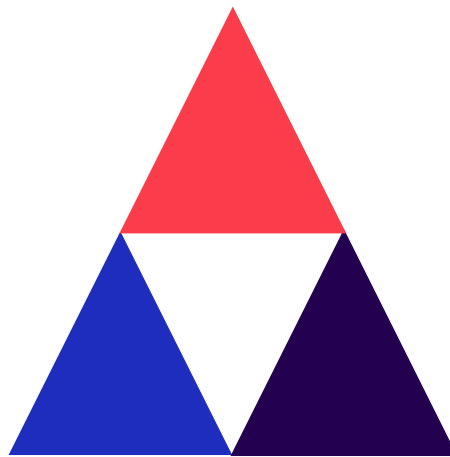




► Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima

Informe final: Actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes: Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 - Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes
(Ginebra, 16-17 de mayo de 2022)



Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2022

Primera edición 2022

Las publicaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) 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.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Informe final, Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima: Actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes: Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 - Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes, (Ginebra, 16-17 de mayo de 2022), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2022.

ISBN 978-92-2-037933-2 (impreso)

ISBN 978-92-2-037932-5 (web pdf)

Publicado también en francés: *Rapport final*, Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés: convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 - Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés (Genève, 16-17 mai 2022) (Genève, 16-17 mai 2022), ISBN 978-92-2-037935-6 (imprimé), ISBN 978-92-2-037934-9 (pdf Web), Ginebra, 2022, y en inglés: *Final report: Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission: Updating of the minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers: Maritime Labour Convention, 2006, as amended, Guideline B2.2.4 - Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers* (Geneva, 16-17 May 2022), ISBN 978-92-2-037937-0 (print), ISBN 978-92-2-037936-3 (Web pdf), Ginebra, 2022.

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 OIT 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 OIT, 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

	Página
Introducción.....	5
Composición de la Subcomisión	5
Declaraciones de apertura y deliberaciones generales	5
Adopción de la resolución.....	6
Declaraciones de clausura	6

Anexos

I. Declaración de apertura del portavoz del Grupo de los Armadores	9
II. Declaración de apertura del portavoz del Grupo de la Gente de Mar	13
III. Resolución relativa al salario básico o remuneración mínima mensual recomendados por la OIT para los marineros preferentes	14

► Introducción

1. La Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima se reunió en Ginebra del 16 al 17 de mayo de 2022, de conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 343.ª reunión (noviembre de 2021).

► Composición de la Subcomisión

2. La Subcomisión estuvo integrada por 6 representantes de los armadores y sus 17 asesores técnicos, y 5 representantes de la gente de mar y sus 2 asesores técnicos.
3. De acuerdo con la práctica adoptada en 2003, la Subcomisión no eligió Presidente.
4. Los Vicepresidentes y portavoces electos fueron:
Grupo de los Armadores: Sr. Charles Darr (miembro del Grupo de los Armadores, Suiza)
Grupo de la Gente de Mar: Sr. Mark Dickinson (miembro del Grupo de la Gente de Mar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte)
5. La Directora del Departamento de Políticas Sectoriales, Sra. Alette Van Leur, convocó la Subcomisión.

► Declaraciones de apertura y deliberaciones generales

6. La Convocante dio la bienvenida a los participantes de la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima (CPM), único órgano bipartito permanente de la Organización. El mandato de la Subcomisión consistía en debatir la actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes a que se alude en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), y formular la recomendación pertinente al Consejo de Administración de la OIT. La Oficina había publicado en el sitio web de la OIT el informe para el debate (SWJMC/2022), así como el documento SWJMC/2022/1, que contenía un cálculo basado en cifras actualizadas antes de la reunión.
7. El portavoz del Grupo de los Armadores agradeció a la Oficina los trabajos preparatorios y la convocatoria de la reunión, e hizo una declaración de apertura (véase el [anexo I](#)).
8. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar también transmitió su agradecimiento a la Oficina e hizo una declaración de apertura en nombre de su Grupo (véase el [anexo II](#)).
9. Los representantes de la Oficina presentaron el informe elaborado para la discusión (SWJMC/2022), que contenía cálculos que utilizaban la metodología adoptada por la CPM en 1991. Estos cálculos se proporcionaron a modo de guía y se basaban en la Resolución relativa al salario básico o remuneración mínima mensual recomendados por la OIT para los marineros preferentes, adoptada por la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la CPM en septiembre de 2021. El informe estaba basado en la información de que disponía la Oficina a fecha de 1.º de noviembre de 2021. Posteriormente, la Oficina había preparado una actualización del cálculo basada en la información disponible a 1.º de marzo de 2022 (SWJMC/2022/1).

