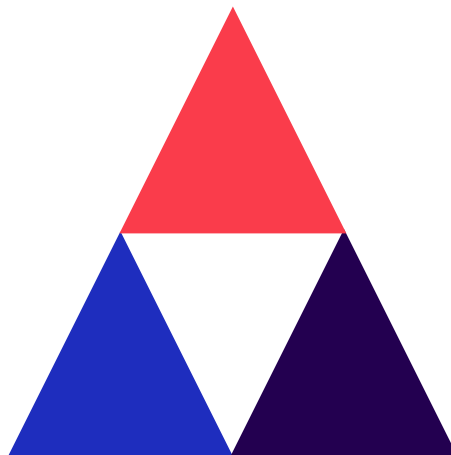




▶ Documento de base para la discusión

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



Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2021

Primera edición 2021

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.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Documento de base para la discusión, Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada. Parte I (Ginebra, 19-23 de abril de 2021), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2021.

ISBN: 978-92-2-034373-9 (impreso)

ISBN: 978-92-2-034374-6 (web pdf)

Publicado también en francés: *Document d'information pour la discussion*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée. Partie I (Genève, 19-23 avril 2021), ISBN 978-92-2-034371-5 (imprimé), ISBN 978-92-2-034372-2 (web pdf), Ginebra, 2021, y en inglés: *Background paper for discussion*, Fourth meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended, Part I (Geneva, 19-23 April 2021), ISBN 978-92-2-034369-2 (print), ISBN 978-92-2-034370-8 (Web pdf), Ginebra, 2021.

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

	Página
A. Introduction.....	5
B. Tareas de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial (Parte I)	6
1. Intercambio de información acerca de la aplicación del MLC, 2006: examen continuo de la aplicación del Convenio	7
1.1. Situación con respecto a las enmiendas de 2014, 2016 y 2018	7
1.2. Labor de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones	8
1.3. La COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo.....	13
1.4. Horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial	26
1.5. El MLC, 2006 y la digitalización: uso de documentos electrónicos	27

Anexos

A. Orden del día de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial (19-23 de abril de 2021).....	31
B. Disposiciones pertinentes del MLC, 2006	32
Comité Tripartito Especial.....	32
C. Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19 (adoptada el 8 de diciembre de 2020).....	33

► A. Introduction

1. Al 1.º de febrero de 2021, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) había sido ratificado por 97 Miembros ¹.
2. El Comité Tripartito Especial fue establecido por el Consejo de Administración en su 318.ª reunión en junio de 2013, con arreglo al artículo XIII del MLC, 2006 ². Está compuesto por «dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima». Además, «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 presente Convenio».
3. La tercera reunión del Comité Tripartito Especial se celebró entre los días 23 a 27 de abril de 2018 en la sede de la OIT en Ginebra, y participaron en ella más de 250 personas ³. El Comité Tripartito Especial adoptó [enmiendas](#) a las normas A2.1 y A2.2 y a la pauta B2.5.1 del Convenio, relativas a la protección de los salarios y prestaciones de la gente de mar durante periodos de cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. Adoptó asimismo cinco resoluciones ⁴ y, a solicitud del Consejo de Administración, examinó 34 instrumentos sobre cuestiones marítimas y adoptó las consiguientes [recomendaciones](#), que fueron aprobadas por el Consejo de Administración ⁵.
4. En la tercera reunión del Comité Tripartito Especial se adoptó, entre otras, una *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 la que se decide establecer un órgano subsidiario para actualizar tales pautas. Tal decisión fue ratificada por el Consejo de Administración en su 334.ª reunión (octubre-noviembre de 2018). El órgano subsidiario del Comité Tripartito Especial, integrado por cuatro representantes gubernamentales, cuatro representantes de los armadores y cuatro representantes de la gente de mar, trabajó por correspondencia entre mayo de 2019 y enero de 2021. Los dos conjuntos de pautas actualizadas fueron enviados

¹ Puede consultarse la lista actualizada en la [base de datos NORMLEX](#) de la OIT.

² OIT, [Reglamento del Comité Tripartito Especial establecido para dar cumplimiento al artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006](#), 2012.

³ [GB.334/LILS/2 \(Rev.\)](#). Todos los documentos relativos a la tercera reunión del Comité Tripartito Especial pueden consultarse en el [sitio web de la OIT](#).

⁴ [Resolución relativa a las medidas que deben adoptarse con respecto al abandono de la gente de mar](#); [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](#); [Resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior](#); [Resolución relativa a la facilitación del permiso para bajar a tierra y del tránsito](#); [Resolución relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de enmiendas al Código del MLC, 2006 y Formulario para la presentación de propuestas de enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo \(MLC, 2006\) en su versión enmendada, de conformidad con el artículo XV](#). Con respecto a la [Resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior](#), los órganos consultivos sectoriales de la OIT se reunieron del 13 al 15 de enero de 2021 y recomendaron al Consejo de Administración, en su 341.ª reunión (marzo de 2021), que convoque una reunión técnica sobre trabajo decente y sostenible en el sector de la navegación interior.

⁵ Decisión del Consejo de Administración en [GB.334/PV](#), párr. 741.

para comentarios a las autoridades competentes de todos los Estados Miembros y luego la Mesa del Comité Tripartito Especial validó ambos textos el 27 de enero de 2021. Las versiones actualizadas de las pautas se presentarán al Consejo de Administración en su 341.^a reunión (marzo de 2021) a fin de que este autorice su publicación en el sitio web de la OIT ⁶.

5. Después de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima a fin de actualizar el monto del salario mínimo de los marineros preferentes se reunió en noviembre de 2018 y actualizó el monto del salario mínimo ⁷. El Consejo de Administración autorizó al Director General a notificar, de conformidad con la pauta B2.2.4 del MLC, 2006, la revisión del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes a los Miembros de la OIT ⁸. La próxima reunión de la Subcomisión se celebrará virtualmente del 26 al 27 de abril de 2021 ⁹.
6. En su 340.^a reunión (octubre-noviembre de 2020), el Consejo de Administración decidió que la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial se celebrara en dos partes: la Parte I en forma virtual (en línea) del **19 al 23 de abril de 2021**, y la Parte II del **27 al 29 de septiembre de 2021** (a reserva de la aprobación formal del Consejo de Administración), en la sede de la OIT, Ginebra ¹⁰. En la sección B del presente documento se ofrece una visión general de las tareas que está previsto realice el Comité en su cuarta reunión (Parte I), y se examinan los puntos del orden del día aprobado por la Mesa del Comité y comunicado por el Director General en su carta de invitación a la reunión ¹¹.

► B. Tareas de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial (Parte I)

7. Como se establece en el [orden del día](#) de la reunión, la primera tarea del Comité Tripartito Especial será realizar un intercambio de información sobre la aplicación del MLC, 2006, conforme al mandato recibido en virtud del artículo XIII del Convenio, en el que se establece que «examinará continuamente la aplicación del presente Convenio» ¹².
8. En segundo lugar, en respuesta a la solicitud formulada por el Consejo de Administración en el contexto del funcionamiento del mecanismo de examen de las normas, el Comité

⁶ GB.341/POL/3.

⁷ Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima (noviembre de 2018), GB.335/POL/3.

⁸ GB.335/PV, párr. 725, c).

⁹ Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima (abril de 2021), GB.341/POL/3.

