación del Convenio núm. 146 a los Estados Miembros que lo habían ratificado podría haberse extendido al sector pesquero.
- 200.** El Presidente del Grupo Gubernamental expresó su acuerdo con la mayoría de las propuestas contenidas en la nota técnica. Sin embargo, había importantes reservas entre los miembros gubernamentales acerca de cualquier referencia explícita del Comité actual a cuestiones relativas a los pescadores, o a cualquier propuesta de que la competencia del Comité Tripartito Especial pudiera extenderse a la pesca. Dichas reservas incluían cualquier llamamiento por el Comité Tripartito Especial a los Estados que ya habían extendido al sector pesquero la protección brindada por el Convenio núm. 146 para que ratificaran el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), aunque había un amplio apoyo, con algunas excepciones, a que se señalara a la atención del Consejo de Administración una laguna en la protección de los pescadores en relación con sus vacaciones anuales.
- 201.** Un representante gubernamental de Noruega, como país que había ratificado el Convenio núm. 188, no tenía dificultades con el llamamiento a que se ratificara dicho Convenio. Sin embargo, a la luz del escaso número de ratificaciones del Convenio núm. 188, consideró que aún era el momento adecuado para señalar a la atención del Consejo de Administración las lagunas en la protección de los pescadores en relación con dicho Convenio. Un representante gubernamental de la República de Corea que no había ratificado el Convenio núm. 188, aunque estaba considerando su ratificación, coincidió en que no era el momento apropiado para identificar lagunas en la cobertura de dicho Convenio.
- 202.** El Vicepresidente armador subrayó que el Comité no tenía autoridad para comentar ningún instrumento que no se incluyera en las disposiciones del MLC, 2006, ni para examinar las cuestiones relativas al Convenio núm. 188. Tal vez fuera posible proponer que la cuestión se remitiera nuevamente al Grupo de Trabajo tripartito del MEN.
- 203.** La Secretaria General recordó que formaba parte del mandato general del mecanismo de examen de las normas señalar al Consejo de Administración cualquier laguna en la protección que se detectara. El Convenio núm. 146 era uno de los instrumentos que se había remitido al Comité Tripartito Especial para su examen, y las recomendaciones del Comité Tripartito Especial se comunicarían directamente al Consejo de Administración. Añadió que dos Estados Miembros habían extendido el ámbito de aplicación del Convenio núm. 146 a los pescadores, y presentado memorias a este respecto en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT.

⁸ Véase la nota técnica 7.

-
- 204.** El Vicepresidente armador propuso que, en sus recomendaciones, el Comité reconociera que el Convenio núm. 146 preveía que los Estados pueden extender su aplicación a las personas excluidas de la definición de gente de mar contenida en el Convenio, o a ciertas categorías de éstas, y señalar a la atención del Grupo de Trabajo tripartito del MEN cualquier problema que pudiera surgir al respecto.
- 205.** Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar consideró que la Oficina debería alentar a los Estados Miembros concernidos a eliminar el problema de la laguna en la cobertura relativa a los pescadores a través de la promoción de la ratificación del Convenio núm. 188, lo que permitiría en último término derogar el Convenio núm. 146. La declaración fue apoyada por varios miembros gubernamentales del Comité.
- 206.** El Comité acordó adoptar la recomendación propuesta por el Vicepresidente armador. Acordó recomendar:
- 1) clasificar los Convenios núms. 54 y 72 como «normas superadas» y proponer su retiro;
 - 2) clasificar el Convenio núm. 91 como «norma superada» y proponer su derogación. En relación con esto, el Comité Tripartito Especial podría considerar oportuno alentar a los Estados que siguen vinculados por este Convenio a que ratifiquen el MLC, 2006;
 - 3) clasificar el Convenio núm. 146 como «norma superada» y examinar nuevamente la situación de este Convenio en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial a fin de decidir sobre su posible retiro o derogación. A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría considerar oportuno:
 - 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;
 - b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 146 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios, y
 - c) reconocer que el Convenio núm. 146 prevé que los Estados pueden ampliar su campo de aplicación a las personas excluidas de la definición de gente de mar contenida en el Convenio, o a ciertas categorías de éstas, y señalar a la atención del Grupo de Trabajo tripartito del MEN cualquier problema que esto pueda plantear.

Examen de cuatro instrumentos relativos a la repatriación de la gente de mar

- 207.** El examen hizo referencia al Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), al Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), a la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27), y a la Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174)⁹. La Secretaria General indicó que 16 Estados Miembros seguían vinculados por el Convenio núm. 23, que había sido revisado por el MLC, 2006 pero formaba parte del sistema del Convenio núm. 147 y, a este respecto, seguía siendo pertinente para siete Estados Miembros. Sin embargo, el Convenio núm. 23 parecía totalmente obsoleto en términos de la protección brindada a la gente de mar con respecto a la repatriación. Sólo cinco Estados Miembros seguían vinculados por el Convenio núm. 166, que había sido revisado por el MLC, 2006, y reflejaba

⁹ Véase la nota técnica 8.

fundamentalmente el nivel de protección proporcionado por el MLC, 2006 con la salvedad del mecanismo de garantía financiera en caso de abandono introducido por las enmiendas de 2014. La protección brindada por el Convenio núm. 166 podría extenderse para incluir la pesca marítima comercial. La Recomendación núm. 27 había sido revisada por los instrumentos de 1987, y la Recomendación núm. 174 se había incorporado al MLC, 2006.

- 208.** El Presidente del Grupo Gubernamental expresó su amplio apoyo a las recomendaciones propuestas en la nota técnica. Sin embargo, considerando que el Convenio núm. 23 figuraba en el anexo del Convenio núm. 147, cuya situación sería examinada por el Comité Tripartito Especial en su próxima reunión, sería lógico examinar la situación del Convenio núm. 23 al mismo tiempo.
- 209.** El Vicepresidente armador consideró que, con referencia a la extensión del Convenio núm. 166 a la pesca marítima comercial, el Comité debería reconocer que «el Convenio núm. 166 prevé que los Estados pueden extender su aplicación a la pesca marítima comercial y que debe señalarse a la atención del Grupo de Trabajo tripartito del MEN cualquier problema que esto pudiera plantear.»
- 210.** La Secretaria General, en respuesta a la solicitud de aclaración de un representante gubernamental de la Federación de Rusia, especificó que, aunque la Federación de Rusia había ratificado el Convenio núm. 166, dicho Convenio había sido denunciado automáticamente cuando ratificó el MLC, 2006.
- 211.** El Vicepresidente de la gente de mar instó a la Oficina a que alentara a los Estados que seguían vinculados por los Convenios núms. 146 y 166, o que habían estado vinculados anteriormente por ellos, y que habían extendido la protección de dichos Convenios al sector pesquero, a ratificar el Convenio núm. 188. La declaración fue apoyada por los representantes gubernamentales de Bahamas, Filipinas, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Singapur.
- 212.** El Comité acordó recomendar:
- 1) clasificar el Convenio núm. 23 como «norma superada» y examinar nuevamente su situación en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial a fin de decidir sobre su posible retiro o derogación. A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría considerar oportuno:
 - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 23 a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 23, y
 - b) alentar 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.
 - 2) clasificar las Recomendaciones núms. 27 y 174 como «normas superadas» y proponer su retiro, y
 - 3) clasificar el Convenio núm. 166 como «norma superada». En relación con esto, el Comité Tripartito Especial podría considerar oportuno que:
 - a) se aliente a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 166 a que ratifiquen el MLC, 2006;

-
- b) dado que el Convenio núm. 166 prevé que los Estados pueden extender su aplicación a la pesca marítima comercial, señalar a la atención del Grupo de Trabajo tripartito del MEN cualquier problema que esto pudiera plantear, y
 - c) se examine nuevamente la situación de este Convenio en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial a fin de decidir sobre su posible retiro o derogación.

Examen de un instrumento relativo a la indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

- 213.** El examen hizo referencia al Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8) ¹⁰. La Secretaria General indicó que 14 Estados Miembros seguían vinculados por el Convenio núm. 8, que se había refundido en el MLC, 2006. Aunque la protección brindada a la gente de mar por el Convenio seguía pareciendo pertinente, su alcance era bastante limitado cuando se proporcionaba independientemente de la protección refundida en el MLC, 2006.
- 214.** Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar puso de relieve que el ámbito de aplicación del Convenio núm. 8 era más amplio que el del MLC, 2006, ya que no excluía, como lo hacía el MLC, 2006 a los buques dedicados a la pesca o a fines similares y a buques de construcción tradicional como los «dhows» y los juncos.
- 215.** El Comité acordó recomendar:
- 1) clasificar el Convenio núm. 8 como «norma superada» y proponer su derogación, y
 - 2) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 8 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.

Examen de cinco instrumentos relativos a la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo (gente de mar)

- 216.** El examen hizo referencia al Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145), a la Recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar, 1946 (núm. 77), la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137), la Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (núm. 139), y la Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154) ¹¹. La Secretaria General señaló que sólo cinco Estados Miembros seguían vinculados por el Convenio núm. 145, que había sido revisado por el MLC, 2006. La protección brindada por el Convenio núm. 145 y la Recomendación núm. 154 ya no correspondía con los requisitos del MLC, 2006. La Recomendación núm. 77 había sido sustituida por la Recomendación núm. 137, que había sido revisada por el MLC, 2006. Se había tenido en cuenta la Recomendación núm. 139 en el procedimiento de refundición de los instrumentos marítimos que había conducido a la adopción del MLC, 2006.
- 217.** El Comité acordó recomendar:

¹⁰ Véase la nota técnica 9.

¹¹ Véase la nota técnica 10.

-
- 1) clasificar el Convenio núm. 145 y la Recomendación núm. 154 como «normas superadas» y proponer, respectivamente, su derogación y su retiro. A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría considerar oportuno:
 - a) fomentar la ratificación del MLC, 2006 por los cinco Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 145. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 145, y
 - b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 145 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios;
 - 2) recomendar que el Consejo de Administración tome nota del reemplazo jurídico de la Recomendación núm. 77 por la Recomendación núm. 137;
 - 3) clasificar la Recomendación núm. 137 como «norma superada» y proponer su retiro, y
 - 4) clasificar la Recomendación núm. 139 como «norma superada» y proponer su retiro.

IX. Examen de los proyectos de resolución

218. El Comité examinó siete proyectos de resolución presentados de conformidad con los plazos establecidos por la Mesa.

a) Proyecto de resolución relativa a la aplicación del artículo XV del MLC, 2006 a aquellos Miembros que ratifiquen el Convenio tras la aprobación de las enmiendas al Código, pero antes de su entrada en vigor

219. El proyecto de resolución, presentado por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores, instaba a los Estados Miembros que habían ratificado, o pretendían ratificar, el MLC, 2006, tras la aprobación de las enmiendas de 2014 y 2016 por la Conferencia Internacional del Trabajo, pero antes de las respectivas fechas de su entrada en vigor, a indicar con carácter urgente al Director General si aceptaban dichas enmiendas. También determinaba que, si surgían casos similares en el futuro, el Director General debería invitar a los Miembros en cuestión a expresar formalmente su desacuerdo en un período que no excediera de seis meses si no deseaban quedar vinculados por las enmiendas, en cuyo defecto se debería considerar que las habían aceptado.

220. El Vicepresidente armador, presentando el proyecto de resolución, recordó que la CEACR había señalado a la atención del Comité Tripartito Especial una «laguna» o «brecha» identificada en el artículo XV del MLC, 2006 relativa a los Estados Miembros que habían ratificado el Convenio tras la aprobación por la Conferencia de las enmiendas al mismo, pero antes de su entrada en vigor. La laguna hacía referencia al procedimiento aplicable a dichos Estados Miembros en relación con la aceptación de tales enmiendas. Señaló que varios Estados Miembros que habían ratificado el Convenio entre la aprobación de las enmiendas de 2014 por la Conferencia en junio de 2014 y su entrada en vigor en enero de 2017 aún no habían aclarado su posición frente a la aceptación de dichas enmiendas. Por lo tanto, consideró que era necesario un enfoque pragmático, teniendo en cuenta en particular que se plantearía el mismo problema con respecto a las enmiendas de 2016.

221. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que, si bien los gobiernos apoyaban el proyecto de resolución, se habían planteado una serie de cuestiones. Se consideraba inapropiado enumerar los países que habían ratificado el Convenio entre la aprobación de

las enmiendas de 2014 y 2016 y su entrada en vigor, pero que aún no habían comunicado su posición en relación con la aceptación de dichas enmiendas. También se plantearon otras preocupaciones importantes porque el proyecto de resolución parecía cambiar el procedimiento acordado por el Comité Tripartito Especial y extender el procedimiento de aceptación tácita en el procedimiento de enmienda del MLC, 2006. Con respecto al período especificado en el proyecto de resolución para la expresión del desacuerdo formal con las enmiendas, varios representantes gubernamentales consideraban que un período de seis meses era excesivamente corto, teniendo en cuenta la complejidad del proceso de adoptar la legislación nacional necesaria, incluidas las consultas conexas. Un representante gubernamental de Finlandia indicó que cada vez que se enmendaba el Convenio, su Gobierno tenía que indicar al Director General que estaría vinculado por las enmiendas únicamente tras una notificación expresa ulterior de aceptación, ya que era necesario que las enmiendas fueran aceptadas por el Parlamento, lo que solía llevar más de seis meses. Las enmiendas de 2016 seguían ante el Parlamento esperando ser aceptadas. Un representante gubernamental de Portugal recordó que el MLC, 2006 había sido ratificado por Portugal tras la adopción de las enmiendas de 2014, las cuales, de conformidad con la Constitución nacional, estaban sujetas a un largo proceso de aprobación que conllevaba la aprobación del Parlamento y la ratificación por el Presidente. En la actualidad, se estaba siguiendo el procedimiento y la aceptación de Portugal se notificaría en su debido momento a la Oficina. No obstante, todos los buques que enarbolaban el pabellón portugués que entraban dentro del ámbito de aplicación del Convenio debían llevar a bordo documentos que demostraran la garantía financiera tal como exigían las enmiendas y como se indicó en la circular núm. 42 de 2017 emitida por la autoridad nacional competente. Un representante gubernamental de China indicó que la situación en su país era análoga a la de Portugal, y que ya había comenzado el proceso legislativo nacional para la aplicación de las enmiendas de 2014. Un representante de la República Islámica del Irán indicó que en el ordenamiento jurídico de su país, la declaración de aceptación o de no aceptación era realizada por el Parlamento.

- 222.** En vista de las cuestiones anteriores, se formularon varias propuestas para ampliar a doce meses o más el período para la expresión del desacuerdo formal, o para la adopción de un enfoque más flexible con respecto a su duración. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que el período de seis meses debería ampliarse a doce meses o más para ponerlo en conformidad con el período establecido en el artículo XIV del MLC, 2006 y para aliviar la carga que representaba para los procesos legislativos, administrativos y consultivos nacionales. Los representantes gubernamentales de la República de Corea, Estados Unidos, Filipinas, Portugal y Reino Unido propusieron soluciones similares. Los representantes gubernamentales de Estados Unidos, Grecia y Reino Unido pidieron que se aclarara la fecha a partir de la cual se contaría el período.
- 223.** El Consejero Jurídico, en lo tocante a la duración propuesta del período para la expresión del desacuerdo con las enmiendas, hizo referencia al ejemplo de Finlandia y aclaró que un Miembro podría notificar a la OIT que aún no estaba en posición de aceptar las enmiendas. Cuando el Miembro estuviera dispuesto a aceptar las enmiendas, podría indicarlo a través de una nueva notificación. En relación con la fecha de inicio a partir de la cual se contaría el período de seis meses o más, señaló que ésta sería la fecha de notificación por la Oficina a cada uno de los Miembros de que se trate, y no una fecha generalmente aplicable que cubriera a todos los Miembros.
- 224.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que los países podrían indicar en su notificación que no estaban dispuestos a aceptar las enmiendas. Coincidió asimismo en que el período se ampliara a doce meses. El Vicepresidente armador señaló que la duración del período podría revisarse a nueve meses, aunque seis meses parecía un período más apropiado.
- 225.** Varios representantes gubernamentales, incluidos el Presidente del Grupo Gubernamental y los representantes gubernamentales de Noruega y Portugal, expresaron su considerable

preocupación en relación con la base jurídica del procedimiento de aceptación tácita de las enmiendas propuestas en el proyecto de resolución. Un representante gubernamental de la República Islámica del Irán cuestionó la base jurídica de la notificación a los Estados Miembros que sería enviada por el Director General.

- 226.** El Consejero Jurídico aclaró que el artículo XV del MLC, 2006 ya preveía un procedimiento de enmienda tácito, que era una de sus principales innovaciones en comparación con otros instrumentos de la OIT. Señaló que, en relación con las enmiendas de 2014, se había puesto a disposición de más de 50 Estados Miembros un período de dos años para expresar formalmente su desacuerdo con las enmiendas, en cuyo defecto entraban en vigor para ellos. Una veintena de Estados Miembros habían ratificado el MLC, 2006, entre junio de 2014 y enero de 2017, cuando las enmiendas de 2014 habían entrado en vigor, por lo que estaban cubiertos por la «laguna» identificada en el artículo XV. De estos Estados Miembros, 16 países aún no habían indicado su posición en lo referente a las enmiendas de 2014, y otros seis, que se encontraban en una posición similar en relación con las enmiendas de 2016, no habían indicado su posición a este respecto. En lo tocante a los comentarios sobre la base jurídica para el procedimiento de enmienda tácito propuesto para los Estados Miembros cubiertos por la «laguna», el orador señaló que una decisión unánime en forma de resolución adoptada en última instancia por el Comité Tripartito Especial, que era el órgano supremo encargado de las cuestiones marítimas en virtud del MLC, 2006, como la Conferencia de las Partes en dicho Convenio, mostraría prácticamente a la Oficina cómo aplicar por analogía el procedimiento de enmienda tácito previsto en el artículo XV a los Miembros de que se trate. El Comité Tripartito Especial se regía por el artículo XIII del Convenio, había sido establecido por el Consejo de Administración y su mandato era examinar continuamente la aplicación del Convenio. El mandato del Comité Tripartito Especial le permitía un cierto grado de flexibilidad a este respecto. Se podía suponer que el Director General invitaría a los Estados Miembros en cuestión a expresar formalmente su acuerdo o desacuerdo sobre la base de las disposiciones del Comité Tripartito Especial. Si bien estaba claro que el método legal más apropiado para resolver la «laguna» sería la enmienda formal del artículo XV del Convenio, esto conllevaría un proceso sumamente largo y costoso de convocatoria de una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, y exigiría la ratificación de cualquier enmienda resultante por 30 Miembros en representación del 33 por ciento del arqueo mundial. En relación con el efecto jurídico del procedimiento de aceptación tácita, el proyecto de resolución proponía un período para que los Miembros expresaran formalmente su desacuerdo con las enmiendas, en cuyo defecto las enmiendas se considerarían aceptadas. Dicho procedimiento, importado de la OMI, ya estaba previsto en el MLC, 2006 (artículo XIV, párrafo 9) y constituía una solución práctica, dentro del espíritu del Convenio, para asegurar una igualdad de condiciones.
- 227.** La Presidenta especificó que el procedimiento propuesto en el proyecto de resolución no afectaría a los Estados Miembros que ya hubieran ratificado el MLC, 2006. El Vicepresidente armador aclaró que el procedimiento de enmienda tácito propuesto no se aplicaría a enmiendas anteriores, sino sólo futuras. Añadió que la carta del Director General se enviaría a los Estados Miembros de que se trate tras el registro de su instrumento de ratificación del Convenio.
- 228.** Una representante gubernamental de Grecia consideró que la base jurídica del procedimiento propuesto era débil, y propuso que se establecieran los mismos límites que los especificados en el artículo XV, párrafos 8, *a)* y *b)*, 9 y 10, del Convenio. Un representante gubernamental de Portugal consideró que era inapropiado dar efecto jurídico a un instrumento que no fuera legalmente vinculante, y advirtió que podría tener el efecto de obligar a ciertos Estados Miembros a cambiar su posición y a indicar su desacuerdo con enmiendas con las que anteriormente habían estado de acuerdo. Un representante gubernamental de la República de Corea coincidió en que enmendar los artículos del Convenio conllevaría un proceso largo y costoso, por lo que la solución propuesta por los interlocutores sociales era pragmática, sin constituir un instrumento jurídicamente vinculante y, por ende, utilizar la expresión «se

debería considerar que las han aceptado» en lugar de «se considerará». Un representante gubernamental de los Estados Unidos reconoció que el procedimiento de enmienda del Convenio sería demasiado largo y que los interlocutores sociales estaban tratando de hallar una solución práctica. La solución debería aproximarse lo más posible al texto del Convenio, y debería aclararse la fecha a partir de la cual comenzaría a contabilizarse el período de doce meses.

- 229.** El Consejero Jurídico, tomando nota de las preocupaciones expresadas acerca de que el enfoque propuesto carecía de una base jurídica sólida, indicó que había comprendido que la intención de quienes habían redactado la resolución era proponer una solución pragmática que tuviera por objeto reproducir lo previsto en el párrafo 9 del artículo XIV, a saber, que los Miembros estarían vinculados por las enmiendas a menos que declararan su desacuerdo formal en un período de tiempo específico. Esto era indudablemente un enfoque flexible que el Comité Tripartito Especial, en consonancia con su mandato de seguir examinando continuamente la aplicación del Convenio, podría considerar oportuno adoptar. Además, el enfoque parecía estar en consonancia con los principios generales que habían inspirado el MLC, 2006, es decir, el establecimiento de una igualdad de condiciones para la industria, la facilitación de un procedimiento de enmiendas acelerado, y la adopción de un texto que fuera firme en lo que respecta a los principios, pero flexible en relación con la aplicación. Asimismo, la solución propuesta parecería estar en consonancia con el principio subyacente al artículo 11 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, que preveía que: «El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado podrá manifestarse mediante la firma, el canje de instrumentos que constituyan un tratado, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier otra forma que se hubiere convenido.». Por consiguiente, si el Comité Tripartito Especial lo acordaba unánimemente, la resolución podría proporcionar una base para que los Miembros de que se trate expresaran su consentimiento permaneciendo en silencio, lo que se consideraría una aceptación de las enmiendas. Por último, el orador recordó que la CEACR había solicitado específicamente al Comité Tripartito Especial que examinara la cuestión de la «laguna». En vista de la discusión, el proyecto de resolución podría enmendarse de tal modo que previera que «... el Director General debería invitar a los Miembros de que se trate que no deseen estar vinculados por las enmiendas a expresar formalmente su desacuerdo en el período establecido para la comunicación de cualquier desacuerdo informal de los Estados ratificantes en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo XV, o en el plazo de doce meses a partir de la fecha de ratificación, la que sea posterior, en defecto de lo cual se debería considerar que las han aceptado, entendiéndose así que las disposiciones de los párrafos 8, 11 y 13 del artículo XV deberían aplicarse por analogía en estos casos». El texto propuesto pretendía «sincronizar» lo máximo posible los plazos para la enmienda tácita aplicables a los Miembros que hubieran ratificado el Convenio antes de la aprobación de las enmiendas por la Conferencia con los plazos aplicables a los Miembros cubiertos por la «laguna».
- 230.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que, si bien la versión enmendada del proyecto de resolución parecía más aceptable, no se apoyaba unánimemente. Cuando se adoptaron las enmiendas al Código del MLC, 2006, los gobiernos necesitaron tiempo para tomar las disposiciones administrativas necesarias y para emprender el proceso legislativo. Sin embargo, se debería alentar a la Oficina a prestar asistencia a los Estados Miembros que acababan de ratificar el Convenio a dar efecto a las enmiendas que habían adoptado.
- 231.** El Vicepresidente armador expresó su decepción por la falta de apoyo a la resolución para afrontar la laguna. El objetivo del proyecto de resolución era cerrar una brecha e instituir un procedimiento que establecería un período para que los Estados afectados por la laguna expresaran formalmente su desacuerdo con las enmiendas, lo que les daría más tiempo para concluir su proceso legislativo antes de aceptar las enmiendas.