10. A raíz de una pregunta formulada por el portavoz del Grupo de los Armadores sobre las fuentes de los datos relativos a los precios al consumo y los tipos de cambio, un representante de la Oficina indicó que la principal fuente era la base de datos del Fondo Monetario Internacional (FMI). En caso de que un país no hubiese informado al FMI, o de que la información pertinente contenida en la base de datos del FMI no fuese reciente, la Oficina había consultado las bases de datos o los sitios web de los Gobiernos en cuestión.
11. El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar celebraron tanto reuniones privadas de grupo como negociaciones conjuntas antes de volver a la plenaria.
12. Tras la celebración de negociaciones bipartitas, la Subcomisión de la CPM acordó un ajuste para actualizar el salario básico o remuneración mínima mensual actual de la OIT para un marinero preferente a 658 dólares de los Estados Unidos partir del 1.º de enero de 2023, 666 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2024 y 673 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2025. La Subcomisión también acordó que la cifra de 673 dólares de los Estados Unidos aplicable a partir del 1.º de marzo de 2022 se utilizaría como base para el nuevo cálculo, y que, a reserva de la decisión del Consejo de Administración, la próxima reunión se celebraría en el primer semestre de 2025 con el fin de debatir la actualización de la cifra del salario básico o remuneración mínima mensual que entraría en vigor a partir del 1.º de enero de 2026, y cada dos años a partir de entonces.

► Adopción de la resolución

13. Un pequeño grupo informal bipartito integrado por participantes de la Subcomisión preparó un proyecto de resolución basado en las negociaciones conjuntas.
14. La Subcomisión revisó el proyecto de resolución.
15. A raíz de una pregunta planteada por el portavoz del Grupo de los Armadores en relación con la fecha de inicio para el nuevo cálculo, un representante de la Oficina señaló que, según la fórmula y la práctica anterior, se utilizaba la fecha de la última actualización de la Oficina como fecha de inicio del nuevo cálculo, con el fin de captar la evolución de los precios al consumo y los tipos de cambio durante todo el periodo de tiempo transcurrido entre los cálculos.
16. La Subcomisión adoptó el proyecto de resolución. El texto final figura en el anexo III del presente informe.

► Declaraciones de clausura

17. El portavoz del Grupo de los Armadores transmitió su agradecimiento a la Oficina, en particular a la Convocante (Sra. Alette Van Leur, Directora del Departamento de Políticas Sectoriales (SECTOR)), al experto de SECTOR (Sr. Brandt Wagner, Jefe de la Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas) y a la experta del Departamento de Estadística (Sra. Andonirina Rakotonarivo, Analista de Microdatos), por los enormes esfuerzos desplegados para esta empresa bipartita. Agradeció al Grupo de los Armadores y al Grupo de la Gente de Mar su pragmatismo, flexibilidad y disposición en aras de encontrar un terreno común y llegar a un acuerdo a fin de encontrar una solución mutuamente satisfactoria para el futuro, a pesar de las incógnitas en términos económicos y de subsistencia. El 14 por ciento de la gente de mar del mundo se había visto profundamente afectada por el conflicto en Ucrania, y sus pensamientos estaban con ellos y sus

familias. Se mostró orgulloso del éxito del proceso y acogió con satisfacción el resultado de este esfuerzo colectivo para hacer avanzar la red de seguridad de la gente de mar y dar reconocimiento, no solo en palabras sino también en compensación monetaria, a aquellos héroes anónimos que habían mantenido el mundo en movimiento durante la pandemia. Las expectativas de la sociedad en materia de transición energética solo podrían cumplirse si se disponía de la mano de obra necesaria y se la podía retener. Se trataba de un área fructífera para la futura colaboración bipartita, ya que se necesitaban soluciones rápidas.