¹⁰ Decisión GB.340/INS/PV del Consejo de Administración, párr. 413 y el anexo del GB.340/INS/21.

¹¹ Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento. El orden del día figura en el anexo A.

¹² El texto del artículo XIII del MLC, 2006 figura en el anexo B. El artículo 2 del Reglamento establece el siguiente mandato del Comité:

El Comité MLC deberá:

- a) examinar continuamente la aplicación del Convenio y prestar asesoramiento sobre esta cuestión al Consejo de Administración o, por conducto del Consejo de Administración, a la Conferencia Internacional del Trabajo;
- b) examinar las propuestas de enmienda al Código del Convenio, en conformidad con el artículo XV del Convenio, y
- c) realizar las consultas a que se refiere el artículo VII del Convenio.

Tripartito Especial examinará 38 normas internacionales del trabajo relacionadas con cuestiones marítimas¹³. Se presentará al Comité una serie de notas técnicas sobre este último tema.

1. Intercambio de información acerca de la aplicación del MLC, 2006: examen continuo de la aplicación del Convenio

9. De conformidad con el artículo XIII del MLC, 2006, una de las tareas principales del Comité Tripartito Especial consiste en considerar una amplia gama de cuestiones relativas a la aplicación del Convenio. En caso de detectarse lagunas u otras dificultades importantes, pueden formularse recomendaciones al Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio¹⁴, o formularse propuestas de enmienda para el futuro. Las reuniones del Comité son también la oportunidad para llevar adelante un útil intercambio de información intergubernamental y tripartito acerca de las experiencias sobre la aplicación del Convenio. Se alienta a los mandantes a que, en el contexto de la reunión, proporcionen información sobre la situación de la puesta en práctica del Convenio y señalen las cuestiones que les hayan resultado particularmente difíciles. La Mesa del Comité Tripartito Especial ha incluido las siguientes cuestiones en este punto del orden del día: *a)* la COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo; *b)* horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial, y *c)* el MLC, 2006 y la digitalización: uso de documentos electrónicos.

1.1. Situación con respecto a las enmiendas de 2014, 2016 y 2018

10. Hasta la fecha han entrado en vigor tres conjuntos de enmiendas al Código del Convenio¹⁵. Con respecto a las [enmiendas de 2014](#), al 1.º de febrero de 2021, los Países Bajos (Curaçao) había comunicado al Director General que las enmiendas entrarían en vigor para dicho Miembro solo después de que hubiera remitido una notificación expresa de su aceptación. La Oficina sigue a la espera de la declaración de aceptación de las enmiendas de los siguientes países: Albania, Bangladesh, Belice, Cabo Verde, China, Fiji, Gabón, República Islámica del Irán, Jordania, Kenya, Maldivas, Nueva Zelandia (Tokelau), Portugal y Tailandia. Con respecto a las [enmiendas de 2016](#), Portugal ha comunicado al Director General que entrarán en vigor para dicho Miembro solo después de que haya remitido una notificación expresa de su aceptación. La Oficina sigue a la espera de la declaración de aceptación de las enmiendas de Albania, China (Región Administrativa Especial de Hong Kong), Djibouti, Eslovaquia, Gambia, Granada, Indonesia, Jamaica, Líbano y Túnez. Por lo que respecta a las [enmiendas de 2018](#), Eslovenia, Estonia, Francia, Francia (Nueva Caledonia), los Países Bajos

¹³ 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». Véanse [GB.326/LILS/3/2](#) y la decisión en [GB.326/PV](#), párr. 514.

¹⁴ En el artículo 16 del Reglamento –Informes para el Consejo de Administración– se establece lo siguiente:

Luego de las reuniones mencionadas en el artículo 3 *supra*, el Comité MLC, por medio de su Presidenta o Presidente, informará al Consejo de Administración sobre la aplicación del Convenio. En sus informes podrá incluir recomendaciones para el Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio.

¹⁵ La situación de las enmiendas al Código del MLC, 2006, por Miembro ratificante, puede consultarse en [NORMLEX](#).

(para la parte europea de los Países Bajos y Curaçao) y Portugal han comunicado al Director General que las enmiendas entrarán en vigor para dichos Miembros solo después de que hayan remitido una notificación expresa de su aceptación. La Oficina sigue a la espera de la declaración de aceptación de las enmiendas de Brasil, China (Región Administrativa Especial de Hong Kong), Djibouti, Etiopía, Gambia, Granada, Islandia, Islas Cook, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (Islas Malvinas (Falkand) e Islas Vírgenes Británicas), República Unida de Tanzania, Senegal y Sudán.

11. La Oficina ha informado a los Miembros en cuestión de que pueden aceptar las enmiendas dirigiendo una declaración formal en ese sentido al Director General ¹⁶. El Comité Tripartito Especial tal vez desee alentar a los Gobiernos mencionados en el párrafo 8 a que aclaren su posición con respecto a la aceptación de las enmiendas.

1.2. Labor de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones

12. La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) ya ha examinado 85 primeras memorias relativas a la aplicación del MLC, 2006, presentadas en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT por Estados Miembros ratificantes (incluidos los territorios no metropolitanos). Ya se ha examinado la legislación y las prácticas de los principales Estados del pabellón de todo el mundo.
13. En general, la CEACR ha constatado esfuerzos notables para aplicar el Convenio. Sin embargo, también ha planteado una serie de cuestiones que aún es preciso abordar. En este sentido, la situación difiere considerablemente de un país a otro. Si bien, en algunos casos, la CEACR señala a la atención de los Gobiernos deficiencias relativas a detalles concretos del Convenio; en otros, les solicita que adopten la legislación básica necesaria para dar efecto a la mayor parte de las disposiciones del Convenio.
14. A continuación se resumen algunas de las cuestiones planteadas por la CEACR con respecto a la aplicación del MLC, 2006 ¹⁷.
 1. *Consultas.* En algunos países no existían organizaciones de armadores, organizaciones de gente de mar, o bien ninguna de las dos. En este contexto, recordándose que la aplicación de un número considerable de disposiciones del Convenio requiere la celebración de consultas, se pidió a los Gobiernos interesados que recurrieran al Comité Tripartito Especial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII del Convenio.
 2. *Ámbito de aplicación del Convenio:*
 - a) *Definición de gente de mar.* Algunos países no aseguraban que la protección conferida por el Convenio estuviese garantizada para toda la gente de mar que abarca el Convenio. Algunos países excluyeron a los cadetes de la definición de gente de mar. La Comisión considera que la obtención de una formación a bordo con el fin de convertirse en marino implica, por definición, el trabajo a bordo y, como consecuencia, no pueden surgir dudas acerca del hecho de que los cadetes

¹⁶ Observaciones derivadas de la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006, adoptadas con arreglo al procedimiento simplificado del artículo XV del Convenio, [Observación general adoptada por la CEACR en 2016 y publicada en 2017](#).

¹⁷ El resumen ha sido elaborado, a título informativo, conforme a las solicitudes directas aprobadas por la CEACR respecto de la aplicación del MLC, 2006. Estas últimas pueden consultarse en [NORMLEX](#).

sean considerados como gente de mar a los fines del Convenio. Algunos países determinaron que «el personal no marino empleado en virtud de acuerdos de subcontratación de servicios» no ha de considerarse como gente de mar. La Comisión recordó que la naturaleza del contrato (acuerdo de subcontratación, en este caso) era irrelevante para la definición de gente de mar, siempre que la persona trabajase a bordo de un buque al que se aplicara el Convenio.

