

► Nota informativa sectorial de la OIT

Fecha: 17 de abril de 2020

COVID-19 y transporte marítimo y pesca

El sector del transporte marítimo representa el 90 por ciento del comercio mundial y constituye la arteria principal de las cadenas internacionales de suministro. A mediados de abril, el volumen del comercio mundial de mercancías había disminuido en un 13 por ciento, y se estima que tal caída llegará a alcanzar este año un 32 por ciento o incluso más ¹. Con 384 travesías anuladas, el transporte marítimo podría sufrir una reducción del 25 por ciento en el primer semestre de 2020, y del 10 por ciento en el cómputo anual ². El impacto del COVID-19 ³ en el empleo en el sector del transporte marítimo, donde trabajan dos millones de marinos, es, por consiguiente, muy acusado. El sector de los cruceros, que emplea a 250 000 personas, se ha visto particularmente afectado, pues algunos países han aconsejado no realizar este tipo de viajes ⁴ y grandes compañías de cruceros han parado su actividad ⁵.

El sector de la pesca marítima, que emplea a decenas de millones de pescadores, es un importante proveedor de alimentos, en particular de proteína animal. En las circunstancias actuales, muchos buques pesqueros no pueden salir a faenar y la demanda de numerosos productos marinos se ha reducido considerablemente ⁶.

La crisis del COVID-19 está haciendo mella en la seguridad personal y la salud de la gente de mar y los pescadores, en sus condiciones de trabajo y en su capacidad para embarcar y desembarcar de los buques, lo cual repercute en sus facultades para llevar a cabo su importante labor de garantizar el transporte por mar, prestar servicios a los pasajeros y obtener alimentos marinos.



© MTWTU

Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania (MTWTU).

1 OMC: Declaraciones de Roberto Azevêdo, Director General de la OMC, 8 de abril de 2020.

2 Bowler, T.: [Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping](#), BBC News, 16 de abril de 2020.

3 Las fuentes citadas en este documento no designan del mismo modo el virus y la enfermedad. La OMS ha publicado una nota para uniformizar el uso. El material publicado antes de que el virus recibiera su nombre oficial no se actualizará a menos que sea necesario para evitar confusiones. Véase OMS: "Los nombres de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) y del virus que la causa" ([SRAS-Cov-2](#)).

4 Departamento de Estado de los Estados Unidos: [Cruise ship passengers](#), comunicación actualizada el 8 de marzo de 2020.

5 Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA): [La CLIA anuncia la suspensión voluntaria de la actividad de los cruceros en los Estados Unidos](#), 13 de marzo de 2020.

6 FAO: [Cómo está afectando la COVID-19 a los sistemas alimentarios relacionados con la pesca y la acuicultura](#), Roma, 10 de abril de 2020.

► 1. El impacto del COVID-19

Además de la posible reducción de las oportunidades de empleo, la gente de mar se ve confrontada con los problemas siguientes:

- dificultades importantes para embarcar o desembarcar de sus buques en los puertos, teniendo presente que cada mes unos 100 000 marinos participan en los cambios de tripulación;
- restricciones para viajar e imposición de periodos de cuarentena a la gente de mar en el ámbito internacional, incluso después de su examen médico;
- prohibición de regresar a sus hogares, o retrasos para obtener esta autorización;
- restricciones a la posibilidad de poder ir a tierra para recibir atención médica;
- restricciones en el suministro a los buques de material médico esencial, combustible, agua, piezas de repuesto y provisiones, incluso en casos en que se les deniega la entrada a puerto;
- acceso insuficiente a mascarillas, trajes de protección y demás equipos de protección personal (EPP), a menudo como consecuencia de las restricciones de suministros;
- prolongación de los periodos de servicio de la gente de mar más allá de la duración establecida en los contratos de trabajo o la legislación nacional, lo que les provoca fuerte cansancio;
- problemas para participar en cursos de formación o de actualización a efectos de la certificación de competencias;
- vencimiento de los certificados de competencias y los certificados médicos, cuya duración es limitada;
- mayor estrés, aislamiento y presiones sociales para la gente de mar y sus familias, y
- obstáculos para acceder a los servicios de bienestar portuarios.