- 18.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dio las gracias a la Convocante, al personal, al Grupo de la Gente de mar, a la Oficina de Actividades para los Trabajadores y a la Confederación Sindical Internacional, y elogió al Grupo de los Armadores por su forma progresiva de participar en los debates de la Subcomisión. Acogió con satisfacción el aumento real de los salarios de la gente de mar, que en la actualidad se estaban viendo perjudicados por la inflación avivada por las medidas gubernamentales que habían alterado el funcionamiento de las cadenas mundiales de suministro durante la pandemia. El pragmatismo era un proceso bidireccional para evaluar qué era deseable y realista que la industria lograra de forma conjunta. La pandemia de COVID-19 tenía un lado positivo: mientras que la crisis provocada por los cambios en las tripulaciones aún no había llegado a su fin, la industria y la fuerza de trabajo marítima habían estado en el punto de mira, y el planeta había acabado por comprender lo fundamentales que eran el transporte marítimo y la gente de mar para mantener el mundo en movimiento, y había reconocido el estatus de la gente de mar como trabajadores esenciales. La asociación entre la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte era anterior a la pandemia y se había intensificado gracias a los esfuerzos comunes realizados para mantener las cadenas de suministro en funcionamiento, dejando en cierto modo de lado a los Gobiernos. Se congratuló de terminar con una nota positiva reflejo genuino de esta asociación continuada. Los interlocutores sociales tendrían que aprovechar ahora la oportunidad única que brindaba la transición justa asumiendo el reto de la descarbonización, revolucionando la agenda de competencias y adoptando un enfoque de la digitalización y la innovación tecnológica centrado en las personas. Para celebrar debidamente la industria marítima y su gente, era apropiado concluir con un acuerdo de este tipo.
- 19.** La Convocante felicitó a la Subcomisión por su impresionante demostración de diálogo social maduro y constructivo, y agradeció a ambos grupos su compromiso permanente con este proceso verdaderamente excepcional que incidía directamente en la gente de mar y en los armadores. La resolución se presentaría al Consejo de Administración en su 346.^a reunión, en octubre-noviembre de 2022, junto con un punto que requeriría decisión para autorizar al Director General a notificar, de conformidad con la pauta B2.2.4 del MLC, 2006, el importe revisado de la cifra del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes a los Miembros de la OIT; y para aprobar la convocatoria de la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima en el primer semestre de 2025, y cada dos años a partir de entonces. En nombre del Director General, la Convocante agradeció a todos los participantes su tiempo y su compromiso, y dio la reunión por clausurada.

► Anexo I

Declaración de apertura del portavoz del Grupo de los Armadores

Gracias, señora Convocante y muy buenos días, buenas tardes y buenas noches a todos, dependiendo del lugar del mundo en el que se encuentren. Permítanme decir que soy muy optimista en lo que respecta a las perspectivas de obtener un buen resultado de esta reunión.

Quisiera empezar expresando mi sincero agradecimiento a la Oficina por las excelentes disposiciones adoptadas para convocar esta reunión de la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima. Me alegro especialmente de que algunos de nosotros podamos por fin conocernos en persona después de tanto tiempo. También me gustaría expresar mi más sincera bienvenida virtual a quienes no han podido unirse hoy a nosotros en persona, acogiéndose al formato híbrido.

La última vez que nos reunimos, en septiembre de 2021, acordamos volver a reunirnos este año para revisar el salario mínimo de la OIT y me complace haber sido nombrado para hablar en nombre del Grupo de Armadores a lo largo estos importantes debates, para arrojar luz sobre algunos de los desafíos actuales y futuros y las posibles soluciones para nuestra industria a medio y a largo plazo.

Pero esto no sería posible sin la excelente labor preparatoria realizada por su equipo y por el Departamento de Estadística de la OIT y sus esfuerzos por proporcionarnos las series de datos que servirán para documentar nuestras discusiones a lo largo de la reunión.

Para esta reunión en particular, creo que hay tres puntos básicos en los que espero que los interlocutores sociales podamos centrarnos y tomar decisiones: cualquier cambio acordado en el valor del salario mínimo y un calendario asociado; cómo mejorar el valor de los datos proporcionados a través del trabajo llevado a cabo por la Oficina para evaluar el poder adquisitivo, y el establecimiento de la base para la próxima serie de cálculos de la Oficina.