- b) *Definición de buque.* Algunos países adoptaron exenciones generales y ad hoc para sus normas y reglamentaciones pertinentes, en el caso de varias categorías de buques, basándose en su área de actividades (distancia en millas náuticas, plataforma continental o nociones tales como «aguas de la República», «aguas costeras» o «viajes cerca de la costa»), en su tamaño, en el número de marinos a bordo, o en su destino (por ejemplo, embarcaciones de recreo), que no están bien definidas en las disposiciones pertinentes o que están en contradicción con el ámbito de aplicación del Convenio.
3. *Edad mínima.* La legislación de algunos países no contenía una prohibición clara del trabajo a bordo de buques de personas menores de 16 años de edad. Varios países no prohibían claramente el trabajo nocturno de la gente de mar menor de 18 años de edad ni preveían excepciones no autorizadas. Además, otros países no prohibían claramente el trabajo peligroso de la gente de mar menor de 18 años de edad. Algunos países permitían excepciones a la prohibición del trabajo peligroso en situaciones específicas, cuando ello no está autorizado en el Convenio. La Comisión ha recordado que el Convenio, en virtud de la norma A1.1, párrafo 4, exige la prohibición absoluta de que la gente de mar joven realice trabajos que puedan considerarse peligrosos, pero permite, en virtud de la pauta B4.3.10, determinar los tipos de trabajo que dicha gente de mar no puede realizar sin una supervisión y una instrucción apropiadas. Algunos países aún debían adoptar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, la lista de trabajos que podrían resultar peligrosos para la seguridad y salud de la gente de mar menor de 18 años de edad.
4. *Formación y calificaciones.* La legislación de algunos países no garantiza que toda la gente de mar que trabaje en un buque haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. Además, algunos países permiten que, en casos excepcionales, la gente de mar trabaje sin la debida formación y calificaciones, aunque esto no está autorizado por el Convenio.
5. *Contratación y colocación.* Algunos países no adoptaron disposiciones nacionales, o no comunicaron información pertinente, en cuanto al sistema de licencias para los organismos que se ocupan de la contratación y la colocación de la gente de mar; a los requisitos mínimos para el funcionamiento de los servicios de contratación y colocación privados de gente de mar, y a los procedimientos para la investigación de las quejas. Varios países encuentran dificultades para aplicar efectivamente un sistema de protección (seguro u otro mecanismo) a fin de indemnizar a la gente de mar de las posibles pérdidas pecuniarias a raíz del incumplimiento de las obligaciones de los organismos de contratación o los armadores en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.
6. *Acuerdo de empleo de la gente de mar.* Varios países tenían dificultades para cumplir el requisito de que el acuerdo de empleo de la gente de mar fuera suscrito por la gente de mar y el armador o el representante del armador, y de que cada uno de ellos se quedara con un ejemplar. Varias legislaciones no garantizaban el derecho de la gente

de mar a solicitar asesoramiento antes de suscribir un acuerdo de empleo o no cumplieran con los requisitos relativos a la lista de temas que debían incluirse en los acuerdos de empleo de la gente de mar (AEGM). Igualmente importante es que algunos países no habían definido claramente el preaviso de terminación mínimo adecuado que ha de darse a la gente de mar y a los armadores, o bien no habían previsto la posibilidad de terminar el contrato con un preaviso más breve o sin preaviso por razones humanitarias.

7. *Horas de trabajo/horas de descanso.* Varios países tuvieron problemas al aplicar las disposiciones que exigían a los Miembros fijar un número máximo de horas de trabajo o un número mínimo de horas de descanso. Se consideró que no debería entenderse que el Convenio permitía a los armadores o capitanes elegir los regímenes relativos a las horas máximas de trabajo y a las horas mínimas de descanso. Algunos países 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. Además, había países que permitían dividir las horas de descanso en más de dos periodos. La legislación de varios países no cumple los requisitos relativos a los registros de las horas de trabajo y de descanso.
8. *Vacaciones anuales.* Algunos países no garantizaban por ley un periodo mínimo de vacaciones anuales. Se planteó un problema que afectaba a varios países en relación con la prohibición de renunciar al derecho de tomarse el periodo total de vacaciones anuales pagadas. En el Convenio se establece que deberá prohibirse cualquier acuerdo en virtud del cual se renuncie al derecho a gozar del periodo total mínimo de vacaciones anuales, salvo en los casos previstos por la autoridad competente. Al tiempo que se señaló que el Convenio no hacía referencia a la naturaleza y el alcance de las excepciones permisibles, se consideró que tal disposición debía entenderse de manera restrictiva. En cambio, entender que esa norma concede amplios poderes para renunciar al derecho a gozar del periodo total de vacaciones anuales pagadas a cambio de una compensación monetaria o de otra índole iría en detrimento del objetivo de la regla 2.4, a saber, asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas. La Comisión señaló a la atención de varios Gobiernos que, independientemente de la duración del acuerdo de empleo, la gente de mar tiene derecho a un mínimo de treinta días de vacaciones anuales pagadas después de once meses de servicio continuo a bordo, salvo en casos específicos previstos de manera restrictiva por la autoridad competente. En el caso de los periodos de servicio más cortos, el número correspondiente de días debería calcularse de manera proporcional.
9. *Repatriación.* Algunos países definían de una manera amplia los casos en los que el marino no tiene derecho a la repatriación. Con respecto a la distribución de los gastos, algunos países no habían proporcionado suficiente información sobre las disposiciones por las que se establecía el procedimiento que debería seguirse ni la carga de la prueba que se aplicaría para que un marino fuera declarado culpable de una infracción grave. La Comisión recordó que, incluso cuando de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos aplicables, se hubiera determinado que el marino era culpable de una infracción grave de las obligaciones que entrañaba su empleo, tal situación no eximiría al armador de su obligación de pagar la repatriación en primer lugar. Algunos países no cumplían con los requisitos relativos al periodo máximo de servicio a bordo. Por lo que respecta a las enmiendas de 2014 al Código del Convenio (garantía financiera para los casos de abandono de la gente

de mar), la Comisión ha señalado a la atención de los Gobiernos la necesidad de brindar información detallada mediante el formulario de memoria modificado para evaluar la aplicación. La Comisión ha tomado nota con interés de que varios países han adoptado las medidas necesarias para hacer efectivas las enmiendas de 2014.