-
232. Un representante gubernamental de la República de Corea indicó que este problema no se había previsto cuando se adoptó el Convenio. Cualquier solución propuesta debería basarse en el período establecido en el artículo XV. Un representante gubernamental de Noruega indicó que, si bien su país no estaría cubierto por el proyecto de resolución, la cuestión que estaba examinándose no justificaría el largo y complejo procedimiento de enmienda del Convenio. Expresó su apoyo a la versión enmendada de la resolución. Un representante gubernamental de Bulgaria, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea representados en el Comité Tripartito Especial, dijo que había un desacuerdo en lo que respecta al proyecto de resolución.
233. Una representante gubernamental de Grecia indicó que el objetivo era lograr una protección más amplia de la gente de mar, por lo que era importante asegurar que el texto del proyecto de resolución estuviera en consonancia con el Convenio. Expresó su apoyo al proyecto de resolución, en su versión enmendada. Un representante gubernamental de Filipinas añadió que la gente de mar no debería verse afectada por la laguna que se había identificado. Un representante gubernamental de los Estados Unidos indicó que, como uno de los países que podría verse afectado por la laguna, el texto enmendado del proyecto de resolución representaba un buen equilibrio.
234. Un representante gubernamental de Portugal reiteró su preocupación por la seguridad jurídica de la solución propuesta. Un representante gubernamental del Brasil, otro país que podría verse afectado por el proyecto de resolución, expresó su inquietud en lo que respecta a la seguridad jurídica.
235. Un representante gubernamental del Reino Unido, al tiempo que expresó su acuerdo con los representantes gubernamentales de Estados Unidos, Filipinas, Grecia y Noruega, pidió a la Oficina que reiterara su posición jurídica con respecto al proyecto de resolución.
236. El Consejero Jurídico aclaró que había comprendido que la lógica subyacente al proyecto de resolución presentado conjuntamente por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar se basaba en una laguna que se había detectado tras la entrada en vigor del Convenio. Dado que el procedimiento de enmienda de los artículos del Convenio era largo y costoso, y que el alcance del problema disminuiría con el tiempo, se necesitaba una solución práctica. En este contexto, se consideró que una decisión unánime del Comité Tripartito Especial, actuando como la Conferencia de las Partes que se reunían periódicamente para examinar de manera continua el Convenio, podría proporcionar suficiente orientación a la Oficina en lo tocante a esta cuestión. De conformidad con la solución propuesta, los Estados Miembros que habían ratificado el Convenio y estaban cubiertos por la laguna dispondrían de un período de tiempo para reaccionar que estaba lo más en consonancia posible con el período de dos años previsto en el artículo XV, párrafo 6, del Convenio. Aunque una resolución no tenía el peso jurídico de una enmienda formal al texto del Convenio, proporcionaría a la Oficina una base sólida para que se siguiera el procedimiento.
237. Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar, tomando nota de la falta de apoyo unánime, acordaron retirar la resolución.

b) Resolución relativa a las medidas que deben adoptarse con respecto al abandono de la gente de mar

238. El proyecto de resolución fue presentado por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores.
239. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que su Grupo apoyaba ampliamente la resolución. Sin embargo, se habían planteado algunas cuestiones con respecto al significado

del término «gobiernos» en los párrafos *a)*, *b)* y *c)* de la resolución, y a si la intención era hacer referencia a los Estados del pabellón, los Estados del puerto o el país de nacionalidad del marino. Dicha cuestión podría resolverse utilizando la expresión «Estados Miembros». Si bien el Grupo Gubernamental apoyaba ampliamente el párrafo *c)*, se había expresado cierta preocupación por la referencia al apoyo «consular», que no se especificaba en las enmiendas de 2014. Además, si bien las enmiendas de 2014 determinaban que los armadores eran los principales responsables de la gente de mar abandonada, la resolución parecía indicar que esta responsabilidad incumbía ante todo a los gobiernos.

- 240.** El Vicepresidente armador señaló que podría estar de acuerdo con la utilización de la expresión «Estados Miembros». Añadió que era importante recordar que el término «insta» que figuraba en la resolución no creaba una obligación jurídica. Era preciso que todos los gobiernos, incluidos los Estados del pabellón y del puerto, y los países de nacionalidad de la gente de mar, se interesaran y participaran en la notificación de casos de gente de mar abandonada. Aunque la referencia a los servicios consulares no estaba contenida en las enmiendas de 2014, dichos servicios podrían ser importantes, por ejemplo, en el caso de que se retuviera un pasaporte. Las *Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*, de la OMI-OIT, incluían una referencia a los servicios consulares.
- 241.** En lo tocante a la notificación de casos de abandono de la gente de mar para su inclusión en la base de datos OMI-OIT, el Vicepresidente de la gente de mar señaló que la ITF estaba prácticamente sola en lo que respecta a la introducción de información en la base de datos. Convendría que todas las partes interesadas recibieran toda la información posible de otras entidades o personas. Si bien algunos gobiernos ya notificaban al sistema, se debería alentar a muchos más a hacer lo propio.
- 242.** Un representante gubernamental de Noruega indicó que los documentos preparados por la OMI mostraban claramente su deseo de desempeñar un papel activo en la resolución de casos de abandono. Sin embargo, era necesario saber de antemano a quién dirigirse en tales casos, por ejemplo, en la OIT y la OMI.
- 243.** La Secretaria General señaló que la OIT había desarrollado una práctica sólidamente establecida, conforme a la cual los casos de abandono se encauzaban a través de la Oficina del Director General, que interponía sus buenos oficios para intervenir y recordar a los Miembros en cuestión sus obligaciones dimanantes del Convenio, o de las directrices de la OMI-OIT en el caso de que los Estados Miembros no hubieran ratificado el MLC, 2006.
- 244.** Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que, en muchos casos de abandono, ni el Estado de pabellón ni el Estado del puerto habían ratificado el Convenio, en particular cuando tales casos tenían lugar en el Golfo, aunque algunos de los países afectados estaban empezando a adoptar medidas más efectivas. Lo que se necesitaba era recibir apoyo de los gobiernos colectivamente, y también a título individual, para tratar de superar la intolerable situación de la gente de mar abandonada.
- 245.** Un portavoz del Grupo de los Armadores añadió que, en ciertos casos, por ejemplo, cuando la gente de mar estaba gravemente enferma y se requería asistencia humanitaria urgente, no era fácil que los interlocutores sociales tomaran medidas efectivas. En tales circunstancias, la Oficina requería asistencia especial.
- 246.** La resolución, tal como se adoptó, está contenida en el anexo V.

c) Resolución relativa a la facilitación del permiso para bajar a tierra y del tránsito

- 247.** El proyecto de resolución fue presentado por los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores.
- 248.** El Vicepresidente armador, presentando la resolución, puso énfasis en que, si bien el permiso para bajar a tierra era esencial para la salud y el bienestar de la gente de mar, en algunas partes del mundo tenía grandes dificultades para acceder al mismo. Por lo tanto, el proyecto de resolución, al tiempo que reconocía las inquietudes por la seguridad, expresaba preocupación por las dificultades a las que se enfrentaba la gente de mar para acceder al permiso para bajar a tierra y al tránsito en ciertos puertos y terminales de todo el mundo, e indicaba algunos de los ámbitos de preocupación. El orador propuso enmendar el título del proyecto de resolución para ponerlo en conformidad con la terminología ampliamente aceptada, incluida la OMI, añadiendo las palabras «y del tránsito».
- 249.** Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar propuso una enmienda al párrafo *c)*, para reconocer que «un mayor número de» Estados Miembros habían ratificado el Convenio núm. 185, y para sustituir las palabras «el capellán del puerto y los visitantes de los buques» por las palabras más generales «los visitantes de los buques, incluidos los representantes de las organizaciones de bienestar y de las organizaciones sindicales de la gente de mar», que también irían seguidas de la siguiente nota a pie de página: «Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), 2003, en su versión enmendada, artículo 16.3.15».
- 250.** El Presidente del Grupo Gubernamental, indicando el apoyo de los interlocutores sociales al proyecto de resolución, señaló que los representantes gubernamentales de las regiones mencionadas en el texto habían tomado nota de la situación. También comentó que la cuestión de los visados Schengen seguía discutiéndose. Aunque cuestionó que la nota a pie de página fuera necesaria, un representante gubernamental de Nigeria confirmó la importancia del Código PBIP. Añadió que, si bien estaba clara la importancia que éste revestía para que la gente de mar estuviera menos sola, era fundamental que se autorizara cualquier visita o acceso a las instalaciones portuarias en el ámbito de las medidas de seguridad pertinentes.
- 251.** Un representante gubernamental de la República Islámica del Irán puso de relieve que los problemas relacionados con el acceso de la gente de mar al permiso para bajar a tierra no eran nuevos, y que era muy importante para la industria del transporte marítimo que se diera efecto a las disposiciones de los instrumentos internacionales. La gente de mar había sido tratada injustamente a este respecto durante muchos años, al menos en algunas partes del mundo, y se necesitaban nuevas medidas para hacer efectivos los instrumentos jurídicamente vinculantes, incluidos el MLC, 2006 y el Convenio núm. 185. Propuso añadir referencias a otros instrumentos internacionales pertinentes y, en particular, a las normas 3.44 y 3.44 *bis* del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL), 1965, y a la Resolución A.1090 (28) de la OMI sobre el trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra. Estas disposiciones establecían el requisito de conceder el permiso para bajar a tierra independientemente de la opinión política, el origen social o el Estado del pabellón del buque, y de evitar el trato injusto de la tripulación.
- 252.** La resolución se adoptó con las enmiendas propuestas por los Vicepresidentes de los armadores y de la gente de mar, y del representante gubernamental de la República Islámica del Irán. La resolución, tal como fue adoptada, está contenida en el anexo VI.

d) Resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior

- 253.** El proyecto de resolución fue presentado por el Grupo de la Gente de Mar.
- 254.** El Vicepresidente de la gente de mar, presentando la resolución, indicó que la navegación interior desempeñaba un papel importante en el transporte de mercancías y personas en muchas partes del mundo. Sin embargo, los trabajadores de dicho sector se enfrentaban a unas condiciones de vida y de trabajo únicas que algunas veces no cumplían las normas mínimas. En efecto, el único instrumento de la OIT que cubría específicamente la navegación interior era la Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (núm. 8). Aunque la navegación interior estaba sumamente regionalizada, con el transcurso de los años habían surgido ciertas tendencias mundiales. Por ejemplo, los avances tecnológicos habían facilitado y, en algunos casos reemplazado, el trabajo tradicional de la tripulación. En algunas regiones, incluida América Latina, algunos trabajadores del sector habían indicado violaciones del derecho de libertad sindical y de negociación colectiva. Además, en los últimos años se habían producido muchos accidentes en los que habían estado implicados buques de navegación interior en Asia y África, a lo que habían contribuido la formación deficiente, las prácticas laborales peligrosas, las normas inadecuadas, el cumplimiento deficiente y la ausencia de diálogo social. Por ejemplo, en el Canal de Panamá, había habido conflictos entre los trabajadores y la Autoridad del Canal por la seguridad operacional, que se habían agravado debido a la falta de un diálogo social constructivo. En vista de los vínculos entre la navegación marítima y la navegación interior, la resolución instaba al Comité Tripartito Especial a formular una recomendación al Consejo de Administración para que convocara una reunión sectorial en el bienio 2020-2021 a fin de discutir la promoción del trabajo decente en el sector de la navegación interior y de brindar a los trabajadores del sector una oportunidad para expresar sus opiniones.
- 255.** El Vicepresidente armador indicó que su Grupo no tenía autoridad para formular comentarios sobre el sector de la navegación interior.
- 256.** Una representante gubernamental de Panamá señaló que la propuesta era muy positiva para los Estados Miembros. No se pretendía extender el MLC, 2006 a la navegación interior, sino comenzar el proceso de elaborar normas para el sector. Un representante gubernamental de Filipinas añadió que brindaba una buena oportunidad para abordar la cuestión del abuso de la gente de mar dedicada a la navegación interior, para examinar sus derechos en comparación con los de la gente de mar, y para examinar las condiciones de trabajo generales de los trabajadores en la navegación interior.
- 257.** Un representante gubernamental de China, recordando que China tenía muchos kilómetros de ríos interiores, recordó que el Comité Tripartito Especial sólo se centraba en el MLC, 2006 que cubría únicamente la navegación marítima. Los representantes gubernamentales de Bulgaria y Tailandia estuvieron de acuerdo en que el mandato del Comité Tripartito Especial no cubría la navegación interior. Un representante gubernamental de los Estados Unidos indicó que el objetivo de la resolución no era extender el MLC, 2006 a la navegación interior, sino hacer extensivas las condiciones de trabajo de la gente de mar a los trabajadores de la navegación interior. Sin embargo, el Comité Tripartito Especial no tenía el mandato de hacer esto.
- 258.** El Vicepresidente de la gente de mar indicó que el proyecto de resolución no pretendía ampliar el ámbito de aplicación del MLC, 2006. Su único propósito era alentar la celebración de una reunión sectorial sobre la cuestión del trabajo decente en el sector de la navegación interior.
- 259.** La resolución, tal como fue adoptada, está contenida en el anexo VII.

e) Resolución relativa a las enmiendas a las pautas de la OIT para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto a fin de reflejar las enmiendas al Código del MLC, 2006

- 260.** El proyecto de resolución fue presentado por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar.
- 261.** El Vicepresidente armador explicó que la resolución pretendía cerrar otra brecha que se había detectado en relación con el Convenio, a saber, la necesidad de actualizar las pautas para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto a fin de reflejar las enmiendas al Código adoptadas en 2014 y 2016, y de cara a futuras enmiendas. De conformidad con el asesoramiento proporcionado por la Oficina, la solución propuesta pretendía gestionar el procedimiento de enmienda de las pautas lo más rápidamente posible tras la entrada en vigor de las enmiendas, a fin de lograr la armonización en la aplicación y el control del cumplimiento del Convenio. El órgano subsidiario propuesto llevaría a cabo sus labores por correspondencia, y su composición (cuatro miembros de cada Grupo) estaba concebida para asegurar que fuera suficientemente pequeño para trabajar de manera efectiva y seguir siendo representativo al mismo tiempo.
- 262.** Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar dijo que también podría incluirse texto para asegurar que el resultado del grupo de correspondencia se remitiera, antes de su finalización, a todos los Estados Miembros, a fin de que la autoridad competente formulara comentarios, en el plazo de un mes tras su recepción.
- 263.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que su Grupo, apoyando la lógica subyacente a la resolución propuesta y estando de acuerdo en principio, tenía una serie de cuestiones que plantear. En primer lugar, si bien el establecimiento del grupo de correspondencia aceleraría las labores que debían llevarse a cabo, podría dar lugar a que se excluyera del proceso a gobiernos interesados. Una participación más amplia conduciría a una mayor aceptación del resultado. En efecto, algunos representantes gubernamentales temían que el proceso propuesto pudiera ser inseguro y destacaron la necesidad de un proceso más integrante.
- 264.** La representante gubernamental de los Estados Unidos recordó que el artículo XIII especificaba que los Estados Miembros que no habían ratificado el Convenio no tenían derecho de voto, pero sí podrían participar. Sin embargo, tal como estaba redactada la resolución, quedaban excluidos de toda participación. Destacó asimismo que el grupo de correspondencia necesitaría un excelente mandato para orientar sus labores.
- 265.** Un representante gubernamental de la República Islámica del Irán señaló que era necesario aclarar que los mandantes tendrían derecho a formular comentarios antes de que el resultado se sometiera al Consejo de Administración, y que el grupo de correspondencia sería un órgano subsidiario del Comité Tripartito Especial. Además, debería concederse suficiente tiempo para que las autoridades nacionales celebraran consultas con sus propios órganos competentes, incluidas las autoridades del Estado del puerto.
- 266.** El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en que el grupo de correspondencia fuera un órgano subsidiario del Comité Tripartito Especial, y en que todos los Estados Miembros de que se trate, y no sólo los que hubieran ratificado el Convenio, participaran en el procedimiento de consulta.
- 267.** La Presidenta explicó que el grupo de correspondencia llevaría a cabo su labor, y difundiría a continuación el resultado de los comentarios que debían formularse de conformidad con el plazo, y que los comentarios se remitirían nuevamente al grupo de correspondencia para su consolidación antes de someter el resultado al Consejo de Administración.

-
268. Un representante gubernamental de la República de Corea puso de relieve que un período de un mes no bastaría y no permitiría la plena participación de los Estados Miembros en cuestión. Por lo tanto, propuso un período de tres meses. Los representantes gubernamentales de Bahamas, Bulgaria, Canadá, India, Kenya, Noruega, Portugal y Tailandia estuvieron de acuerdo con el período de tres meses.
269. Se añadió un nuevo apartado a la resolución que preveía que se difundiría el resultado de la labor del grupo de correspondencia de cara a la enmienda de las pautas para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto, antes de su finalización, a todos los Estados Miembros, para que las autoridades competentes formularan observaciones, en el plazo de tres meses a partir de su recepción.
270. La resolución, en su forma adoptada, está contenida en el anexo VIII.

f) Resolución relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006

271. El proyecto de resolución fue adoptado por el Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial y transmitido al Comité Tripartito Especial para su aprobación y adopción, con el modelo adjunto.
272. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó su firme apoyo a la utilización del modelo de una manera voluntaria al presentar propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 como un medio para facilitar su examen. Un representante gubernamental de la República de Corea propuso la supresión de los corchetes que habían permanecido en el modelo. Esto fue acordado.
273. La resolución, en su forma adoptada, está contenida en el anexo IX.

g) Proyecto de resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006 en lo que respecta a la piratería y el robo a mano armada contra los buques

274. Un representante gubernamental de Bulgaria, presentando el proyecto de resolución, indicó que se había puesto de manifiesto que podría surgir un problema al aplicar las enmiendas al Código que habían sido adoptadas por la presente reunión en relación con la documentación requerida en virtud del MLC, 2006, y en particular las partes I y II de la declaración de conformidad laboral marítima. Por consiguiente, el proyecto de resolución instaba a los Estados Miembros a que reconocieran la necesidad de un período de transición para emitir o renovar los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad marítima que estaban de conformidad con el Convenio, en su versión enmendada, y a que reconocieran que la entrada en vigor de las enmiendas no debería invalidar de manera alguna los certificados de trabajo marítimo o las declaraciones de conformidad laboral marítima emitidos antes de la entrada en vigor de las enmiendas, también en relación con el ejercicio del control por el Estado del puerto.
275. El Vicepresidente armador indicó que, al considerar las propuestas de enmienda al Código, el Grupo de los Armadores había indicado claramente que no podría aceptar las enmiendas relacionadas con un nuevo sistema de garantía financiera, debido a las preocupaciones expresadas acerca de si éste era necesario, apropiado o proporcionado. La otra principal preocupación estaba relacionada con las cargas administrativas que la regularidad de las

enmiendas al Código había comenzado a imponer a los gobiernos y los armadores, especialmente en relación con los cambios operados en la legislación y la documentación nacionales, y concretamente en las partes I y II de la declaración de conformidad laboral marítima. Tomando nota de los comentarios realizados por los gobiernos en relación con los retos que conllevaba aplicar las enmiendas que ya se habían adoptado, y observando los esfuerzos que debían desplegar los armadores para cumplir las enmiendas de 2014, el proyecto de resolución era muy preocupante. Si bien el Grupo de los Armadores había estado de acuerdo con las enmiendas adoptadas por la presente reunión, en el entendimiento de que codificaban la práctica actual, y la integraban en el Convenio para que resultara más cómodo, no había cambiado su opinión de que la protección del salario de la gente de mar en caso de piratería y de robo a mano armada contra los buques ya estaba prevista en el Convenio tal como se había adoptado en 2006. Por lo tanto, el orador consideró que los cambios a las partes I y II de la declaración de conformidad laboral marítima como consecuencia de las enmiendas tal vez fueran innecesarios. Si bien los Estados Miembros tenían la prerrogativa de decidir si los cambios a la declaración de conformidad laboral marítima eran apropiados, el proyecto de resolución daba realmente la impresión de que dichos cambios eran innecesarios y podrían causar confusión, además de suponer cargas y dificultades considerables. Por lo tanto, se opuso al proyecto de resolución.

- 276.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que ciertas delegaciones podrían apoyar el proyecto de resolución, mientras que otras se oponían firmemente al mismo.
- 277.** Un representante gubernamental de Noruega expresó su firme oposición al proyecto de resolución. Su país tenía la política de incluir en la parte I de la declaración de conformidad marítima únicamente las referencias a la legislación que eran necesarias, es decir, las que serían objeto de inspección a bordo. Estaba claro a este respecto que los derechos de la gente de mar que fuera detenida en caso de piratería o de robo a mano armada no podrían ser objeto de inspección a bordo. Además, aunque las enmiendas al Código que se habían adoptado requerirían medidas para su aplicación a través de la legislación, no se necesitarían cambios en los documentos que los buques debían llevar a bordo. Un representante gubernamental de Barbados expresó asimismo su oposición al proyecto de resolución, que podría conducir a que los Estados trataran de imponer sus propias leyes nacionales a los buques que hacían escala en sus puertos. Los representantes gubernamentales de Filipinas y Panamá coincidieron en que el proyecto de resolución no era apropiado.
- 278.** El Vicepresidente de la gente de mar, a la luz de los comentarios formulados, no apoyó el proyecto de resolución.
- 279.** El proyecto de resolución se retiró.

X. Otros asuntos

- 280.** El Vicepresidente de la gente de mar, a la luz de la discusión relativa a la derogación o el retiro de convenios específicos y, más en particular, al probable retiro del Convenio núm. 147 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial, alentó a la Oficina a que colaborara con los Estados Unidos en un esfuerzo por discutir los beneficios de la ratificación del MLC, 2006, tanto para este país como para la industria marítima internacional, incluidos los efectos del Programa de control por el Estado del puerto de los Estados Unidos en la aplicación del Convenio. Esto aseguraría unas condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar.
- 281.** Un representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló que la cuestión de la situación de los instrumentos derogados que se enumeraban en el Convenio núm. 147 incumbía a los Estados del puerto. Los Estados Unidos comprendían sus responsabilidades en virtud del

Convenio núm. 147 y la legislación seguiría en vigor, aun cuando se derogara el Convenio núm. 147.