La fuerza de trabajo marítima mundial es fundamental para el flujo seguro y eficiente del comercio en el mundo, y la COVID-19 ha llevado a un primer plano del mundo exterior el papel esencial que esta desempeña. En nuestra reunión anterior enumeré algunos de los considerables logros que los interlocutores sociales del sector marítimo habían alcanzado juntos en los últimos años, y me complace señalar que, durante la reunión del Comité Tripartito Especial de la semana pasada, hayamos podido añadir a esa lista de logros un acuerdo sobre un número sin precedentes de nuevas y ambiciosas propuestas.

No me cabe duda de que, una vez que entren en vigor en 2024, estas nuevas disposiciones globales reforzarán el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, apoyarán a la gente de mar y pondrán en práctica algunas de las enseñanzas prácticas que deben extraerse de la pandemia. Estamos especialmente orgullosos de que nuestra alianza social siga consiguiendo logros colectivos para apoyar la vida, el bienestar y los medios de subsistencia de la gente de mar. Gracias a esta estrecha colaboración, a lo largo de los años hemos conseguido mejoras considerables en las condiciones de trabajo y de vida, y hemos reforzado la estabilidad financiera de la gente de mar, por nombrar solo algunos de los logros obtenidos. Ningún otro sector puede afirmar legítimamente que haya logrado tanto como nosotros a título colectivo. En todo caso, no a nivel mundial.

Nuestra cooperación a lo largo de la crisis de los cambios en las tripulaciones ha sido, como poco, excepcional. Hemos recorrido un largo camino desde que 400 000 marineros quedaron varados en mar y en tierra en el momento álgido de la pandemia, pero tengan la seguridad de que, como empleadores, no descansaremos hasta que los efectos de esta emergencia humanitaria inducida por la pandemia hayan quedado totalmente atrás. No obstante, es una realidad que los retos en este ámbito aún

persisten. Por ejemplo, hasta que toda la gente de mar tenga un acceso equitativo a las vacunas y sean designados «trabajadores esenciales», tenemos mucho que hacer si queremos estar mejor preparados para hacer frente a emergencias mundiales similares en el futuro.

Nuestra industria ha sido una firme defensora del empleo inclusivo. «Diversidad, Equidad e Inclusión» es mucho más que un eslogan y está en la vanguardia de nuestro trabajo, como motor para mejorar la colaboración, la innovación y allanar el camino hacia más prestaciones socioeconómicas, mucho más allá de los posibles planteamientos. El «*Seafarer Workforce Report*», publicado en 2021 por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico y la Cámara Naviera Internacional ofrece un análisis a vista de pájaro sobre una serie de datos demográficos, como la edad, la nacionalidad y el género, poniendo de relieve una tendencia alentadora en términos de equilibrio de género, con un número estimado de 24 000 mujeres que prestan servicios como gente de mar, un aumento porcentual del 45,8 por ciento en comparación con el informe anterior de 2015. Sin embargo, reconocemos que esta cifra sigue representando menos del 2 por ciento del total de la mano de obra marítima mundial y hay que seguir haciendo más para poner de relieve las amplias funciones que pueden desempeñar las mujeres en el sector marítimo, desde cadete, pasando por marinero preferente, hasta director general.

El transporte marítimo también es único en el sentido de que somos la única industria con un salario mínimo recomendado de carácter mundial, que lleva casi 65 años en vigor. Este acuerdo de larga duración ha contribuido a crear un elemento de colaboración entre los interlocutores sociales y confío en que continúe durante mucho tiempo. Esta colaboración está impulsada por los dos pilares comunes que conforman nuestras singulares relaciones laborales: confianza y progreso social.

- Confiamos los unos en los otros y nuestro largo camino de creación de confianza ha dado frecuentes frutos, con beneficios mutuos para los empleadores y los trabajadores que integran nuestra comunidad marítima mundial.
- Los principios de la promoción social son fundamentales y no perjudican a la industria si se aplican a nivel mundial. Reconocemos que el bienestar general de la gente de mar está inextricablemente ligado al bienestar económico.