Estos y otros problemas derivados del COVID-19 han tenido también incidencia en las operaciones de transporte marítimo, por ejemplo, al impedir que el personal especializado, en particular los inspectores

y los técnicos, lleven a cabo sus tareas, entre ellas la inspección de la seguridad de los buques y la reparación de equipos. Por otro lado, no ha habido la armonización necesaria entre los Estados del puerto, ni siquiera entre puertos de un mismo país, en relación con las normas y restricciones aplicables. También ha sido insuficiente el control de las personas que deben subir a bordo (como los pilotos y los trabajadores portuarios) a fin de asegurar que están equipados con los EPP necesarios para frenar la propagación del virus. Asimismo, ha habido retrasos a la hora de resolver los casos de abandono de la gente de mar, y se teme que estos puedan aumentar si los armadores pierden la capacidad financiera para sufragar las operaciones de sus flotas.

En cuanto a los buques de crucero, en los que pueden llegar a trabajar cientos de marinos, algunos han sido puestos en cuarentena frente a las costas de los Estados del puerto tras haberse detectado casos de infección entre los pasajeros ⁷, y se les ha prohibido la entrada a puerto en varios países ⁸. La gente de mar empleada en este tipo de buques se enfrenta con problemas específicos. En efecto, ha ocurrido que, una vez realizado el desembarco de los pasajeros, se ha ordenado a los buques de crucero que fondeen o atraquen en lugares remotos, dejando a la gente de mar confinada a bordo, sin derecho a recibir asistencia médica ni a su repatriación. Muchos de estos trabajadores permanecen, pues, en el mar. A veces, es posible tratar los casos leves de enfermedad a bordo, pero quienes padecen infecciones más graves no siempre pueden recibir atención médica en tierra.

Muchos pescadores y propietarios de buques pesqueros se ven confrontados con problemas similares, en particular, la imposibilidad de realizar cambios de tripulación, el vencimiento de los certificados médicos y de competencias, la falta de EPP necesarios, los impedimentos para embarcar y desembarcar de los buques y para viajar, la atención médica insuficiente a bordo y la dificultad para acceder a los servicios de salud en tierra. El hecho de no poder realizar los cambios de tripulación hace que esta pase más tiempo a bordo, lo cual es especialmente problemático en el caso de los pescadores debido a la naturaleza física de su trabajo y al cansancio que conlleva ⁹.

7 Berti, A: [The impact of Covid-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings](#), *Ship Technology*, 2 de abril de 2020.

8 Doherty, B., and Phillips, D.: [Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away](#), *The Guardian*, 16 de marzo de 2020.

9 EUROPECHE/COGECA/ETF: [Social partners in the fisheries sector urgently calls for special regulatory measures and actions to secure the free circulation of fishermen](#) carta dirigida a Veronika Veits, Directora de DG MARE, 27 de marzo de 2020.

► 2. Respuestas de los mandantes y de los interlocutores sociales

Se ha observado una movilización considerable de los mandantes e interlocutores de la OIT, a todos los niveles, para hacer frente al impacto del COVID-19 en el transporte marítimo y la pesca, y en particular en el seno de la Mesa del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (el MLC, 2006), como se expone a continuación.

Respuestas aportadas por las organizaciones de armadores y de gente de mar

Los armadores y la gente de mar han estado trabajando en concertación por conducto del diálogo social para tratar la problemática del COVID-19 de manera eficaz y eficiente.

En una [carta conjunta abierta dirigida por la industria de transporte marítimo mundial a los organismos de las Naciones Unidas](#), la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) destacaron la importancia crucial de que todos los gobiernos mantengan el flujo del comercio marítimo, autorizando el acceso de los buques comerciales a los puertos de todo el mundo y facilitando los desplazamientos y el relevo rápido de las tripulaciones. Asimismo, en la misiva se hizo un llamamiento urgente en el sentido de que esta cuestión sea abordada en las reuniones de alto nivel pertinentes, y de que las autoridades nacionales entablen inmediatamente un diálogo activo con las asociaciones nacionales de armadores y los sindicatos de la gente de mar.