10. *Niveles de dotación.* La Comisión solicitó a algunos países que indicaran de qué manera la determinación de los niveles de dotación en condiciones de seguridad tenía en cuenta los requisitos mencionados en la regla 2.7 del Convenio. La Comisión solicitó a algunos países que indicaran de qué manera la determinación de los niveles de dotación en condiciones de seguridad tenía en cuenta los requisitos relativos a la alimentación y al servicio de fonda establecidos en la regla 3.2 y la norma A3.2 (norma A2.7, párrafo 3). La Comisión pidió asimismo a varios países que indicaran si disponían de mecanismos para investigar y resolver quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque (pauta B2.7.1).
11. *Alojamiento.* En algunos países, las disposiciones relacionadas con el alojamiento y las instalaciones de esparcimiento a bordo para la gente de mar preveían exenciones no permitidas en el Convenio, superaban lo permitido o bien quedaban comprendidas en las exenciones previstas en el Convenio, pero no se presentaba información sobre la consulta obligatoria con las organizaciones de la gente de mar y los armadores.
12. *Atención médica.* La información presentada por varios países sobre la legislación y otras medidas adoptadas para hacer efectivos distintos requisitos en relación con la atención médica no ha sido suficiente, por ejemplo, en cuanto al derecho a una atención médica gratuita, a consultar a médicos o dentistas en los puertos de escala y al requisito de poder recibir instrucciones médicas gratuitamente por radio o por satélite.
13. *Responsabilidad del armador.* En varios países, la legislación limita la responsabilidad de los armadores o bien exige a los armadores de responsabilidad respecto de las consecuencias financieras de la enfermedad, lesión o muerte de la gente de mar que excedan de los límites permitidos en el Convenio. Con respecto a las enmiendas de 2014 (garantía financiera en caso de muerte o discapacidad prolongada), la Comisión ha señalado a la atención de los Gobiernos la necesidad de proporcionar información detallada por medio del formulario de memoria modificado a fin de evaluar la conformidad. La Comisión ha observado con interés que varios países han adoptado las medidas necesarias para hacer efectivas las enmiendas.
14. *Seguridad y salud.* Algunos países no adoptaron directrices nacionales para la administración de la seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar. Varios países no tomaron disposiciones para crear comités de seguridad en los buques a bordo de los cuales hubiera por lo menos cinco marinos.
15. *Seguridad social.* Un gran número de países no garantizaban que toda la gente de mar residente habitual en su territorio gozara de la protección de la seguridad social en las ramas aplicables. En particular, algunos países europeos no garantizaban la igualdad de trato entre la gente de mar y los trabajadores en tierra por lo que respecta a la protección de la seguridad social en el caso de la gente de mar que prestaba servicio a bordo de buques extranjeros (que no fueran de la Unión Europea).
16. *Declaración de conformidad laboral marítima (DCML).* Una serie de países tenían dificultades en lo que respecta al contenido de la parte I de la DCML, ya que esta solo hace referencia a las disposiciones del Convenio y no al contenido de los requisitos

nacionales que incorporan dichas disposiciones. Por lo referente a la parte II de la DCML, que pretende identificar las medidas adoptadas por los armadores con el fin de cumplir los requisitos nacionales, se señaló que los ejemplos proporcionados por algunos países no contenían información sobre dichas medidas. En esos casos, la DCML no cumplía los objetivos a los que aspiraba, a saber, ayudar a todas las personas interesadas, tales como los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios autorizados de los Estados rectores del puerto y la gente de mar, a verificar que los requisitos nacionales sobre los 16 puntos enumerados se aplicasen adecuadamente a bordo de los buques. Algunos países no proporcionaron información suficiente sobre las medidas adoptadas para hacer efectivos varios requisitos en relación con el ámbito de las inspecciones y su periodicidad.

17. *Inspecciones y control de la aplicación* :Las leyes y reglamentos vigentes en algunos países no permiten hacer efectivos los siguientes requisitos: inspección de todos los buques; categoría e independencia de los inspectores; procedimientos para recibir e investigar quejas y confidencialidad de las fuentes de las quejas; atribuciones de los inspectores y motivos de inmovilización; periodicidad de las inspecciones; presentación de informes sobre las inspecciones; indemnización en caso de ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores.
 18. *Control por el Estado del puerto*. Algunos países no comunicaron información sobre: 1) un sistema de seguimiento eficaz para garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques cumplan con los requisitos del Convenio, y 2) la confidencialidad de las quejas. Otros países no comunicaron información acerca de los procedimientos establecidos en relación con las quejas en tierra de la gente de mar que hace escala en puertos extranjeros. Algunos países se refieren en general a los memorandos de entendimiento regionales sin indicar las disposiciones nacionales pertinentes respecto de las responsabilidades del control por el Estado del puerto.
- 15.** En su reunión de 2020, además de las solicitudes directas y observaciones dirigidas a países particulares, la CEACR adoptó una [Observación general sobre cuestiones que suscita la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\), durante la pandemia de COVID-19](#). En dicha observación general se tuvieron en cuenta las observaciones formuladas por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Cámara Naviera Internacional (ICS) con arreglo al artículo 23¹⁸ de la Constitución de la OIT en octubre de 2020, las respuestas y demás información suministradas por los Gobiernos, así como cientos de quejas individuales de gente de mar recibidas por el Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT) de la Organización Marítima Internacional (OMI)¹⁹.

¹⁸ En virtud del artículo 23, párrafo 2), de la Constitución de la OIT, deben comunicarse copias de todas las memorias sobre la aplicación de convenios ratificados a las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores. Las organizaciones de empleadores y de trabajadores también pueden enviar directamente sus observaciones a la Oficina para que esta las someta a la CEACR; en tal caso, la Oficina acusa recepción y al mismo tiempo envía copia al Gobierno correspondiente para que pueda contestar. Conforme a los artículos 24 y 25 de la Constitución de la OIT, las organizaciones de empleadores y de trabajadores también tienen el derecho a presentar reclamaciones al Consejo de Administración de la OIT contra cualquier Estado ratificante que, en su opinión, no haya adoptado medidas para el cumplimiento satisfactorio, dentro de su jurisdicción, de un convenio en el que dicho Miembro sea parte.

¹⁹ El Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT) fue establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) en abril de 2020 con el objetivo, entre otros, de seguir de cerca los acontecimientos, coordinar esfuerzos, comunicar

1.3. La COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo

16. La pandemia de COVID-19 ha tenido efectos devastadores en todo el mundo ²⁰. Además de ser un problema de salud pública, el trastorno económico y social que está ocasionando amenaza los medios de vida y el bienestar a largo plazo de millones de personas ²¹. La pandemia también ha tenido repercusiones de gran alcance en el sector del transporte marítimo. El transporte marítimo internacional y los aproximadamente 2 millones de marinos que trabajan en todo el mundo desempeñan un papel crucial en el mantenimiento de las cadenas de suministro mundiales, ya que entregan alrededor del 90 por ciento de las mercancías, entre ellas, suministros médicos esenciales, alimentos y energía. Aunque la crisis creada por la pandemia sigue haciendo estragos y sus consecuencias a largo plazo aún no se comprenden del todo, se invita al Comité Tripartito Especial a debatir sobre los efectos de la pandemia en la aplicación del MLC, 2006 y a describir lo que se ha aprendido hasta la fecha y las consecuencias para el futuro.

a) Retos y repercusiones de la pandemia en la aplicación del MLC,2006

17. Los cambios de tripulación han sido y siguen siendo el principal reto que afronta el transporte marítimo. En los primeros días de la pandemia, los transportistas aplicaron medidas de prevención para reducir la exposición a los riesgos en puertos y terminales, como la suspensión temporal del cambio de tripulación y la prohibición de que las tripulaciones desembarcaran en las terminales portuarias. Se entendía que, a corto plazo, las restricciones debían mantenerse en gran medida como respuesta a la emergencia de salud pública inmediata que planteaba la COVID-19. En algunos casos se establecieron corredores sanitarios para permitir el regreso de los marinos a sus países de origen y el embarco de los nuevos miembros de la tripulación necesarios. Sin embargo, cuando al cabo de unas semanas la crisis continuaba, las restricciones aplicadas a los cambios de tripulación pasaron a ser una gran preocupación para la comunidad marítima, por razones humanitarias, de seguridad y de empleo ²².