282. El Vicepresidente de la gente de mar recordó a toda la gente de mar que había perdido su vida en accidentes marítimos desde la última reunión del Comité Tripartito Especial y deseó todo lo mejor a sus familias.

Designación de la Mesa del Comité

283. La Mesa del Comité de aquí a la próxima reunión del Comité Tripartito Especial se designó como sigue:

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

Vicepresidentes: Sr. Martin Marini (miembros gubernamental, Singapur)

Sr. David Heindel (miembro de la gente de mar, Estados Unidos)

Sr. Dirk Max Johns (miembro armador, Alemania)

Fecha de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial

284. Se acordó que la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial se celebraría del 18 al 22 de abril de 2021.

XI. Clausura de la reunión

285. La Secretaria General encomió al Comité por cumplir su mandato y llevar a cabo las numerosas tareas previstas en su apretada agenda. Señalando que el Sr. Bowring ya no continuaría su labor como Vicepresidente armador y miembro del Comité, recordó que había dirigido al Grupo de los Armadores en la OIT desde 2006 y había actuado como portavoz del Grupo de los Armadores en las discusiones sobre la aplicación y el control del cumplimiento antes de la conferencia de 2006 que había adoptado el MLC, 2006. El Sr. Bowring había asistido a las reuniones en la OIT en nombre del Grupo de los Armadores durante más de veinte años y siempre había preconizado el proceso de diálogo social. La oradora le agradeció su apoyo al trabajo marítimo al margen de las reuniones formales de la OIT, y su dedicación y voluntad de realizar progresos en lo que respecta a las cuestiones que afectaban al bienestar de la gente de mar. Su activa participación en los esfuerzos encaminados a solucionar los casos de abandono relativos al Liberty Pruddencia y al Bramco 1 era digna de halago. La oradora también expresó su agradecimiento al Sr. Cacdac, Vicepresidente gubernamental del Comité, que había contribuido a las labores del Comité con su sabiduría, sus conocimientos técnicos y su orientación constructiva durante estos dos mandatos como Vicepresidente.

286. El Vicepresidente armador indicó que, a pesar de la gran presión en cuanto al tiempo, el Comité había podido mantener discusiones constructivas sobre una serie de retos a los que se enfrentaba el sector marítimo. Consideró que el hecho de que el Convenio pudiera enmendarse no significaba que tuviera que enmendarse: cada enmienda tenía repercusiones, conocidas y desconocidas, y podrían causar conflictos potenciales y tener efectos imprevistos. En particular, el Convenio no tenía que enmendarse cuando las cuestiones planteadas ya estaban cubiertas, incluso en un sentido general, por las disposiciones existentes. El MLC, 2006 estaba estableciendo claramente una nueva dirección para la industria y la Oficina. La labor del Comité había aumentado considerablemente los

conocimientos del Convenio y aclarado la manera en que debería utilizarse en el futuro. El orador estaba encantado de que el Convenio hubiera sido ratificado por 86 Estados Miembros y que hubiera más ratificaciones en curso. Confiaba en que fuera ratificado por muchos más países a fin de lograr el objetivo inicial de ratificación en consonancia con el Convenio MARPOL, el Convenio SOLAS y el Convenio de Formación. Añadió que el Grupo de los Armadores tomaba muy en serio su responsabilidad de velar por el bienestar de la gente de mar. Aunque las nuevas disposiciones relativas a los seguros contenidas en el Convenio estaban empezando a reducir al mínimo el impacto en casos de abandono, aún debían realizarse esfuerzos para resolver las cuestiones pendientes. Los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados de residencia debían actuar de manera responsable para cumplir con sus obligaciones, tal como se indicaba en el MLC, 2006 y las directrices conjuntas de la OMI-OIT sobre el abandono de la gente de mar. Dado que ésta era su última reunión del Comité Tripartito Especial, expresó su gratitud por el honor y el privilegio de dirigir el dinámico y comprometido Grupo de la Gente de Mar y deseó éxito a todos en el futuro.

- 287.** El Vicepresidente de la gente de mar observó que la adopción de las enmiendas al Código era al menos un pequeño paso para mitigar los efectos negativos de la piratería en la gente de mar y sus familias. El Comité Tripartito Especial también había realizado grandes progresos a través de su examen de una serie de instrumentos marítimos anteriores y había reafirmado la importancia del respeto de los derechos fundamentales de la gente de mar en virtud del artículo III del Convenio. Era fundamental seguir fomentando nuevas ratificaciones del MLC, 2006 y del Convenio núm. 185. Las discusiones referentes a la base de datos OMI-OIT sobre los casos notificados de abandono de la gente de mar y el estudio de la ITF también habían sido importantes para poner de relieve las tendencias, los progresos realizados y los retos persistentes al resolver dichos casos. Expresó su agradecimiento por los esfuerzos de los armadores y los gobiernos para apoyar todo el proceso, y agradeció al Sr. Bowring su compromiso y al Sr. Cacadac su activa participación.
- 288.** La Presidenta agradeció la labor realizada por el Comité y la valiosa contribución de todos los grupos durante las discusiones. También dio las gracias a los miembros del Comité por haber sido designados para otro mandato. Declaró clausurada la reunión.

Anexo I

Orden del día de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial (Ginebra, 23-27 de abril de 2018)

1. Informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
2. Examen de las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)
3. Intercambio de información relacionada con la puesta en práctica del MLC, 2006
4. Examen de toda eventual solicitud de celebración de consultas formulada en virtud del artículo VII del MLC, 2006
5. Examen de las normas internacionales del trabajo sobre el trabajo marítimo (sobre la base de la solicitud formulada por el Consejo de Administración en el marco del funcionamiento del mecanismo de examen de las normas) ¹
6. Otros asuntos

¹ 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](#). La decisión puede consultarse en: http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461375/lang--es/index.htm.

Anexo II

Sesión informativa sobre la aplicación de las enmiendas de 2014 al MLC, 2006 (P&I Clubs)

Véase la presentación de la sesión informativa sobre la aplicación de las enmiendas de 2014 al MLC en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/--normes/documents/presentation/wcms_626970.pdf [disponible solamente en inglés].

Anexo III

Enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a la regla 2.1

Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

Introducir un nuevo párrafo 7, tal como figura a continuación:

7. Todo Miembro deberá exigir que el acuerdo de empleo de la gente de mar continúe teniendo efectos cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido o de que cualquiera de las partes haya notificado su suspensión o terminación. A efectos del presente párrafo:

- a) el término *piratería* tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;
- b) la expresión *robo a mano armada contra los buques* deberá designar todo acto ilícito de violencia, de detención o de depredación, o amenaza de tales actos, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos de manera intencional.

Enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a la regla 2.2

Norma A2.2 – Salarios

Insertar un nuevo párrafo 7, tal como figura a continuación:

7. Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se le deberán seguir pagando sus salarios y otras prestaciones en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional aplicables, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de esta norma, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1 o, en caso de que el marino muera durante su cautiverio, hasta la fecha de su muerte determinada con arreglo a la legislación nacional aplicable. Las expresiones *piratería* y *robo a mano armada contra los buques* tienen el mismo significado que en el párrafo 7 de la norma A2.1.

Enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a la regla 2.5 – Repatriación

Pauta B2.5.1 – Derecho a repatriación

Sustituir el párrafo 8 por el siguiente:

8. El derecho a la repatriación podría expirar si la gente de mar interesada no lo reclama en un período 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 *piratería* y *robo a mano armada contra los buques* tienen el mismo significado que en el párrafo 7 de la norma A2.1.

Anexo IV

Resumen de las recomendaciones relativas a los instrumentos marítimos

Edad mínima		
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta
Convenio núm. 7	Norma superada	Retiro
Convenio núm. 58	Norma superada	<ul style="list-style-type: none"> • Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 58 a ratificar el MLC, 2006 • Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos • Alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 que han ratificado el Convenio núm. 138, pero que han fijado una edad mínima de 14 años, a que: i) fijen de conformidad con el 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 • Examinar la situación del Convenio núm. 58 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial
Recomendación núm. 153	Norma superada	Retiro
Examen médico (gente de mar)		
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta
Convenio núm. 16	Norma superada	Derogación
Convenio núm. 73	Norma superada	Derogación
<ul style="list-style-type: none"> • Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 16 o el Convenio núm. 73 en relación con los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos • Promover la ratificación del MLC, 2006, entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 16 o el Convenio núm. 73 		
Formación y calificaciones (gente de mar)		
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta
Convenio núm. 53	Norma superada	Derogación
Convenio núm. 74	Norma superada	Derogación
<ul style="list-style-type: none"> • Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 53 o el Convenio núm. 74 en relación con los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos • Promover la ratificación del MLC, 2006, entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 53 o el Convenio núm. 74 		
Contratación y colocación (gente de mar)		
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta
Convenio núm. 9	Norma superada	Derogación
Convenio núm. 179	Norma superada	Retiro
Recomendación núm. 107	Norma superada	Retiro
Recomendación núm. 186	Norma superada	Retiro
Acuerdos de empleo de la gente de mar		
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta
Convenio núm. 22	Norma superada	<ul style="list-style-type: none"> • Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 22 a ratificar el MLC, 2006 • Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 22 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos • Examinar la situación del Convenio núm. 22 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial
Salarios y horas de trabajo y de descanso de la gente de mar, y dotación de los buques		
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta
Convenio núm. 57	Norma superada	Retiro
Recomendación núm. 49	Norma superada	Retiro
Convenio núm. 76	Norma superada	Retiro
Convenio núm. 93	Norma superada	Retiro
Convenio núm. 109	Norma superada	Retiro
Recomendación núm. 109	Norma superada	Recomendar que el Consejo de Administración tome nota del reemplazo jurídico de la Recomendación núm. 109 por la Recomendación núm. 187
Convenio núm. 180	Norma superada	Retiro
Recomendación núm. 187	Norma superada	Retiro

Derecho a vacaciones (gente de mar)			
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta	
Convenio núm. 54	Norma superada	Retiro	
Convenio núm. 72	Norma superada	Retiro	
Convenio núm. 91	Norma superada	Abrogación	Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 91 a ratificar el MLC, 2006
Convenio núm. 146	Norma superada	<ul style="list-style-type: none"> Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 146 a ratificar el MLC, 2006 Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 146 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos Examinar la situación del Convenio núm. 146 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial Reconocer que el Convenio núm. 146 prevé que los Estados pueden extender su aplicación a las personas excluidas de la definición de gente de mar contenida en el Convenio, o de ciertas categorías de éstas, y señalar a la atención del Grupo de Trabajo tripartito del MEN cualquier problema que esto pueda plantear 	
Repatriación de la gente de mar			
Instrumento	Clasificación	Acción propuesta	
Convenio núm. 23	Norma superada	<ul style="list-style-type: none"> Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 23 a ratificar el MLC, 2006 Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 23 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos Examinar la situación del Convenio núm. 23 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial 	
Recomendación núm. 27	Norma superada	Retiro	
Convenio núm. 166	Norma superada	<ul style="list-style-type: none"> Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 166 a ratificar el MLC, 2006 Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 166 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos Examinar la situación del Convenio núm. 166 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial 	
Recomendación núm. 174	Norma superada	Retiro	
Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio			
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta	
Convenio núm. 8	Norma superada	Derogación	Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 8, a extender su aplicación a los territorios no metropolitanos
Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar			
Instrumento	Clasificación	Medida propuesta	
Recomendación núm. 77	Norma superada	Recomendar que el Consejo de Administración tome nota del reemplazo jurídico de la Recomendación núm. 77 por la Recomendación núm. 137	
Recomendación núm. 137	Norma superada	Retiro	
Recomendación núm. 139	Norma superada	Retiro	
Convenio núm. 145	Norma superada	Derogación	<ul style="list-style-type: none"> Alentar a los países vinculados por el Convenio núm. 145 a ratificar el MLC, 2006 Alentar a los países que han ratificado el MLC, 2006, y que siguen vinculados por el Convenio núm. 145 con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a los territorios no metropolitanos
Recomendación núm. 154	Norma superada	Retiro	