La ICS y la ITF, en colaboración con otras partes interesadas, así como con organismos especializados de las Naciones Unidas, están tratando de facilitar el tránsito y el reembarco de la gente de mar, por ejemplo, mediante la expedición de documentos en los que se indica la función fundamental que desempeñan.

En lo que concierne a los buques de crucero, la ICS y la ITF han instado conjuntamente a la OIT a:

- sensibilizar a todos los gobiernos sobre la importancia de tratar a los trabajadores de los buques de crucero con igualdad y dignidad, y respetando sus derechos humanos, de conformidad

con los principios establecidos en el MLC, 2006, y en otros instrumentos pertinentes de la OIT;

- recalcar la importancia de que los Estados permitan/faciliten el acceso de la gente de mar a los servicios consulares de asistencia;
- pedir a los Estados que garanticen la repatriación en condiciones de seguridad de los miles de marinos que trabajan en los buques de crucero, y
- exhortar a los Estados Miembros a que, con respecto a los marinos que se queden en los buques, mantengan la seguridad y la eficacia a bordo, en particular, suministrándoles todos los equipos, alimentos y asistencia necesarios, y facilitando el acceso de la tripulación a la atención médica en tierra.

Organizaciones internacionales de armadores

La ICS ha elaborado varias publicaciones en torno a la crisis actual, entre ellas, *Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*¹⁰, cuyo objetivo es ayudar a las compañías de transporte marítimo a aplicar los consejos brindados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la OIT, así como por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC). Además, la ICS ha organizado un Grupo de estrategias contra el coronavirus, en el que participan organizaciones representativas de la gente de mar, el cual se reúne semanalmente en línea para determinar los problemas más importantes, intercambiar información y formular recomendaciones en relación con la epidemia.

Organizaciones internacionales de trabajadores

La ITF ha emitido un llamado general a la acción en torno a cinco principios fundamentales¹¹:

- proteger a los trabajadores y trabajadoras esenciales para la respuesta al COVID-19
- dar prioridad absoluta a la salud y la seguridad

¹⁰ ICS: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers](#), Marisec Publications, Londres, 3 de marzo de 2020.

¹¹ ITF: [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 7 de abril de 2020.

- proteger los ingresos de todos los trabajadores y trabajadoras
- proporcionar un estímulo gubernamental para mantener a flote la economía
- mantener cadenas de suministro sostenibles.

Por otra parte, la ITF ha puesto de relieve la situación con la que se ve confrontada la gente de mar, en particular quienes trabajan en sectores específicos, como el de la navegación de crucero. Concretamente, ha aportado información y emitido [recomendaciones](#) dirigidas a los trabajadores en relación con el virus, y por ha prestado asistencia a sus miembros, las tripulaciones de buques y los marinos a título individual para resolver preguntas y problemas del ámbito del COVID-19. Asimismo, ha creado una página web dedicada al COVID-19, en la que figura un mapa que muestra la incidencia de las restricciones generadas por la pandemia en países y puertos de todo el mundo ¹².

Respuestas emitidas por organizaciones de armadores y de gente de mar a nivel nacional y regional

Las organizaciones nacionales de armadores y de gente de mar se han unido con el propósito de manifestar sus preocupaciones y de proponer soluciones en relación con el COVID-19. Por ejemplo, el Sindicato Nacional de Trabajadores Ferroviarios, Marítimos y del Transporte (RMT), Nautilus International y la Cámara Naviera del Reino Unido han dirigido un llamamiento conjunto al Gobierno y a las administraciones autónomas para que utilicen todos los instrumentos de presión política de que dispongan con la finalidad de proteger los empleos y las calificaciones de la gente de mar ¹³.