18. Un año después del brote de la pandemia, aproximadamente 400 000 marinos siguen atrapados a bordo de buques, y otros 400 000 esperan poder embarcarse en sus buques y ganarse la vida. Esta situación ha generado una crisis humanitaria sin precedentes en el sector marítimo ²³. Las medidas restrictivas que han comenzado a adoptar recientemente los Gobiernos para contener las nuevas variantes del virus han supuesto un nuevo deterioro de una situación ya extremadamente difícil. El sector de los cruceros se ha visto especialmente afectado, ya que algunos países han desaconsejado los viajes en crucero y las principales compañías de cruceros han suspendido sus operaciones ²⁴. Alrededor de

con todas las partes interesadas y ofrecer apoyo específico en casos particulares y, en especial, en situaciones de emergencia en lo relativo a los cambios de tripulación, la repatriación, el acceso a atención médica o el abandono.

²⁰ Al 5 de febrero de 2021, la [Organización Mundial de la Salud](#) había notificado 104 370 550 casos confirmados de COVID-19, cifra que incluía 2 271 180 muertes.

²¹ OIT, [Observatorio de la OIT: La COVID-19 y el mundo del trabajo. Séptima edición](#), 25 de enero de 2021

²² Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), [COVID-19 and Maritime Transport: Impact and Responses](#) (en inglés solamente), 2020.

²³ El sector pesquero se enfrenta a retos similares a los del sector naviero en cuanto al cambio de tripulación y la repatriación de los pescadores. El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) contiene disposiciones relativas a la repatriación y la atención médica.

²⁴ OIT, [Nota informativa sectorial de la OIT: COVID-19 y transporte marítimo y pesca](#), 17 de abril de 2020.

250 000 marinos, entre los que se cuenta la gran mayoría de las mujeres de mar, trabajan en el sector de los cruceros ²⁵.

19. Los Estados del pabellón, los armadores y los agencias de contratación se han enfrentado a múltiples dificultades para llevar a cabo las repatriaciones como consecuencia, entre otras cosas, del cierre de los puertos y las fronteras; la falta de disponibilidad de vuelos; la negativa del país proveedor de mano de obra correspondiente a recibir a sus marinos nacionales; el cierre de los consulados y las embajadas y la consiguiente imposibilidad de obtener visados, y la caducidad de pasaportes válidos. También se han enfrentado a desafíos debido a la falta de previsibilidad y de información fiable sobre la posibilidad de desembarcar a los marinos en un puerto determinado. En repetidas ocasiones, se imponen restricciones portuarias anunciándolas con muy poca antelación, lo que obstaculiza la planificación razonable del recorrido de los buques, lo cual sumado a la falta de coordinación para la aplicación y para el control de la aplicación del MLC, 2006 aumenta el riesgo de que se prohíba viajar tanto a los buques como a las tripulaciones, y en algunos casos puede llevar a la inmovilización de los buques por error de los Estados ²⁶.
20. Según la información de que dispone la Oficina, la aplicación de prácticamente todos los aspectos del MLC, 2006 se ha visto afectada por la crisis. En particular:
- a) *Artículo III. Derechos y principios fundamentales*, según observó la CEACR, a causa de la propia falta de acción de algunos Estados Miembros a la hora de asegurar el cambio de tripulación o permitir a la gente de mar volver a sus hogares, a los marinos no les queda más remedio que quedarse a bordo de los buques, de modo que permanecen durante largos meses en una situación que se asemeja al trabajo forzoso.
 - b) *Regla 1.2. Certificado médico*, dado que mucha gente de mar trabaja ahora con certificados médicos vencidos.
 - c) *Regla 1.3. Formación y calificaciones*, dado que mucha gente de mar no ha podido realizar los cursos de perfeccionamiento necesarios y que los nuevos certificados se han atrasado.
 - d) *Regla 2.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar*, dado que se ha pedido a la gente de mar que continúe trabajando una vez terminado el periodo acordado en sus contratos, sin una indicación clara de que se aceptaran libremente tales prórrogas.
 - e) *Regla 2.2. Salarios*, dado que la gente de mar se ha enfrentado a atrasos en el pago de sus salarios y a pagos parciales o incluso al incumplimiento del pago de los salarios adeudados, en algunos casos durante varios meses, lo que ha generado situaciones de abandono.
 - f) *Regla 2.3. Horas de trabajo y horas de descanso*, dado que la disminución de los niveles mínimos de dotación ha forzado a la gente de mar a permanecer a bordo para trabajar durante periodos que superan los límites previstos en el Convenio; los prolongados periodos de servicio a bordo han provocado a menudo una acumulación de estados de cansancio y una fatiga extrema.

²⁵ Las mujeres representan aproximadamente el 2 por ciento de la gente de mar de todo el mundo. El 94 por ciento de las mujeres de mar trabajan en el sector de los cruceros. UNCTAD, *COVID-19 and Maritime Transport*, 2020 y OIT, *Contratación y retención de la gente de mar y promoción de oportunidades para las mujeres de mar*, 2019.

²⁶ *Observación general de la CEACR* publicada el 12 de diciembre de 2020.

- g) *Regla 2.4. Derecho a vacaciones*, dado que se han postergado las vacaciones anuales de la gente de mar y en un gran número de puertos de todo el mundo se le han denegado permisos para bajar a tierra, inclusive para acudir a centros de bienestar para la gente de mar situados en las zonas portuarias.
- h) *Regla 2.5. Repatriación*, dado que se le ha negado a la gente de mar el derecho de regresar a sus hogares y no se ha respetado el periodo máximo de servicio a bordo preestablecido de once meses, habiéndose notificado casos de agotamiento físico y mental, ansiedad, enfermedad e incluso suicidios. Además, las medidas adoptadas para contener la pandemia también han afectado a la resolución rápida y apropiada de varios casos de abandono que tuvieron lugar antes del brote de la COVID-19. Según la *Base de datos OMI/OIT sobre los casos notificados de abandono de gente de mar*, en 2020 se notificaron un total de 85 casos de abandono, lo que representa un aumento sustancial con respecto a los 40 casos notificados en 2019. En 17 memorias se hace referencia a la COVID-19, y en la mayoría de ellas se señala que se ha aplazado la resolución de los casos debido a las medidas adoptadas por los Gobiernos para contener la pandemia, en particular medidas que impidieron o postergaron la repatriación de la gente de mar.
- i) *Regla 2.7. Niveles mínimos de dotación*, dado que algunas autoridades marítimas han recurrido a la reducción de los niveles mínimos de dotación para hacer frente a las dificultades que se plantean para sustituir a la gente de mar, lo que aumenta la presión ejercida en el resto de la tripulación y las dificultades para respetar las horas de trabajo y las horas de descanso; esta situación no ha hecho sino intensificar la fatiga de la gente de mar.
- j) *Regla 3.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento*, dado que la gente de mar que permanece a bordo por periodos prolongados enfrenta en algunos casos dificultades para lograr un acceso razonable a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, así como a los servicios de correo electrónico e Internet para comunicarse con sus familias, lo que deteriora aún más su bienestar y salud mental (pauta B3.1.11, párrafo 4, j)).
- k) *Regla 3.2. Alimentación y servicio de fonda*, dado que, en varios casos, la gente de mar ya no cuenta con suficientes provisiones a bordo como resultado del cierre de puertos, la restricción de las operaciones de suministro y la prolongación de los viajes.
- l) *Regla 4.1. Atención médica a bordo de buques y en tierra*, dado que se le ha negado a la gente de mar la atención médica en tierra para casos urgentes no relacionados con la COVID-19 y, en muchos casos, no ha tenido acceso a los medicamentos necesarios para tratar otros problemas de salud preexistentes.
- m) *Regla 4.3. Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes*, dado que la gente de mar no siempre ha recibido el equipo de protección personal necesario y ha afrontado dificultades para manejar casos de la COVID-19 a bordo.
- n) *Regla 4.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra*, como resultado de las restricciones impuestas a los permisos en tierra y del acceso restringido a servicios de bienestar.
- o) *Regla 5.1. Responsabilidades del Estado del pabellón*, dado que los Miembros ratificantes suspendieron o pospusieron las inspecciones y extendieron la validez de los certificados de trabajo marítimo más allá de los límites previstos en el Convenio.