Los expertos sugieren que lo peor de los efectos de la COVID-19 sobre la salud ya ha pasado, pero ya se han equivocado antes. Todavía es demasiado pronto para decirlo con total certeza, aunque pueda observarse un optimismo prudente. Desde el punto de vista económico, el impacto de la pandemia se dejará sentir durante muchos años, y el FMI predice que las repercusiones económicas de la COVID-19 pueden seguir entre nosotros durante decenios, no años. Dicho esto, no hemos asistido hasta ahora al tipo de colapso económico mundial generalizado que muchos habían temido cuando la pandemia empezó a hacerse notar, por lo menos en el plazo más inmediato.

En mi declaración de apertura de nuestra reunión del pasado año cité la edición de 2020-2021 del *Informe Global sobre Salarios de la OIT*. Según dicho informe, los salarios mensuales habían disminuido o crecido más lentamente en el primer semestre de 2020 debido a la COVID-19 en dos terceras partes de los países para los cuales se disponía de datos recientes, y era probable que en un futuro cercano, las consecuencias económicas y laborales de la crisis ejerciesen una enorme presión a la baja sobre los salarios de los trabajadores.

Más recientemente, la edición de 2022 del informe de la OIT *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo* arroja luz sobre cómo, lo que había sido una recuperación modesta e irregular del mercado de trabajo mundial fue perdiendo impulso en el segundo semestre de 2021 y mermando las previsiones de recuperación del mercado de trabajo para este año. En consecuencia, las perspectivas sociales y de empleo a nivel mundial siguen siendo inciertas y frágiles. El informe de la OIT concluye que «es probable que en muchos países se tarde años en reparar este daño [provocado por la COVID-19], que tendrá consecuencias a largo plazo en la participación de la población activa, los ingresos de los hogares y la cohesión social, y posiblemente política».

Ese mismo informe estima asimismo que la tasa de desempleo mundial se mantendrá por encima del nivel previo a la COVID-19 alcanzado en 2019 al menos hasta 2023. Se prevé que el número total de personas desempleadas ascienda a 207 millones en 2022, frente a los 186 millones de 2019.

En el contexto del transporte marítimo mundial, los datos más recientes sobre el comercio marítimo del último Informe sobre el transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo parecen respaldar las predicciones del FMI sobre los efectos duraderos de la COVID-19. El informe indica que, aunque parezca que el comercio marítimo ha capeado el temporal de la COVID-19, nuestro sector se enfrenta a repercusiones de gran alcance. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo predice que el crecimiento anual del comercio marítimo entre 2022 y 2026 se ralentizará hasta el 2,4 por ciento, en comparación con el 2,9 por ciento registrado en los dos últimos decenios, debido en gran parte a los crecientes riesgos de retroceso e incertidumbre, como las tensiones comerciales sin precedentes que ha sufrido nuestro sector. Es importante señalar que, aunque algunos segmentos del sector del transporte marítimo han salido bien parados financieramente durante la crisis, esto no ha sido ni mucho menos uniforme y algunos segmentos siguen operando con grandes pérdidas.

En 2009, China sustituyó a Alemania como mayor país exportador del mundo. Hoy en día, China se encuentra entre las mayores naciones comerciales, si no la mayor, en términos de importaciones y exportaciones. Por lo tanto, no es de extrañar que la suerte económica de este titán del comercio esté estrechamente ligada a la suerte del sector marítimo. El bloqueo de Shanghai durante siete semanas ha tenido un efecto paralizante en todos los actores de las cadenas de suministro, alimentando la inflación, y el transporte marítimo se ha visto directamente afectado por el cierre más estricto en China debido a la COVID-19 desde que comenzó la pandemia.

En lo que respecta al cambio climático, nuestra industria sigue desempeñando un papel de primer orden para reunir a los Gobiernos nacionales y otros socios externos, con el fin de responder a lo que es, sin duda, el mayor reto de nuestra era. El énfasis actual, tanto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático como del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio climático, es alcanzar cero emisiones netas de carbono en los próximos decenios y, en líneas generales, nos queda mucho camino para alcanzar esta meta en el transporte marítimo para 2050. Para ello es necesaria una importante inyección de capital. Los costos relacionados con esta transición energética no tendrán precedentes.