► Respuestas emitidas por los propietarios de buques pesqueros y las organizaciones de pescadores

En el sector pesquero, los interlocutores sociales de la Unión Europea han exhortado a la Comisión Europea a que adopte medidas regulatorias especiales y a que actúe con el fin de garantizar la libre circulación de los pescadores. En su [carta](#), también llaman la atención sobre los problemas concretos relacionados con la salud de los pescadores, los periodos máximos de servicio y los certificados de competencias.

► Respuestas emitidas por las empresas de transporte marítimo a título individual

A nivel individual, las empresas no solo están dando sus propias pautas a sus buques y marinos, sino que están también ayudando a compartir información. Es el caso de Inchcape Shipping Services, que ha puesto a disposición en Internet la herramienta "Coronavirus (COVID-19) Port /Country Implications" para seguir la situación de los cambios de las tripulaciones en cada país, entre otros aspectos ¹⁴.

Respuestas de los gobiernos

Los gobiernos, en calidad de Estados tanto del pabellón como del puerto, han emitido circulares y comunicaciones de otra índole sobre el COVID-19 y el sector marítimo ¹⁵:

- En China, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Recursos Humanos y Seguridad Social han examinado la posibilidad de prorrogar los acuerdos de empleo de la gente de mar que lleguen a vencimiento cuando el siguiente puerto de escala haya adoptado medidas de prevención y de control que prohíben los cambios de tripulación. En concreto, han establecido que tales prórrogas deben contar con el consentimiento por escrito de la gente de mar, a condición de que el trabajo realizado a bordo de forma continuada no supere los 12 meses y de que los acuerdos complementarios firmados sean registrados en el plazo de un mes en la administración marítima correspondiente ¹⁶.
- La Autoridad Portuaria Noruega, con el acuerdo de las organizaciones de armadores y de la gente de mar, ha preparado directrices relativas a los cambios de tripulación y el transporte de bienes y medicinas, en particular en cuanto a los procedimientos para el embarque y el desembarque de la tripulación, y a la documentación necesaria en relación con las calificaciones, la formación y los problemas de salud de la gente de mar y los pescadores ¹⁷.
- La Autoridad Marina y Portuaria de Singapur ha emitido varias circulares en relación con el COVID-19. Si bien en un primer momento anunció la suspensión de los cambios de tripulación, tras considerar las observaciones remitidas por miembros del sector y los sindicatos ha establecido un procedimiento que tiene en cuenta los siguientes

12 ITF: [Covid-19: Lanzamiento del mapa del COVID-19 en apoyo de la gente de mar de todo el mundo](#), 7 de abril de 2020.

13 Cámara Naviera del Reino Unido: [Government must act to protect shipping jobs](#), 23 de marzo de 2020.

14 INCHCAPE: [CORONAVIRUS \(COVID-19\) Port / Country Implications](#).

15 OMI: [Pandemia de COVID-19](#), Comunicaciones de los Estados Miembros.

16 Anuncio conjunto del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Recursos Humanos y Seguridad Social de la República Popular China sobre las disposiciones adecuadas en relación con los cambios de tripulación en los buques chinos que efectuaban viajes internacionales cuando se produjo el estallido de COVID-19, anuncio núm. 16, 12 de marzo de 2020.

17 Autoridad Portuaria Noruega: Directrices relativas a los cambios de tripulación, 6 de abril de 2020.

factores: si la gente de mar ha trabajado el tiempo máximo permitido a bordo y el Estado del pabellón se niega a una nueva prórroga del contrato de empleo; la existencia de razones humanitarias, como el fallecimiento de un miembro de la familia, o si el marino ya no tiene la aptitud física necesaria para trabajar a bordo ¹⁸.

- En el Reino Unido, el Departamento de Transporte, la Agencia Marítima y de Guardacostas y Public Health England han publicado directrices para el transporte marítimo y los puertos de mar en relación con el COVID-19 ¹⁹, que incluyen secciones sobre los antecedentes, los síntomas, el procedimiento en los casos confirmados de COVID-19, las medidas dirigidas a los buques y las compañías de transporte marítimo, el freno a la propagación del virus, la limpieza y los deshechos, y el desembarco de la tripulación.