- p) *Regla 5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto*, dado que los Miembros ratificantes dejaron de realizar las inspecciones de control por el Estado rector del puerto o bien limitaron su número a un mínimo.

b) Respuestas a la crisis

21. Desde que se declarara la pandemia, el sistema de las Naciones Unidas y la comunidad internacional, con el liderazgo de la OIT y la OMI, y en estrecha colaboración con la ICS y la ITF, lanzaron múltiples llamamientos para actuar de consuno a efectos de mantener los buques en movimiento, los puertos abiertos y los flujos comerciales transfronterizos. El Director General de la OIT junto con el Secretario General de la OMI instaron a que se tomaran medidas urgentes y coordinadas para liberar a los marinos atrapados a bordo de buques en todo el mundo debido a las medidas adoptadas para contener la COVID-19²⁷. Numerosos Gobiernos han llevado a cabo acciones notables a escala bilateral, regional e internacional para encontrar soluciones y crear iniciativas para superar los problemas que enfrentan la gente de mar y los armadores a consecuencia de la pandemia. La colaboración a nivel nacional entre las autoridades del trabajo, de inmigración, de la salud y marítimas, en consulta con los interlocutores sociales, ha proporcionado algunas soluciones que permitieron tomar en consideración las preocupaciones de los Gobiernos. Aunque se hicieron mejoras, el sector naviero se enfrenta nuevamente a importantes obstáculos para realizar cambios de tripulación y repatriar a la gente de mar, principalmente en vista de las nuevas oleadas de la pandemia que afectan a los países en todo el mundo y de la aparición de nuevas cepas del virus. El SCAT de la OMI sigue recibiendo solicitudes de apoyo de marinos para atender a situaciones urgentes relativas a cambios de tripulación, repatriaciones y acceso a atención médica y/o casos de abandono.
22. La respuesta de algunos países a la pandemia puso de manifiesto la falta de conocimiento y de comprensión de la función esencial que desempeña la gente de mar y el sector del transporte marítimo para mantener el funcionamiento de las cadenas de suministro. En algunos países, si bien las autoridades marítimas defendieron firmemente la necesidad de permitir que la gente de mar fuera repatriada y que siguiera desempeñando su función esencial, la urgencia de la solicitud no fue necesariamente comprendida por las autoridades sanitarias responsables del manejo general de la pandemia. Y ello a pesar de los lineamientos claros proporcionados por los principales actores del sector marítimo a nivel internacional sobre las medidas que debían adoptarse para lograr un equilibrio adecuado entre el cumplimiento de los derechos de la gente de mar y la protección de la salud pública.

Cooperación internacional y diálogo social

23. Los mandantes de la OIT y otros asociados, así como la Mesa del Comité Tripartito Especial, han llevado a cabo muchas actividades en todos los niveles para abordar los efectos de la COVID-19 en el transporte marítimo. Desde el inicio de la crisis, tanto la ICS como la ITF han trabajado activamente para apoyar a las organizaciones de **gente de mar** y de **armadores** de todo el mundo, encontrar soluciones concretas a los problemas existentes y asesorar a sus miembros²⁸, así como para lograr que los organismos de las Naciones Unidas generen respuestas coordinadas.

²⁷ OIT, «Liberar a más de 150.000 marinos atrapados a bordo de buques a causa de la COVID-19».

²⁸ Véase la [página web sobre la COVID-19](#) de la Cámara Naviera Internacional (ICS) (en inglés solamente) para obtener información actualizada, en particular una guía dirigida a los operadores de buques para la protección de la salud de la

24. Entre febrero y abril de 2020, la Oficina contestó a una serie de solicitudes individuales, principalmente formuladas por Gobiernos, para que proporcionara opiniones oficiosas sobre la aplicación del MLC, 2006, en el contexto de la pandemia de COVID-19²⁹. Asimismo, a petición de sus mandantes, realizó varias intervenciones urgentes para recordar a los Estados Miembros sus obligaciones en virtud del MLC, 2006³⁰.
25. En abril de 2020, la OIT publicó una nota informativa sectorial sobre la COVID-19 y el transporte marítimo y la pesca³¹, en la que trataba de reflejar, en el momento en que se publicó, el impacto de la COVID-19, las respuestas a esta crisis por parte de los mandantes y los asociados, y las herramientas de la OIT, en el contexto de sus cuatro pilares principales para luchar contra la COVID-19 basados en las normas internacionales del trabajo.
26. La Oficina también publicó en abril una nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19) para ofrecer orientaciones sobre la mejor manera de encarar las complejidades de la crisis a la luz de las disposiciones del MLC, 2006, la labor de la CEACR, la declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial³² y las recomendaciones pertinentes publicadas por la OMI y la Organización Mundial de la Salud³³. La nota se formuló para responder a las situaciones que enfrentaban los Estados ratificantes, en sus diversas capacidades de Estados del pabellón, Estados del puerto y Estados que suministran mano de obra, y alentaba a los Gobiernos a consultar a las organizaciones nacionales de gente de mar y de armadores a fin de abordar cualquier cuestión relacionada con la aplicación del Convenio que plantee la pandemia de COVID-19. En ella también se indicaba que las circunstancias excepcionales, cuando y donde se produjeran, podrían hacer materialmente imposible el cumplimiento de algunas de las obligaciones establecidas en el MLC, 2006, y constituir casos de fuerza mayor. Además, se destacaba claramente que ciertas obligaciones, en particular las relacionadas con la atención médica en tierra, el permiso para bajar a tierra y los niveles mínimos de dotación de personal, debían respetarse, incluso durante la pandemia. Varios regímenes de control por el Estado rector del puerto y Gobiernos mencionaron la nota informativa en las normativas que adoptaron durante la crisis.
27. A fin de reflejar la evolución de las circunstancias, la Oficina revisó su nota informativa el 12 de julio de 2020 y recordó que el principio de fuerza mayor solo puede invocarse en

gente de mar en el contexto del coronavirus (COVID-19) (*Coronavirus (COVID-19): Guidance v3 for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*) (en inglés solamente). La [página web sobre la COVID-19](#) de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) proporciona asesoramiento e información sobre los países a la gente de mar.

²⁹ Por ejemplo, el 12 de febrero de 2020, la Oficina emitió una opinión oficiosa en respuesta a una solicitud de un Estado del pabellón (Panamá) sobre la posibilidad de prolongar el periodo de servicio a bordo de un buque al no poder efectuarse cambios de tripulación en China.