Anexo V

Resolución relativa a las medidas que deben adoptarse con respecto al abandono de la gente de mar

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada:

Habiendo celebrado su tercera reunión en Ginebra del 23 al 27 de abril de 2018;

Habiendo adoptado medidas relacionadas con el abandono de la gente de mar en su primera reunión, y habiendo discutido en su segunda y tercera reuniones las cuestiones que persisten;

Reconociendo la necesidad de una resolución rápida y efectiva de los casos en que la gente de mar es abandonada;

Reconociendo asimismo que es preciso prestar apoyo a la gente de mar que es abandonada desde o en los buques que enarbolan los pabellones de Estados que no han ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, o que trabaja a bordo de dichos buques, a través de la aplicación de las *Directrices OIT/OMI sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*,

- a) alienta a todos los Estados Miembros que aún no lo han hecho a que acepten las enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, para que la gente de mar goce de la protección necesaria prevista por las mismas, e invita a los Estados Miembros que aún no han ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, a que lo hagan sin demora;
- b) insta a todos los Estados Miembros a que notifiquen inmediatamente casos de abandono en sus jurisdicciones, para que puedan incluirse en la base de datos conjunta OIT/OMI de casos de abandono notificados y a que actualicen el estado de los casos una vez resueltos;
- c) insta a todos los Estados Miembros a que proporcionen la asistencia social, los servicios consulares y los servicios médicos necesarios a la gente de mar afectada de conformidad con las disposiciones de las enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, o teniendo en cuenta las orientaciones contenidas en las *Directrices OIT/OMI sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*, de una manera oportuna, y a que contribuyan a la repatriación rápida de los miembros de la tripulación afectados, y
- d) invita al Consejo de Administración a que pida al Director General que colabore estrechamente con la Organización Marítima Internacional a fin de dialogar con las partes respectivas, y que contribuya a resolver los casos difíciles.

Anexo VI

Resolución relativa a la facilitación del permiso para bajar a tierra y del tránsito

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada:

Habiendo celebrado su tercera reunión en Ginebra del 23 al 27 de abril de 2018;

Reconociendo que la Organización Internacional del Trabajo, a través de su adopción de enmiendas a los anexos I, II y III del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), destacó la importancia que reviste la facilitación eficiente del permiso para bajar a tierra para la gente de mar;

Tomando nota de que en el Convenio núm. 185 los Estados Miembros reconocen que la gente de mar trabaja y vive en buques dedicados al comercio internacional y que el acceso a las instalaciones en tierra y el permiso para bajar a tierra son elementos decisivos para el bienestar de la gente de mar y, en consecuencia, para el logro de una navegación más segura y de unos océanos más limpios;

Tomando nota de que la regla 4.4 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, exige a los Miembros que velen por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, sean de fácil acceso;

Tomando nota asimismo de que otros instrumentos internacionales pertinentes, en particular la norma 3.44 y 3.44 *bis* del anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), 1965, y la Resolución A.1090 de la OMI sobre el trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra,

- a) reconoce que los Estados tratan de proteger sus fronteras aéreas, terrestres y marítimas;
- b) expresa preocupación por las dificultades que sigue teniendo la gente de mar para acceder al permiso para bajar a tierra y para estar en tránsito en ciertos puertos y terminales en todo el mundo;
- c) reconoce que, aunque un mayor número de Estados Miembros ha ratificado el Convenio núm. 185, parece que sigue planteando problemas velar por que el Convenio se aplique tal como se previó inicialmente, y que los visitantes de los buques, incluidos los representantes de las organizaciones de bienestar y de las organizaciones sindicales de la gente de mar¹, tienen dificultades continuas para acceder a algunas zonas portuarias;
- d) insta a los Estados Miembros a reconocer el derecho de la gente de mar a gozar de un permiso para bajar a tierra, y a velar por que el acceso al permiso para bajar a tierra y el tránsito conexo se faciliten eficientemente de conformidad con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, y
- e) invita al Consejo de Administración a pedir al Director General que difunda esta resolución y que la señale a la atención de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones.

¹ Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), en su versión enmendada, artículo 16.3.15.

Anexo VII

Resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada:

Habiendo celebrado su tercera reunión en Ginebra del 23 al 27 de abril de 2018;

Tomando nota de los estrechos vínculos entre el transporte marítimo y la navegación interior, y de la interrelación entre ambos sectores en la cadena de suministro del transporte;

Tomando nota de que los accidentes mortales en el sector de la navegación interior empañan la imagen pública de todo el sector del transporte marítimo;

Tomando nota de que el único instrumento de la Organización Internacional del Trabajo que cubre el sector de la navegación interior es la Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (núm. 8),

Lamenta la pérdida regular de vidas causada por accidentes en partes del sector;

Tomando nota de que los trabajadores del sector de la navegación interior se enfrentan a condiciones de vida y de trabajo únicas que requieren una atención especial;

Tomando nota del contenido del documento de trabajo núm. 297 sobre las condiciones de vida y de trabajo en la navegación interior en Europa, publicado por la Oficina Internacional del Trabajo en 2013;

Reconociendo que existe un déficit en partes del sector en relación con las condiciones de vida y de trabajo decentes, y que la Oficina Internacional del Trabajo debería adoptar medidas para encarar dicho déficit;

Reconociendo la importancia de las vías navegables interiores como un medio de transporte sostenible tanto para la carga como para las personas,

Alienta a los órganos consultivos sectoriales ¹, que se reunirán en enero de 2019, a considerar recomendar al Consejo de Administración que convoque una reunión sectorial en el bienio 2020-2021 para discutir el modo en que podría promoverse el trabajo decente en el sector de la navegación interior.

¹ Los órganos consultivos sectoriales (compuestos por coordinadores regionales gubernamentales, coordinadores de la Organización Internacional de Empleadores (OIE) y de la Confederación Sindical Internacional (CSI) y representantes de las federaciones sindicales internacionales y los interlocutores sectoriales de la OIE pertinentes, y apoyados por la Oficina) se establecieron en 2007 para profundizar en los procesos de consulta que tienen por objeto examinar el contenido y el tipo de actividades sectoriales y formular recomendaciones para apoyar a la Oficina en el establecimiento de prioridades para las actividades sectoriales (véase documento [GB.298/12 \(Rev.\)](#), párrafo 40).

Anexo VIII

Resolución relativa a las enmiendas a las pautas de la OIT para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto a fin de reflejar las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada:

Habiendo celebrado su tercera reunión en Ginebra del 23 al 27 de abril de 2018;

Recordando que la Conferencia Internacional del Trabajo, habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptó la Resolución XIII relativa al desarrollo de pautas para la inspección por el Estado del pabellón, así como la Resolución IV relativa al desarrollo de pautas para el control por el Estado rector del puerto, las cuales instaron a que las reuniones tripartitas de expertos elaboraran pautas para llevar a cabo inspecciones por el Estado del pabellón y prestar asistencia a los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto que llevan a cabo inspecciones con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de que, sobre la base de las resoluciones mencionadas anteriormente, las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, y las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, fueron adoptadas en 2008;

Tomando nota de la adopción de las enmiendas de 2014 y 2016 al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y teniendo presente el proceso continuo de examen y la posible adopción de las enmiendas al Convenio;

Consciente de que las pautas para la inspección por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto mencionadas anteriormente no proporcionan orientaciones a las autoridades del Estado del pabellón y del Estado del puerto con respecto a las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y que esto ha suscitado preocupación por la falta de armonización en su aplicación y control del cumplimiento,

Decide, a tenor de lo dispuesto en el artículo 15 de su Reglamento, establecer un órgano subsidiario con el siguiente mandato:

- i) llevar a cabo sus labores por correspondencia a fin de enmendar las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, y las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, con miras a reflejar únicamente las enmiendas al Convenio;
- ii) difundir el resultado, antes de su finalización, a todos los Estados Miembros para que la autoridad competente formule observaciones, en el plazo de tres meses a partir de su recepción, y
- iii) someter el resultado de estas labores al Consejo de Administración para que autorice la publicación de las pautas enmendadas en el sitio web de la OIT.

El órgano subsidiario estará integrado por cuatro representantes gubernamentales, cuatro representantes de los armadores y cuatro representantes de la gente de mar, de conformidad con el Reglamento del Comité Tripartito Especial, y recibirá el apoyo de la Oficina.

Las labores del órgano subsidiario serán coordinadas por la Mesa del Comité Tripartito Especial.

Anexo IX

Resolución relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)

La tercera reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, habiendo recibido las recomendaciones del Grupo de Trabajo establecido por la segunda reunión del STC y refrendado por el Consejo de Administración en su 326.^a reunión (marzo de 2016) relativas al procedimiento para la elaboración de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006, de conformidad con el artículo XV del Convenio:

- i) decide recomendar la utilización del formulario adjunto para servir de orientación para la preparación y presentación de propuestas de enmienda y, a este respecto;
- ii) sugiere que la Mesa del STC pueda, ya sea directamente o previa solicitud, proporcionar comentarios y observaciones de manera confidencial a los autores de las propuestas de enmienda con objeto de facilitar las discusiones subsiguientes en el STC, y
- iii) destaca que la comunicación voluntaria con la Mesa del STC no debe obstaculizar el derecho de presentar propuestas de enmienda, de conformidad con el párrafo 2 del artículo XV del Convenio, y no debería retrasar la comunicación sin demora de las propuestas de enmienda a todos los Miembros de la Organización, como se requiere en virtud del párrafo 3 del artículo XV.

**Formulario para la presentación de propuestas de enmiendas
al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada (MLC, 2006), de conformidad
con el artículo XV**

*El presente formulario que ha de utilizarse de manera voluntaria, contiene una lista de
informaciones para facilitar el examen por el STC de una propuesta de enmienda al Código*

Fecha: día/mes/año

Tema

Propuesta presentada por (sírvase señalar según proceda):

<input type="checkbox"/> Gobierno(s) de (apoyado por:)
<input type="checkbox"/> Armadores
<input type="checkbox"/> Gente de mar

Datos

Nombre:.....
Cargo:.....
Correo electrónico:
Teléfono:.....

Referencia (únicamente para uso de la Oficina)

Antecedentes

Sírvase explicar los antecedentes de la propuesta (*facilitando, por ejemplo, los
instrumentos o discusiones internacionales pertinentes, datos o estadísticas, actividades de
organizaciones internacionales, actividades en otros foros, etc.*)

Objetivo

Sírvase explicar el motivo/los motivos de la propuesta (*indicando, por ejemplo, la necesidad de una enmienda, ya sea a las normas (parte A), pautas (parte B) o ambas, y de qué manera esta enmienda el o los objetivos estratégicos del MLC, 2006, en su forma enmendada*).

Consideraciones pertinentes

Sírvase explicar los beneficios o consecuencias (sociales, financieras, prácticas, administrativas u otras), de la propuesta, de ser procedente.

Enmienda propuesta

Norma	Pauta	Texto actual (si el texto es nuevo, sírvase indicar «no se aplica»)	Texto propuesto

Medida o medidas provisional(es), de aplicarse

Sírvase especificar toda medida provisional sugerida que deba ser adoptada con la enmienda propuesta.

Sírvase adjuntar todo documento o referencia pertinentes en apoyo de la propuesta.

Nota: el autor de la propuesta tal vez desee discutir informalmente el contenido de esta propuesta con los funcionarios de STC antes de su presentación oficial.

Enmiendas al Código

Artículo XV

1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente artículo.

2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses).

4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si:

- a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta;
- b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y
- c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.

5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente.

6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información.