A pesar de estos considerables desafíos, estamos muy satisfechos con el diálogo en curso que está teniendo lugar en el contexto de lo que la transición a una industria naval descarbonizada significaría para la fuerza de trabajo del sector marítimo del futuro en todo el mundo, en términos de formación, reconversión profesional, educación y competencias. Confiamos en que el «Maritime Just Transition Task Force» (Grupo de Trabajo para una Transición Marítima Justa), una iniciativa conjunta de la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, junto con la OIT y la Organización Marítima Internacional, arroje algo de luz sobre estas importantes cuestiones y sobre los costos que podrían conllevar. Estoy personalmente involucrado en este esfuerzo, y creo que no tendremos éxito en nuestras ambiciones relacionadas con el clima a menos que la gente de mar se ponga en posición de hacer que todo funcione en la práctica, y eso no sucederá sin compromiso y esfuerzo.

Según el último análisis de la consultoría Drewry, los costos de explotación de los buques volvieron a subir en 2021, tras haber aumentado a su ritmo más rápido en más de un decenio hasta 2020. Hay otros factores variables que repercuten en la resiliencia económica del transporte marítimo, que escapan al control del sector y que son muy difíciles de predecir, como el comportamiento de los mercados del petróleo, ya que la energía es un componente destacado de los costos de explotación de las compañías navieras, que en última instancia se refleja en el mercado.

Los efectos económicos mundiales de un conflicto potencialmente prolongado en Ucrania es otro factor imprevisible que podría afectar sustancialmente a los fundamentos del mercado del transporte marítimo, incluidas las sanciones establecidas como resultado. Las últimas estimaciones de la Cámara Naviera Internacional apuntan a que de los casi 2 millones de marineros que operan actualmente en más de 74 000 buques de la flota mercante mundial, algo más del 10 por ciento son rusos y el 4 por ciento son ucranianos, con un total combinado de casi más del 14 por ciento. Por lo tanto, existe una preocupación legítima de que las actuales interrupciones de la cadena de suministro se vean agravadas por la falta de gente de mar ucraniana y rusa.

Nuestras empresas navieras afiliadas siguen enfrentándose a importantes retos para seguir siendo sostenibles y comercialmente viables a la luz de los numerosos desafíos a los que nos enfrentamos actualmente, y de los que nos esperan.

El mundo cambia constantemente, al igual que nuestro sector. Apreciamos nuestro reconocimiento mutuo de que el salario mínimo es una red de seguridad, cuyo objetivo es garantizar que la gente de mar pueda mantenerse a sí misma y a sus familias en una economía global a través de un empleo decente y que los niveles salariales estén equilibrados con el número máximo de marinos que puedan ser empleados. Tras examinar las cifras amablemente facilitadas por la Oficina y otros datos y análisis disponibles, confío en que en los próximos dos días podamos llegar a un acuerdo sobre lo que el mercado puede soportar y lo que es actualmente sostenible, en lo que respecta a cualquier posible ajuste del salario mínimo recomendado para un marinero preferente.

Esperamos sinceramente que se produzca un debate constructivo y pragmático, y que se obtengan resultados que garanticen el mantenimiento de la verdadera red de seguridad, tanto para el presente como para el futuro.

Muchas gracias.

► Anexo II

Declaración de apertura del portavoz del Grupo de la Gente de Mar

Gracias, señora Convocante.

Me gustaría dar las gracias a la Oficina por haber convocado esta reunión, por los preparativos y por los excelentes informes que se han facilitado para ayudarnos en nuestras deliberaciones.

En abril de 2021, cuando nos reunimos después de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial (Parte I), una vez realizada una evaluación del impacto de la pandemia sobre la gente de mar y los armadores, confiábamos en conseguir un acuerdo con los armadores para un aumento sustancial del salario mínimo de la OIT. La fórmula sugería que era necesario un aumento, pero nosotros queríamos más. Sin embargo, no llegamos a un acuerdo y para nosotros ello se debió esencialmente a que no se respetó el proceso de la OIT y la fórmula. Estuvimos cerca de llegar a un acuerdo, pero no lo logramos. Ambos grupos dijimos que la puerta seguía abierta para seguir discutiendo.

Durante el verano hubo un periodo de reflexión y se tomó conciencia de que no se podía permitir que la sólida alianza consolidada durante la COVID-19 flaquease. Volvimos a la mesa de negociaciones y mantuvimos conversaciones informales, lo que nos permitió solicitar a la Oficina que volviese a convocar la reunión en línea. En septiembre de 2021, pudimos acordar una resolución con un aumento de 7 dólares de los Estados Unidos en el salario mínimo para los marineros preferentes.