³⁰ Por ejemplo, el caso del buque de crucero Diamond Princess, en el que, tras las comunicaciones recibidas en febrero de 2020 del Sindicato de Marineros de Rusia y la ITF, la OIT intervino ante el Estado del pabellón (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Bermudas) y el Estado del puerto (Japón) para recordarles sus responsabilidades en virtud del MLC, 2006.

³¹ Esta [nota informativa](#) se puede consultar en el sitio web de la OIT sobre el [impacto sectorial, las respuestas y las recomendaciones en relación con la COVID-19 y el mundo del trabajo](#).

³² La declaración, publicada el 31 de marzo de 2020, estipulaba, entre otras cosas, que la gente de mar debería ser considerada oficialmente como trabajadores esenciales y, como tales, estar 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.

³³ La OIT también publicó, el 22 de abril de 2020, una [declaración conjunta](#) junto con la OMI y la Organización Mundial de la Salud sobre los certificados médicos de la gente de mar, los certificados sanitarios de los buques y la atención médica de la gente de mar en el contexto de la pandemia de COVID-19.

circunstancias imprevistas e imprevisibles que hacen material y absolutamente imposible el cumplimiento de una obligación en un caso específico. Por el contrario, las circunstancias que dificultan o complican el desempeño en una actividad no constituyen un caso de fuerza mayor. Si bien se alienta a las autoridades a que, cuando se enfrenten a esas circunstancias excepcionales, adopten enfoques pragmáticos, se insiste en que deben velar por que la pandemia de COVID-19 no se utilice como excusa para incumplir el MLC, 2006. La [nota informativa](#) se revisó de nuevo el 3 de febrero de 2021 para incorporar el llamamiento urgente realizado por la CEACR para restablecer la protección de los derechos de la gente de mar, así como las declaraciones más recientes de la Mesa del Comité Tripartito Especial (véase *infra*).

28. Las Secretarías de las Naciones Unidas, la OIT y la OMI, en cooperación con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la ICS y la ITF y con la colaboración de la Comisión Europea, aplicaron una estrategia coordinada para hacer un seguimiento de los acontecimientos y comunicarse con las partes interesadas pertinentes a fin de velar por la adopción de medidas que facilitarían los cambios de tripulación. Esta labor coordinada incluyó discusiones bilaterales con Estados del pabellón, Estados del puerto y Estados que suministran mano de obra para aumentar la cooperación interministerial a nivel nacional y local e intercambiar prácticas óptimas, así como series de seminarios web ³⁴, declaraciones y comunicados de prensa conjuntos para sensibilizar sobre la situación de la gente de mar, promover su reconocimiento como trabajadores esenciales y proporcionar asistencia para la aplicación del MLC, 2006, en el contexto de la pandemia ³⁵.
29. En este contexto, en un número sin precedentes de declaraciones y cartas emitidas por organizaciones internacionales, Gobiernos y diferentes actores del sector marítimo ³⁶ se pidió a los Gobiernos que designaran a la gente de mar como trabajadores esenciales y les permitieran viajar y ser repatriados de buques mediante la aplicación del *Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)* ³⁷. Lo que es más importante, en las resoluciones sin precedentes adoptadas por la Asamblea General de la

³⁴ Por ejemplo, un seminario web sobre «COVID-19 y cuestiones relativas al trabajo marítimo: impacto y respuestas» (en inglés solamente).

³⁵ En su [Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19](#) (GB.340/Resolución (Rev.2), incluida en el anexo C del presente documento), el Consejo de Administración de la OIT pide al Director General que continúe colaborando con la OMI y que presente un informe al Consejo de Administración en su 341.ª reunión (marzo de 2021) acerca de las medidas coordinadas adoptadas por las organizaciones de las Naciones Unidas y los interlocutores sociales.

³⁶ El llamamiento para designar a la gente de mar como trabajadores esenciales se incluyó en la declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial (véase arriba) y fue respaldado en una [declaración conjunta](#) publicada el 22 de mayo de 2020 por la Organización de Aviación Civil Internacional, la OMI y la OIT. El 12 de junio, en respuesta a la carta que recibió de la ICS, la Confederación Sindical Internacional y la ITF para llamar la atención sobre la urgencia de abordar la situación, el Secretario General de las Naciones Unidas [hizo un llamamiento](#) a todos los países para que designen formalmente a la gente de mar y demás personal marítimo como trabajadores esenciales y se implementen urgentemente los protocolos aplicables a los cambios de tripulación, para permitir la repatriación de la gente de mar varada y el cambio de tripulación. El 10 de septiembre, varios organismos de las Naciones Unidas hicieron una [declaración conjunta](#) para pedir a los Gobiernos que reconozcan inmediatamente a la gente de mar como trabajadores esenciales y adopten medidas rápidas y eficaces para suprimir los obstáculos que impiden el cambio de tripulaciones para abordar la crisis humanitaria que atraviesa el sector del transporte marítimo, garantizar la seguridad marítima y facilitar la recuperación económica de la pandemia de COVID-19.

³⁷ [MSC.1/Circ. 1636](#) (en inglés solamente).

Naciones Unidas ³⁸, el Consejo de Administración de la OIT ³⁹ y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI ⁴⁰, se exhorta a los Estados Miembros a designar a los marinos como trabajadores clave a los efectos de garantizarles una circulación segura y sin restricciones para poder embarcar y desembarcar de los buques, la entrega de permisos para bajar a tierra y, cuando sea necesario, el acceso a atención médica en tierra. En enero de 2021, solo unos 55 países habían designado a la gente de mar como trabajadores esenciales.

30. La Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció que la gente de mar varada debido a la pandemia necesitaba una respuesta urgente y concreta no solo de los Gobiernos, sino también del sector privado. El Consejo de Administración de la OIT pidió a las empresas multinacionales y nacionales que actúen con la diligencia debida, en consonancia con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, a fin de identificar, prevenir y mitigar el impacto real o el impacto que podría tener sobre los derechos humanos de la gente de mar la pandemia de COVID-19 ⁴¹.
31. El 15 de diciembre de 2020, la Mesa del Comité Tripartito Especial emitió una declaración ⁴² sobre la colaboración entre los armadores y los fletadores para facilitar los cambios de tripulación, en la que indicaba que ningún contrato de fletamento debería contener cláusulas que impidan efectuar los cambios de tripulación necesarios porque aplicar las condiciones de un fletador que impide que se efectúen los cambios de tripulación necesarios puede poner al armador y a la gente de mar en una situación de incumplimiento de la legislación internacional, incluido el MLC, 2006. En una declaración conjunta publicada a través de una circular de la OMI ⁴³, el Secretario General de la OMI y el Director General de la OIT afirmaron que las cláusulas «sin cambio de tripulación» socavan los esfuerzos realizados para resolver la crisis actual. Dichas cláusulas agravan la fatiga mental y física de la gente de mar que ya está exhausta, socavan el cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006, y ponen aún más en peligro la seguridad de la navegación. Pidieron a todos los fletadores que se abstengan de solicitar la inclusión de esas cláusulas en las cartas de fletamento, y a los propietarios y operadores de buques que las rechacen si se les exige incluirlas.
32. Tras estos llamamientos a la acción, el 26 de enero de 2021, más de 300 signatarios, entre ellos empresas navieras, fletadores, aseguradores marítimos, instituciones financieras,

³⁸ Resolución de las Naciones Unidas relativa a la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro (A/RES/75/17).