7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11. Ello no obstante:

- a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y
- b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un período determinado.

9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en el apartado a) del párrafo 8 supra entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior.

10. El período a que se refiere el apartado b) del párrafo 8 supra no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda.

11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.

12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor:

- a) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que:
 - i) en virtud del párrafo 7 del presente artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo, o
 - ii) en virtud del apartado a) del párrafo 8 del presente artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda, y
- b) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado b) del párrafo 8 supra, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente artículo.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the third meeting of the Special Tripartite Committee
of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006)
Présidente de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)
Presidenta de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial
para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada (MLC, 2006)

Ms Julie CARLTON, Maritime & Coastguard Agency, United Kingdom

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr Greg PUSEY, Australian Maritime Safety Authority

BAHAMAS

Capt. Dwain E. HUTCHINSON, The Bahamas Maritime Authority, United Kingdom

Mr Oli OLSEN, The Bahamas Maritime Authority, United Kingdom

BANGLADESH

Mr M.D. Shahjahan HOWLADER, Department of Shipping

Mr Habibur RAHMAN, Directorate of Seamen & Emigration Welfare

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Bart HEYLBROECK, Service public fédéral Mobilité et Transports – DG Navigation

M^{me} Anyès NAUWELAERTS, Service public fédéral Mobilité et Transports – DG Navigation

M^{me} Thérèse BOUTSEN, mission permanente de la Belgique, Genève, Suisse

BENIN BÉNIN

M. Guy Basilide AGUEHOUNDE, Direction de la marine marchande

BULGARIA BULGARIE

Mr Marko BAZLYANKOV, Bulgarian Maritime Administration

CANADA CANADÁ

Mr Bernard LECLERC, Transport Canada

Ms Lysane DURAND, Department of Justice

CHILE CHILI

S. E. Sra. Carla SERAZZI, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

Sr. Alex SALDÍAS, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

Sr. Ricardo MATUTE, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

Sra. Daniela FERREIRA, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

CHINA CHINE

Mr Yuli CHEN, Shanghai Maritime University

Mr Ping GUO, Dalian Maritime University

Mr Mao HONGXIN, Guangdong Maritime Safety Administration

Mr Yu HONG JIANG, Maritime Safety Administration

Mr Wang CHENG, Ministry of Human Resources and Social Security

Mr Li GANG, Ministry of Human Resources and Social Security

Mrs Li GUANYU, Ministry of Transport

Mr Yang XINZHAI, Maritime Safety Administration

Ms Ming Hong LI

CÔTE D'IVOIRE

M. Djenan Jean-Claude BABY, Officier des affaires maritimes et portuaires

M. Yao AMANI, Officier des affaires maritimes et portuaires

M. Assi Laurent EBAKOUÉ, mission permanente de Côte d'Ivoire, Genève, Suisse

CROATIA CROATIE CROACIA

Ms Ana-Marija BATINOVIĆ, Ministry of Sea, Transport and Infrastructure

CUBA

Sra. Alicia GONZÁLEZ GUTIÉRREZ, Misión Permanente de Cuba, Ginebra, Suiza

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms Nanna Elm Bille ADAMSEN, Danish Maritime Authority

Ms Charlotte Ahrendt STEEN, Danish Maritime Authority

Ms Kristina RAVN, Danish Maritime Authority

DJIBOUTI

M. Houmed Gaba Maki HOUMED GABA, mission permanente de Djibouti, Genève, Suisse

**DOMINICAN REPUBLIC
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
REPÚBLICA DOMINICANA**

S. E. Sra. Gilka MELÉNDEZ, Misión Permanente de la República Dominicana, Ginebra, Suiza

Sra. Priscila BAUSTISTA DE LA CRUZ, Misión Permanente de la República Dominicana, Ginebra, Suiza

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Ms Aino-Maija ALSTELA, Ministry of Social Affairs and Health

Mr Nico STEINER, Ministry of Economic Affairs and Employment

FRANCE FRANCIA

M. Yves LE NOZAHIC, ministère de la Transition écologique et solidaire, Direction des affaires maritimes

M. Thibault ROCHARD, ministère de la Transition écologique et solidaire, Direction des affaires maritimes

GEORGIA GÉORGIE

Mr Merba KADJAIA, LEPL Maritime Transport Agency

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Ms Dietz ULRIKE, Bundesministerium für Arbeit und Soziales

Mr Sebastian KANNENBERG, Federal Ministry of Labour and Social Affairs

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr Vasiliki ANTONAKOU, Hellenic Ministry of Maritime Affairs Insular Policy

Ms Marina CHARALAMPOUS, Hellenic Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy

INDIA INDE

Mr Venkatesan SRIKANTH, Ministry of Labour and Employment

Mr Subhash BARGUZER, Ministry of Shipping

INDONESIA INDONÉSIE

Ms Rina SETYAWATI, Permanent Mission of Indonesia, Geneva, Switzerland

Mr Epafra SITEPU, Ministry of Foreign Affairs

**ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN
REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN**

Mr Abbas TAVAZONI ZADEH, Ports and Maritime Organization

Mr Aliakbar MARZBAN, Ports and Maritime Organization

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Tomoyasu IZAKI, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Mr Setsuo NOMURA, Japan Maritime Center

Mr Satoru YANASE, Management Systems Department

Ms Mariko OTA, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Mr Fumihiko KANEKO, Permanent Mission of Japan, Geneva, Switzerland

JORDAN JORDANIE JORDANIA

Mr Walid Ismail AL HANNINI, Jordan Maritime Commission

KENYA

Ms Josephine Mabuti NTHIA, Kenya Maritime Authority

KIRIBATI

Capt. Etekieru IOTUA, Marine Training Centre

**KOREA, REPUBLIC OF
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE
COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Jung-Hee KANG, Ministry of Oceans and Fisheries

Mr Ho-Hyun JIN, Ministry of Oceans and Fisheries

Mr Hyun-Wook DOO, Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology

Mr Yeong-Woo JEON, Korea Maritime & Ocean University

Mr Yung-sok CHOE, Korea Maritime Institute

Mr Byeong Hee KWON, Permanent Mission of Korea, Geneva, Switzerland

LATVIA LETTONIE LETONIA

Ms Sandra LIELBARDE, Maritime Administration of Latvia

LIBERIA LIBÉRIA

Mr David PASCOE, Liberian International Ship and Corporate Registry

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M^{me} Annabel ROSSI, ministère de l'Économie

M. Marc SIUDA, ministère de l'Économie

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Abdul Aziz ABDULLAH, Ikhtisas Kelautan Malaysia

Mr Mohd Hisham RUBANI, Marine Department of Malaysia

Mr Shaharuzzaman BAHARUM, Marine Department Malaysia

MALTA MALTE

Mr Gordon CUTAJAR, Merchant Shipping Directorate

Mr Ivan TABONE, Merchant Shipping Directorate

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Capt. Thomas HEINAN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, United States

Ms Elizabeth BOUCHARD, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, United States

Capt. Giorgio DE SCIORA, ISM, ISPS, MLC, Tonnage and Operational Issues, Italy

Mr Alexander VON STEIN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, United States

Capt. Ashley COOPER, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, Monaco

MYANMAR

Mr Kyaw THU NYEIN, Permanent Mission of Myanmar, Geneva, Switzerland

Ms Ngu WAR SWE, Permanent Mission of Myanmar, Geneva, Switzerland

NAMIBIA NAMIBIE

Mr George TSHATUMBU, Namibian High Commission to the United Kingdom

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Ms Monique RAQUET, Ministry of Social Affairs and Employment

Mr Erik BIJMOLT, Foundation Shipping Industry

Mrs Conny OLDE OLTHOF, Ministry of Social Affairs and Employment

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Rotimi FASHAKIN, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency

Mr Amos KUJE, Maritime Labour Office

Mr Ibrahim S. UMAR, Special Assistant to the Director-General

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Haakon STORHAUG, Norwegian Maritime Authority

Mr Kjetil KÅSAMOEN, DNV GL

Ms Unn Caroline LEM, Norwegian Maritime Authority

OMAN OMÁN

Mr Salim ALBADI, Ministry of Manpower

Mr Abdulla ALMULLAHI, Ministry of Manpower

PANAMA PANAMÁ

S. E. Sr. Ramón Alberto MORALES QUIJANO, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza

S. E. Sr. César Augusto GÓMEZ RUILOBA, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza

Sra. Mayte Elisa BURGOS VALDÉS, Autoridad Marítima de Panamá

Sra. Giovanna VILLAMONTE SANTOS, Autoridad Marítima de Panamá

Sra. Vielka Yariely VIGIL DE GRACIA, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral

Sra. Karen Elizabeth WILLIAMS GARCIA, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral

PARAGUAY

Sr. Jorge BRIZUELA, Misión Permanente del Paraguay, Ginebra, Suiza

PERU PÉROU PERÚ

Sr. Pedro Aristóteles ALARCÓN GARRO, Autoridad Marítima Nacional

Sr. Jaime Ramón BARANDIARÁN LACA

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hans Leo J. CACDAC, Overseas Worker Welfare Administration

Mr Delmer R. CRUZ, Philippine Overseas Labor Office, Geneva, Switzerland

POLAND POLOGNE POLONIA

Capt. Marek ŁĘSKI, Maritime Office

Ms Magdalena NOJSZEWSKA-DOCHEV, Permanent Mission of the Republic of Poland, Geneva, Switzerland

PORTUGAL

Sr. Luís Claudino DE OLIVEIRA, Dirección General del Empleo y de las Relaciones de Trabajo

Sra. Carlota Leitão CORREIA, Dirección General de Recursos Naturales, Seguridad y Servicios Marítimos

Sra. Ana Maria Pestana TONILHAS DA SILVA MORÃO, Dirección General de Recursos Naturales, Seguridad y Servicios Marítimos

**RUSSIAN FEDERATION
FÉDÉRATION DE RUSSIE
FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr Sergey ARISTOV, Ministry of Transport

Mr Alexander POSHIVAY, Federal Agency of Maritime and River Transport

Ms Olga SHCHEGLOVSKAYA, Ministry of Transport

Mr Pavel ZEMLIANSKII, Russian Registry

Ms Elena LAVRENTEVA, Maritime and Inland Shipping

Ms Inna MAMONOVA, Social Insurance Fund

SAUDI ARABIA ARABIE SAOUDITE ARABIA SAUDITA

Mr Faisal ALSULTAN, Public Transport Authority

SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR

Mr Martin MARINI, Maritime and Port Authority of Singapore

Mr Wei-Jun MUN, Maritime and Port Authority of Singapore

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sra. Alba BALLESTEROS SASTRE, Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

Sr. Miguel QUINTERO FERNANDEZ, Dirección General de la Marina Mercante

SRI LANKA

Mr Nimal Saranatissa SAMARASHINGHE ARACHCHILAGE, Ministry of Labour, Trade Union, Relations and Sabaragamuwa Development

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Fredrik JONSSON, Swedish Transport Agency

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M^{me} Barbara TRAUTWEILER, Office suisse de la navigation maritime

**TANZANIA, UNITED REPUBLIC OF
TANZANIE, RÉPUBLIQUE-UNIE DE
TANZANÍA, REPÚBLICA UNIDA DE**

Mr Emmanuel Ewald MARIJANI, Tanzania Shipping Agencies Corporation

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Angkana TECHAGOMAIN, Ministry of Labour

Ms Chuleerat THONGTIP, Permanent Mission of Thailand, Geneva, Switzerland

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mohamed EL FERSI, ministère du Transport

M^{me} Lamia ZROUD, ministère du Transport

M. Yassine SALAH, mission permanente de Tunisie, Genève, Suisse

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Ms Basak BOZDEMIR, Ministry of Labour and Social Security