Hoy estamos aquí de nuevo, y ese espíritu de cooperación sigue con nosotros. Entramos en esta ronda de discusiones sin ninguna exigencia establecida —básicamente queremos discutir un aumento fundamentado en el proceso de la OIT y en la fórmula— después de todo, se trata de un proceso adoptado por la Comisión Paritaria Marítima y el Consejo de Administración de la OIT. Hasta que acordemos un cambio, y estamos abiertos a considerar qué opciones hay o qué mejoras se podrían introducir, debemos respetar el proceso de la OIT y esperamos que el Grupo de los Armadores también lo haga de buena fe.

Señora Convocante, dejaré pasar la oportunidad de deslumbrar al portavoz del Grupo de los Armadores con mi análisis económico o de mercado para justificar la necesidad de un aumento de los salarios de la gente de mar, ya que probablemente él haga lo mismo, y no lleguemos a ninguna parte. Sin embargo, hay que tener en cuenta el impacto del actual aumento de la inflación; es importante reflexionar sobre ello.

Tal vez sea mejor que utilicemos nuestro tiempo para debatir los informes de la Oficina y ver si podemos acordar rápidamente la cuantía de un aumento y en qué periodo de tiempo puede aplicarse. Estamos dispuestos a hacerlo.

Gracias, señora Convocante.

► Anexo III

Resolución relativa al salario básico o remuneración mínima mensual recomendados por la OIT para los marineros preferentes

La Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima, Reunida en Ginebra del 16 al 17 de mayo de 2022,

Habiendo examinado los informes elaborados por la Oficina Internacional del Trabajo sobre la actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes,

Recordando el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2 y, en particular la pauta B2.2.4,

Observando que el Convenio establece que el número de horas normales de trabajo por semana correspondiente al salario básico o remuneración mínima mensual no debería exceder de 48 horas,

Observando que el importe acordado en reuniones anteriores ha superado a menudo la cifra calculada por la fórmula, ya que en el proceso se han tomado en consideración otros factores,

Reafirmando que el objetivo principal del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes, según lo acordado por la Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima, es satisfacer los requisitos del Convenio al establecer normas mínimas internacionales y contribuir a la provisión de trabajo decente para la gente de mar,

Reafirmando su apoyo a la labor que desempeña la Comisión Paritaria Marítima y convencida de que su función e importancia como mecanismo de establecimiento de la agenda para la industria marítima sigue siendo relevante,

Recordando la Resolución sobre el salario mínimo para los marineros preferentes, fijado por la OIT, adoptada en la 26.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima (octubre de 1991),

1. Afirma que el mecanismo actual, incluida la fórmula, previsto en la Resolución sobre el salario mínimo para los marineros preferentes, fijado por la OIT, adoptada por la Comisión Paritaria Marítima en su 26.ª reunión, debe mantenerse hasta que se acuerde un mecanismo alternativo, pero acuerda que debería llevarse a cabo una revisión de la fórmula y su metodología para examinar si el proceso está optimizado e invita a la Oficina a apoyar este esfuerzo;

2. Acuerda realizar un ajuste para actualizar el salario básico mínimo actual recomendado por la OIT para los marineros preferentes hasta los 658 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de julio de 2023, los 666 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2024 y los 673 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2025;

3. Está de acuerdo en que, a partir del 1.º de marzo de 2022, debería utilizarse el importe de 673 dólares de los Estados Unidos como referencia para fines de realización de un nuevo cálculo y para la discusión que tenga lugar en la próxima reunión de la Subcomisión;

4. Reconoce que el importe del salario básico o remuneración mínima mensual acordado no menoscaba en modo alguno la negociación colectiva ni la adopción de niveles salariales más altos obtenidos con otros mecanismos internacionales de fijación de salarios, y

5. Invita al Consejo de Administración a que convoque una reunión de la Subcomisión en el primer semestre de 2025 con el fin de actualizar el salario básico o remuneración mínima mensual para que entre en vigor el 1.º de enero de 2026 y, luego, cada dos años, y a que pida a la Subcomisión que informe directamente al Consejo de Administración.