Respuestas de las organizaciones regionales

La Comisión Europea ha publicado el documento *Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews* ²⁰, en el que se aportan recomendaciones y consejos sanitarios en lo relativo a los cambios de la tripulación, el desembarco y la repatriación de marinos y pasajeros. En estas directrices se hace referencia a otras comunicaciones de la Unión Europea sobre el COVID-19, como la Comunicación sobre la puesta en marcha de los "carriles verdes" (2020/C 96 I/01). Asimismo, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) ha facilitado el intercambio de información entre los Estados Miembros y los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) ²¹.

En el marco de los acuerdos regionales sobre el control por el Estado rector del puerto, cuya finalidad es armonizar la inspección de los buques en puertos extranjeros en cumplimiento de los Convenios de la OMI y la OIT, así como de los Memorandos de Entendimiento de París, Tokio y el Océano Índico, se ha compartido información y se han publicado pautas para la inspección de los buques durante la pandemia. Como principio general, el Memorando de Entendimiento de París exige que estas cuestiones se aborden con una perspectiva pragmática, por ejemplo, permitiendo la prórroga de los periodos de validez de los certificados

de los buques y la gente de mar, incluidos los certificados médicos ²².

Respuestas de otros organismos especializados de las Naciones Unidas

La OMI está facilitando el intercambio de información entre sus Estados Miembros en su [página web](#) sobre el COVID-19 ²³. En las circulares publicadas en esta página se dan consejos pormenorizados dirigidos a sus Estados Miembros, la gente de mar y el sector del transporte marítimo ²⁴, como información y orientaciones basadas en las recomendaciones de la OMS, asesoramiento sobre la ejecución y el cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la OMI, pautas para la certificación de la gente de mar y el personal de los buques de pesca, y orientaciones relativas a los retrasos imprevistos en la entrega de buques.

En abril, el Consejo de la OMI:

- instó a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos a que garantizaran la fluidez del tráfico marítimo y la disponibilidad de servicios de transporte marítimo para el comercio mundial, en beneficio de la humanidad;
- instó además a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos a que velaran por el bienestar de la gente de mar, en particular por que se protegieran sus derechos al salario, al permiso de tierra, a la licencia por enfermedad, al acceso a asistencia médica, al suministro de alimentos y a la repatriación;
- respaldó un enfoque práctico y pragmático de las reparaciones, los reconocimientos y la certificación y concesión de licencias a la gente de mar;
- alentó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que tomaran en consideración las orientaciones relativas a los retrasos imprevistos en la entrega de buques, y
- alentó asimismo a los Gobiernos a que compartieran las mejores prácticas para mantener a los trabajadores del sector del transporte marítimo a salvo de la COVID-19, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales ²⁵.

¹⁸ Autoridad Marina y Portuaria de Singapur: [Port Marine Circular No 19 of 2020](#), 27 de marzo de 2020.

¹⁹ Gobierno del Reino Unido: [Guidance for shipping and sea ports on coronavirus \(COVID-19\)](#), 26 de marzo de 2020.

²⁰ Comisión Europea: [Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews](#), 8 de abril de 2020.

²¹ AESM: [Medidas de los Estados miembros para luchar contra el COVID-19: Países por orden alfabético.](#)

²² Memorando de Entendimiento de París: [Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19](#), 26 de marzo de 2020.

²³ OMI: [Pandemia de COVID-19.](#)

²⁴ OMI: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel](#), 2 de abril de 2020.

²⁵ OMI: 31º período extraordinario de sesiones del Consejo, resumen de decisiones, 8 de abril de 2020.

La OMS ha publicado el documento *Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreaks on board ships*²⁶ (consideraciones prácticas para gestionar los casos/brotos de COVID-19 a bordo de los buques) dirigido a los puntos focales nacionales, las autoridades sanitarias de los puertos, los sistemas de vigilancia y respuesta sanitaria a nivel local, provincial y nacional, y los operadores portuarios y de buques.