Dr Fatih YILMAZ, Ministry of Transport, Maritime Affairs & Communications

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr John COUSLEY, Department for Transport

Ms Alicia DE VRIES, Department for Transport

Ms Louise UNSWORTH, Maritime and Coastguard Agency

Mr Nelson MARTIN LAWRENCE, Department for Transport

Mr Richard THOMPSON, Department for Transport

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Ms Mayte MEDINA, US Coast Guard, Department of Homeland Security

Shipowner representatives Représentants des armateurs Representantes de los armadores

Ms Eleni ANTONIADOU, International Marine Contractors Association, United Kingdom

Mr David BOLOMINI, International Group of P&I Clubs, United Kingdom

Mr Gerardo BORROMEIO, Filipino Shipowners Association, Philippines

Mr Arthur BOWRING, Hong Kong Shipowners Association, Hong Kong, China

Mr Anders BRODJE, Bahamas Shipowners Association, United Kingdom

M^{me} Claudia VELLA CASA GRANDE, ECSA, Belgique

Ms Sarah CERCHE, Maritime Industry Australia Limited, Australia

Mr Timothy CLARK, The Japanese Shipowners' Association, United Kingdom

Mr Sophoclis CONSTANTINOU, Cyprus Shipping Chamber, Cyprus

M^{me} Virginie COSTEL, Armateurs de France, France

Mr Alexander FROLOV, Russian Chamber of Shipping, Russian Federation

Mr Francesco GARGIULO, IMEC LTA, United Kingdom

Mr Jonathan HARE, International Group of P&I Clubs, United Kingdom

Mr Peter HINCHLIFFE, ISF/ICS, United Kingdom
Mr Stewart INGLIS, International Chamber of Shipping (ICS), United Kingdom
Mr Yuji ISODA, The Japanese Shipowners' Association, Japan
Ms Mitsuka IZUO, The Japanese Shipowners' Association, Japan
Dr Dirk Max JOHNS, VDR German Shipowners' Association, Germany
Mr George KOLTSIDOPOULOS, Union of Greek Shipowners, Greece
Mr Nikolaos MERTZANIDIS, Cruise Lines International Association (CLIA) Europe, Belgium
Ms Hilde PEETERS, Royal Belgian Shipowners' Association, Belgium
Mr Leonardo PILIEGO, Italian Shipowners' Association, Italy
Mr Mark John RAWSON, Liberian Shipowners Council, United States
Mr Brian SALERNO, CLIA, United States
Mr Tim SPRINGETT, UK Chamber of Shipping, United Kingdom
Capt. Rajesh TANDON, V. Ships Crew – V. Ships India PVT. Ltd., India
Mr Paal TANGEN, Norwegia Shipowners' Association, Norway
Ms Anne Windfeldt TROLLE, Danish Shipping, Denmark
Mr Alexander TSITSONIS, RMI Vessel Owners, Greece
Mr Freiderikos VERGADOS, Union of Greece Shipowners, Greece
Ms Natalie WISEMAN SHAW, International Shipping Federation (ISF), United Kingdom

**Seafarer representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar**

Mr Tomas ABRAHAMSSON, Seko – Service-och kommunikationsfacket, Sweden
Mr Michael ANNISSETTE, Seamen & Waterfront Workers' Trade Union, Trinity and Tobago
Mr Fabrizio BARCELLONA, International Transport Workers' Federation (ITF), United Kingdom
Ms Hege-Merethe BENGTTSSON, NUME, Norway
M. Seddik BERRAMA, Union générale des travailleurs algériens (UGTA), Algérie
Mr Hormaz BHARUCHA, The Maritime Union of India, India
Mr Zillur BHUIYAN, Bangladesh Merchant Marine Officers' Association, Bangladesh
Mr Charles Gerard BOYLE, Nautilus International (UK), United Kingdom
M. Nicholas BRAMLEY, Nautilus International, Suisse
Mr Patrice CARON, Seafarers' International Union of Canada (SIU), Canada
Mr Ioannis CHALAS
M. Jean-Philippe CHATEIL, FOMM UGICT CGT, France
M. Sébastien CROM, Fédération des officiers de la marine marchande (FOMM UGICT CGT), France
Mr Mark DICKINSON, Nautilus International (UK), United Kingdom
Mr Peter GEITMANN, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), Germany
Sr. João de Deus GOMES PIRES, Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMM), Portugal
Mr Oleg GRYGORIUK, Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, Ukraine
Ms Catherine HAIZEL, Ghana Merchant Navy Officers' Association (GMNOA), Ghana
Mr David HEINDEL, Seafarers' International Union of North America (SIU), United States

Mr Guo HEJUN EUGENE, Singapore Organisation of Seamen (SOS), Singapore

M. Matthieu HENRY, Syndicat des officiers de la marine marchande (UGICT CGT), France

M. Simon-Clovis HYVERNAT, Fédération des officiers de la marine marchande (UGICT CGT), France

Mr Jan HOJGAARD

Mr Simon-Clovis HYVERNAT

Sr. Juan Carlos INOSTROZA CARCAMO, Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, Chile

Mr Mats JOHANSSON, Maritime Officers' Association, Sweden

Mr Nopadol KAEWSUWAN, Thai Seafarers' Association, Thailand

Mr Shigeru KAKUCHI, All Japan Seamen's Union, Japan

Ms Sannaleena KALLIO, Finnish Seafarers' Union FSU, Finland

Mr Ting KAM YUEN, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong

Mr Karsten KRISTENSEN, 3F Denmark, Denmark

Mr Sergii KAZANTSEV, MTWTU, Ukraine

Mr Igor KOVALCHUK, Seafarers' Union of Russia, Russian Federation

Mr Wai Man LEE, Merchant Navy Officers' Guild – Hong Kong, Hong Kong

M. Thierry LE GUEVEL, Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT), France

Mr Ziquan Kelvin LIN, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore

Mr Mikael LINDMARK, SEKO, Sweden

Mr Odd Rune MALTERUD, Norwegian Union of Marine Engineers (NUME), Norway

Sr. Desiderio José MARTÍN JORDEDÓ, Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo (SMC-UGT), España

Ms Sascha MEIJER, Nautilus International, Netherlands

Mr Lai MING HONG, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong

Mr Yasumi MORITA, All Japan Seamen's Union (JSU), Japan

Ms Hideko MORITA, All Japan Seamen's Union (JSU), Japan

Mr Carlos Augusto MULLER, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, Brazil

Dr Hossam El Dein MUSTAFA, Workers Union, Egypt

Mr Mohamed Hassan KHALIFA, Workers Union, Egypt

Mr Josiah Aron MWAKIBUJA, Tanzania Seafarers' Union, United Republic of Tanzania

Mr Terje PETTERSEN, Norsk Sjømannsforbund (Norwegian Seafarers' Union), Norway

Mr Kenny REINHOLD, SEKO, Sweden

Mr Saman REZAEI, Iranian Merchant Mariners Syndicate, Islamic Republic of Iran

Mr Jesus SALE, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Philippines

Mr Ake SELANDER, International Organisation of Masters, Mates & Pilots, United States

Ms Jacqueline SMITH, ITF, United Kingdom

Mr Somiruwan SUBASINGHE, International Transport Workers' Federation (ITF), United Kingdom

Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia, Russian Federation

Mr Terence TAN, SMOU

Mr Amar Singh THAKUR, The Maritime Union of India, India

Mr Kam Yuen TING, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong

Mr Yoshihiro TOYOMITSU

Mr Agapios TSELENTIS, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Greece

Mr Jonathan WARRING, ITF, United Kingdom

Mr Trisno WASILAN SLAMET, Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), Indonesia

Mr Hiroyuki WATANABE, All-Japan Seamen's Union (JSU), Japan

Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation (ITF), United Kingdom

Ms Dorotea ZEC, Seafarers' Union of Croatia (Sindikat Pomo Raca Hrvatske), Croatia

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Association of Classification Societies (IACS)
Association internationale des sociétés de classification (IACS)
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

Mr Adam DUNIKOWSKI, Poland

International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale (ICMA)
Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)

Mr Douglas STEVENSON, United States

Mr Jason ZUIDEMA, Canada

International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime
Asociación Internacional de Salud Marítima

Ms Ilona DENISENKO, Belgium

Mr Nebojsa NIKOLIC, Belgium

International Trade Union Confederation (ITUC)
Confédération syndicale internationale (CSI)
Confederación Sindical Internacional (CSI)

Ms Raquel GONZÁLEZ, ITUC Geneva Office (ITUC-GO), Switzerland

Ms Maité LLANOS, ITUC Geneva Office (ITUC-GO), Switzerland

International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN)

Mr Roger HARRIS, United Kingdom

Mr Suresh IDNANI, India

Maritime Transport Workers' Union of Russia (MTWUR)

Mr Valentin SIROTYUK, Russian Federation

Representatives of United Nations specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Union (EU)
Union européenne (UE)
Unión Europea (UE)

Mr Florin TUDORIE, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Switzerland
Ms Paloma GARCÍA GARCÍA, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, European Commission, Belgium
Mr Staffan EKWALL, Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission, Belgium
Mr Paul PETERS, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, European Commission, Belgium
Ms Annarita PIAZZA, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Switzerland

Representatives of other international organizations
Représentants d'autres organisations internationales
Representantes de otras organizaciones internacionales

Mr Jan Engel DE BOER, International Maritime Organization (IMO), United Kingdom
Ms Anette Carien DROPPERS, Paris MoU on PSC, Netherlands

Visitors Visiteurs Visitantes

Ms Aline BATISTA, MSC Cruises, Switzerland
Ms Hege-Merethe BENGTTSSON, Norwegian Union of Marine Engineers, Norway
Mr Robert BRINDLE, Lloyd's Register Group Ltd, United Kingdom
Ms Shelley BRYEN, WorldReach Software, Canada
M. Alexandre CHARBONNEAU, Université de Bordeaux, France
Ms Sharon COVENEY
Ms Maria-Cristina DRAGOMIR, Constanta Maritime University, Romania
Mr Steven GRANT, WorldReach Software, Canada
Mr Augusto GRIECO SANT'ANNA MEIRINHO, National Coordination of Port and Waterway Labour (CONATPA), Brazil
Mr Siegfried GRUBER, Austrian State Printing House / Österreichische Staatsdruckerei, Austria
Ms Amy LIEBTHAL
Ms Katherine LOCKWOOD
M. Guillaume LOONIS-QUÉLEN, Union marine et maritime universelle, Suisse
Mr Richard LORIAUX, DLRS Limited (Partner to WorldReach Software), Ireland
Mr Mauricio Coentro Pais de MELO, Labour Prosecution Service, Brazil

Mr Chester QUINTAL

Mr Nikolaos SARATZIS, Cargill International SA, Switzerland

Mr Siegfried SKOKOFF, Austrian State Printing House / Österreichische Staatsdruckerei, Austria

Ms Atitlin VAUGHAN

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaría de la Comisión

Secretaries-General:

Secrétaires générales:

Secretarias generales:

Ms C. Vargha
Ms A. van Leur

Deputy Secretaries-General:

Secrétaires généraux adjoints:

Secretarios generales adjuntos:

Ms B. Vacotto
Mr B. Wagner

Representative of the Bureau
of Employers' Activities:

Représentant du Bureau
des activités pour les employeurs:

Representante de la Oficina de Actividades
para los Empleadores:

Mr C. Hess

Representative of the Bureau
of Workers' Activities:

Représentante du Bureau
des activités pour les travailleurs:

Representante de la Oficina de Actividades
para los Trabajadores:

Ms Melanie Jeanroy

Representative of the Office of Legal Services
and Office of the Legal Adviser:

Représentant des services juridiques
et Bureau du Conseiller juridique:

Representante de servicios jurídicos
y Oficina del Consejero Jurídico:

Mr G. Politakis