La OIT, la OMI y la OMS, de conformidad con sus mandatos y su capacidad para establecer contactos con los ministerios de Trabajo, las administraciones marítimas y los organismos de salud pública, respectivamente, han estrechado aún más su colaboración para tratar el impacto del COVID-19 en los sectores del transporte marítimo y la pesca, siguiendo el llamamiento en favor de un enfoque internacional coordinado en los sectores.

La OMI y la OMS han emitido la [Declaración conjunta de la OMI y la OMS sobre la respuesta al brote de COVID-19](#). Asimismo, la OIT y estos dos organismos han hecho pública una [declaración conjunta](#) sobre el COVID-19 y el transporte marítimo, en la que subrayan la importancia de la atención de salud para la gente de mar y la prolongación de la validez de sus certificados médicos (cuestión que es abordada en el MLC, 2006, y en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW)) y de la certificación sanitaria de los buques.

Respuestas de las organizaciones no gubernamentales internacionales

En su página web sobre el COVID-19²⁷, la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA), brinda orientaciones a las compañías de transporte marítimo sobre la atención médica que deben dispensar a la gente de mar que se halla en tierra y es sometida a las pruebas del virus. También hace referencia a una herramienta interactiva de evaluación del COVID-19 diseñada por el Centro Noruego de Medicina Marítima y Subacuática (NCMM) y Radio Medico²⁸.

La Red Internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN) ha creado una página web en la que figuran recursos destinados a la gente de mar, los armadores y las compañías de gestión naviera²⁹, entre los que cabe mencionar el vídeo *Managing your mental health during the COVID-19 pandemic* (gestión de la salud mental durante la pandemia de COVID-19)³⁰.

26 OMS: Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreaks on board ships, 25 de marzo de 2020.

27 IMHA: [INFORMATION - COVID-19](#).

28 NCMM: [MANAGEMENT OF SUSPECTED COVID-19 ON BOARD](#).

29 ISWAN: [Coronavirus \(COVID-29\)](#).

30 ISWAN: [Managing your mental health during the COVID-19 pandemic](#), 25 de marzo de 2020.

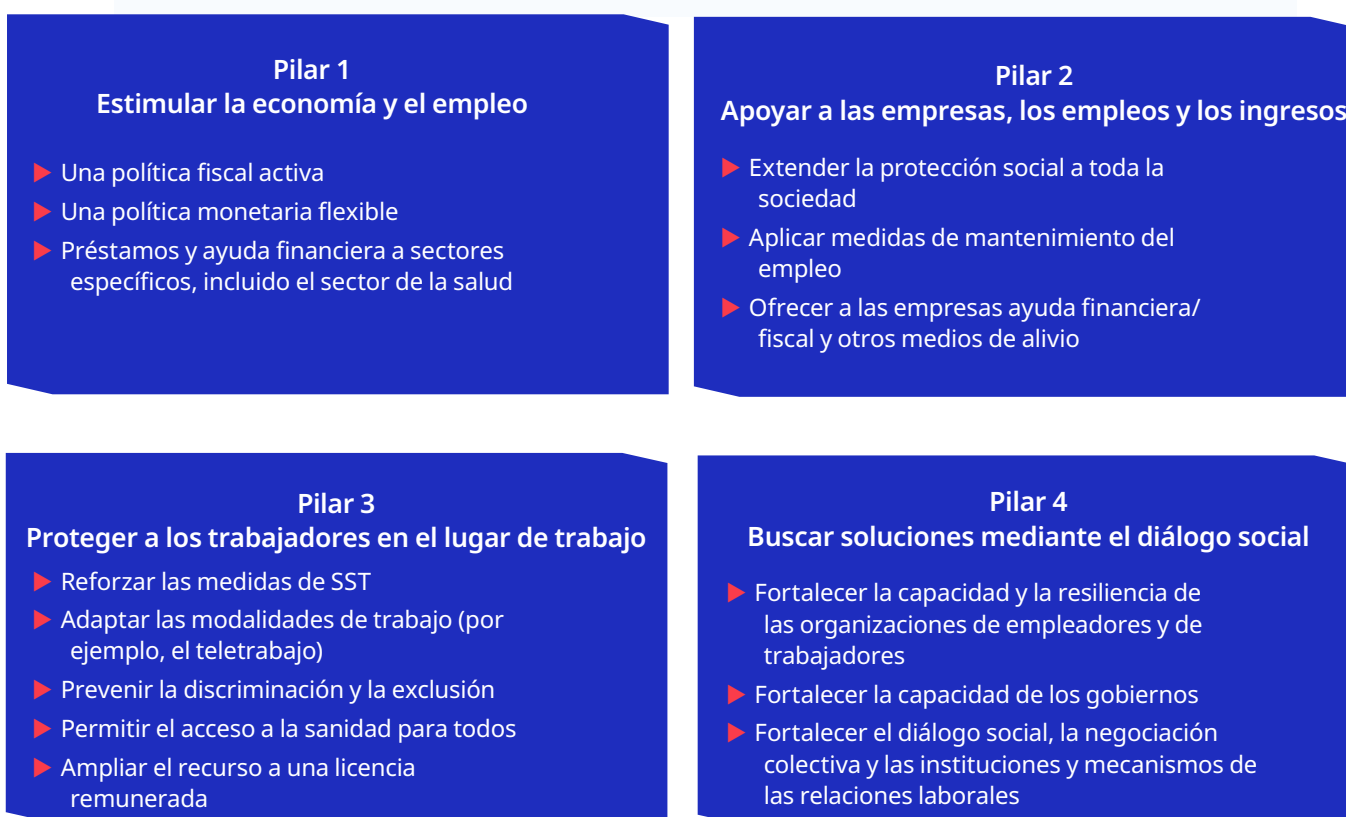
► 3. Herramientas y respuestas de la OIT

La OIT ha establecido una evaluación y un conjunto de medidas a nivel político para mitigar las repercusiones de la crisis y facilitar una recuperación sólida y eficaz. Concretamente, ha preparado varias directrices y notas técnicas sobre la pandemia de COVID-19 que se basan en cuatro pilares³¹:

de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19, 27 de marzo;

- [Observatorio de la OIT: El COVID-19 y el mundo del trabajo. Segunda edición. Estimaciones actualizadas y análisis](#), 7 de abril, y

Figura 1: Cuatro pilares clave para combatir el COVID-19 sobre la base de las normas internacionales



Fuente: base de datos de la OIT (2020). [COVID and the world of work: Updated estimates and analysis](#), op. Cit.

- [nuevas directrices para que los empleadores puedan ayudar a las familias durante la pandemia del COVID-19](#), OIT y UNICEF, 30 de marzo;

- [una página para hacer un seguimiento de la protección social durante la pandemia del COVID-19](#) (con actualizaciones frecuentes);

- [Las normas de la OIT y el COVID-19 \(coronavirus\) – Preguntas frecuentes - Disposiciones fundamentales](#)

- [Gestión de conflictos y desastres: Estudio sobre la colaboración entre las organizaciones de empleadores y de trabajadores](#), 2020.

Además, en el [sitio web](#) de la OIT se pueden encontrar enlaces a los trabajos de la Organización sobre el COVID-19 y, en particular, artículos actualizados periódicamente sobre las repercusiones del virus en el mundo del trabajo.

Respuestas de la OIT específicas para el sector marítimo

Tras las solicitudes formales de intervención presentadas por la ITF, la OIT ha recordado a los Estados Miembros sus responsabilidades en virtud del MLC, 2006³², en las actuales circunstancias de pandemia, sobre todo por lo que se refiere a los EPP, la asistencia médica a bordo de los buques y el acceso a la atención sanitaria en tierra. La Oficina ha respondido a preguntas sobre la aplicación de las disposiciones del MLC, 2006, en el contexto de la crisis actual. También ha colaborado con la Mesa del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006³³, a fin de responder de la manera más adecuada a los desafíos que el sector marítimo tiene ante sí.

En una [Declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial en relación con la enfermedad del coronavirus \(COVID-19\)](#), sus miembros llamaron la atención sobre la situación crítica que el virus está generando para la industria naviera y la gente de mar. Indicaron que en muchos países las actividades de la vida diaria se han restringido drásticamente, pero la población sigue necesitando suministros de alimentos, medicamentos y artículos de consumo habitual, y las fábricas requieren materiales y logística para transportar sus productos. Esta situación subraya la necesidad de disponer de unas cadenas internacionales de suministro sólidas, y destaca la importancia fundamental del comercio marítimo para la economía mundial. Asimismo, la Mesa instó a que la gente de mar sea considerada oficialmente trabajadores esenciales y, como tales, estén exentos de toda restricción para viajar y disfrutar de una consideración especial, a fin de poder embarcar y desembarcar de los buques y regresar a sus casas sin impedimentos, respetando las buenas prácticas de control de infecciones.

En respuesta a las solicitudes de los mandantes, y tras celebrar consultas con la Mesa del Comité, la Oficina emitió una *Nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19)*, en la que brinda orientaciones para encarar las complejidades de la actual crisis a la luz de las disposiciones del MLC, 2006, en particular en relación con:

- la seguridad y salud de la gente de mar
- la facilitación del tránsito y el reembarco de la gente de mar, así como de su repatriación;
- la expiración de los acuerdos de empleo de la gente de mar
- el periodo máximo de servicio a bordo y las garantías al respecto
- la reducción de la dotación mínima
- la expiración de los certificados médicos
- la certificación de la formación y las calificaciones
- el certificado de trabajo marítimo y las inspecciones
- la protección social: el derecho de la gente de mar a una licencia remunerada por enfermedad en caso de infección o cuarentena
- el permiso para bajar a tierra y los servicios de bienestar durante la pandemia
- el abandono de la gente de mar.

En la nota figuran enlaces a otras fuentes de información y contactos para que la gente de mar tenga la posibilidad de transmitir reclamaciones individuales, las cuales pueden ser utilizadas por las tripulaciones y los marinos a título personal para obtener información o comunicar problemas relacionados con la pandemia.

Al publicar la declaración de la Mesa del Comité, el Director General de la OIT, Guy Ryder, pidió a los gobiernos “que velen por que, en estos momentos difíciles, la gente de mar goce de suficiente protección ante la pandemia del COVID-19, disponga de atención médica y pueda viajar hacia y desde sus buques, según proceda, para seguir cumpliendo su función vital”³⁴. Se ha actualizado la base de datos de la OIT/OMI sobre los casos notificados de abandono de gente de mar³⁵; ahora, cada vez que un caso es notificado en el formulario, debe indicarse si se considera que el hecho guarda relación con el COVID-19.

Asimismo, la Oficina está examinando la pandemia en el contexto de la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)³⁶.

La respuesta de la OIT a la pandemia y su impacto en los sectores pesquero y del transporte marítimo es una labor en curso. La Oficina continuará diseñando su respuesta en consulta con los mandantes tripartitos y en estrecha cooperación con otros organismos especializados de las Naciones Unidas.

32 A 15 de abril de 2020, el MLC, 2006, había sido ratificado por 96 Estados Miembros.

33 El Comité Tripartito Especial del MLC, 2006, es el órgano tripartito establecido en virtud del artículo XIII de este Convenio para hacer un seguimiento continuo de su aplicación. Los miembros de la Mesa del Comité son designados por el Consejo de Administración por un periodo de tres años.

34 OIT: “[Dignidad y respeto](#)” para la gente de mar durante la crisis del COVID-19, Noticias, 31 de marzo de 2020.

35 OIT: [Base de datos sobre los casos notificados de abandono de gente de mar](#).

36 El Convenio se encuentra en vigor y a 13 de abril de 2020 había sido ratificada por 18 Estados Miembros.

Contactos

Organización Internacional del Trabajo
Route des Morillons 4
CH-1211 Ginebra 22
Suiza

Departamento de Políticas Sectoriales
E: covidresponsesector@ilo.org