³⁹ GB.340/Resolución (Rev.2).

⁴⁰ [Resolución](#) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI sobre medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19 (MSC.473(ES.2)) (en inglés solamente). Véase el anexo 2 del documento [ALCOM/ES/5/1](#) (en inglés solamente).

⁴¹ En una [declaración conjunta](#) de 5 de octubre de 2020, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) (en inglés solamente), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y el Grupo de Trabajo de las Naciones Unidas sobre empresas y derechos humanos también pidieron a todas las empresas pertinentes que asuman sus responsabilidades en materia de derechos humanos y hagan frente a la crisis humanitaria actual en la industria del transporte marítimo, adoptando la debida diligencia en materia de derechos humanos a fin de identificar el impacto de la pandemia de COVID-19 y de la respuesta de los Gobiernos a la COVID en los derechos humanos de la gente de mar y otro personal marítimo en su cadena de valor, y utilizando activamente su influencia para mitigar dicho impacto en el mayor grado posible.

⁴² [Declaración](#) de la Mesa del Comité Tripartito Especial sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19) relativa a una colaboración más estrecha entre los armadores y los fletadores para facilitar los cambios de tripulación, 15 de diciembre de 2020.

⁴³ [Circular núm. 4204/Add.36/Rev.1](#), de 23 de diciembre de 2020.

inversores, agentes del sector de la aviación, organizaciones de gente de mar y de armadores, entidades benéficas y asociaciones, se comprometieron a actuar para resolver la crisis relacionada con los cambios de tripulación y firmaron la [Declaración de Neptuno sobre el bienestar de la gente de mar y los cambios de tripulación](#) (en inglés solamente). En la declaración se señala que, para lograr mejoras tangibles, ningún contrato de fletamento debería contener cláusulas que impidan efectuar los cambios de tripulación necesarios, ya que el efecto agregado de estas cláusulas podría representar un obstáculo importante para la seguridad de las operaciones del comercio marítimo y la protección del bienestar y de los derechos de la gente de mar.

Enfoques regionales y nacionales: algunos ejemplos

- 33.** En el marco de los esfuerzos globales por mantener activos los flujos de transporte esenciales, la Comisión Europea alentó a sus Estados miembros a que adoptaran medidas para velar por la libre circulación, dentro de la Unión Europea, de todos los trabajadores que intervienen en el transporte internacional, en todos los modos de transporte, y proporcionó asesoramiento práctico sobre la puesta en marcha de «corredores verdes» que garantizaran una movilidad sin obstáculos de los bienes y los trabajadores del transporte, incluida la gente de mar, en las fronteras exteriores de la Unión Europea ⁴⁴. En octubre de 2020, la Comisión Europea adoptó una nueva comunicación ⁴⁵ por la que se mejoraban los «corredores verdes» de transporte y señaló que, aunque el transporte marítimo contrata a gente de mar en todo el mundo, las restricciones de viaje a nivel mundial obstaculizan en estos momentos su movilidad regular. Por consiguiente, los Estados miembros deben seguir facilitando los viajes de la gente de mar, garantizando su movilidad y permitiéndole cruzar fronteras y transitar en todo momento ⁴⁶, asegurar el acceso a los servicios relacionados con visados para la gente de mar y permitir cambios de tripulación seguros en sus puertos. A fin de garantizar unas operaciones de transporte marítimo y unos flujos comerciales ininterrumpidos, deben evitarse los cambios de ruta de los buques y los retrasos de entrada en los puertos. Los Estados miembros deben permitir los cambios de tripulación en sus puertos y la gente de mar debe poder alojarse en hoteles o alojamientos temporales mientras esperan sus conexiones de viaje o su momento de embarque. El 19 de enero de 2021, la Comisión Europea reiteró ⁴⁷ que no están justificados los cierres de fronteras, las prohibiciones generales de viaje ni la suspensión de vuelos, el transporte terrestre y las travesías por vías navegables, pues las medidas más específicas tienen un impacto suficiente y causan menos perturbaciones. El sistema de «corredores verdes» debería mantener los flujos de transporte, en particular para garantizar la libre circulación de mercancías y evitar así interrupciones en la cadena de suministro.

⁴⁴ Comunicación de la Comisión sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, 24 de marzo de 2020 ([2020/C 96 I/01](#)).

⁴⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo. Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19, 29 de octubre de 2020 ([COM\(2020\) 685 final](#)).

⁴⁶ Véanse también Comunicación de la Comisión. Directrices relativas a la protección de la salud, la repatriación y las disposiciones de viaje de la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques ([2020/C 119/01](#)), 14 de abril de 2020; y el punto 19, h) de la [Recomendación \(UE\) 2020/1475 del Consejo](#), de 13 de octubre de 2020, en la que se clasifica a los marinos como viajeros con función o necesidad esencial a los que no debe imponerse la obligación de cuarentena cuando desempeñen esa función.

⁴⁷ Comunicación de la Comisión. «Un frente común para derrotar a la COVID 19», 19 de enero de 2021 ([COM\(2021\) 35 final](#)).

34. En julio de 2020, en el marco de una cumbre virtual sobre cambios de tripulación organizada por el Gobierno del Reino Unido, los Gobiernos de Alemania, la Arabia Saudita, Dinamarca, los Estados Unidos de América, Emiratos Árabes Unidos, Filipinas, Francia, Grecia, Indonesia, Noruega, los Países Bajos, Singapur y el Reino Unido acordaron una declaración ministerial conjunta en la que expresaron su reconocimiento a la gente de mar y se comprometieron a resolver urgentemente los problemas relacionados con los cambios de tripulación que han surgido a raíz de la pandemia de COVID-19 ⁴⁸.
35. Los Estados del puerto desempeñan un papel crucial para garantizar el cumplimiento del MLC, 2006. Al inicio de la pandemia, en marzo de 2020, las secretarías de los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto ⁴⁹ adoptaron orientaciones provisionales para que las autoridades de sus respectivos miembros hicieran frente a los efectos del brote de la COVID-19. Reconociendo que muchos Estados del pabellón habían concedido exenciones, dispensas y prórrogas de certificados, se señaló que el principio general debía ser adoptar un enfoque pragmático y armonizado. Se alentó a las autoridades encargadas del control por el Estado del puerto a aceptar las prórrogas de la validez de los certificados y los periodos de servicio a bordo de los marinos y a aplazar los reconocimientos, las inspecciones y las auditorías, estudiando cada caso por separado, por periodos de hasta un máximo de tres meses. Las orientaciones impartidas habrían de revisarse para adecuarlas a la evolución de la situación de la pandemia y mantener su convergencia con las iniciativas de la OMI y la OIT relacionadas con este tema. Dado que habían transcurrido varios meses desde el inicio de la pandemia, y reconociendo que la fatiga y la salud mental de la gente de mar pueden haberse deteriorado hasta el punto de que puedan poner en peligro la salud y la seguridad, el 17 de diciembre de 2020, el Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado rector del puerto revisó ⁵⁰ sus orientaciones relativas a las cuestiones relacionadas con el MLC, 2006, en particular los periodos de servicio a bordo que superen lo inicialmente previsto en los acuerdos de empleo, con la finalidad de velar por un cumplimiento más estricto de los requisitos fundamentales del MLC, 2006. Para ello, instó a los Estados del puerto a que prestaran una mayor atención a las cuestiones relacionadas con el MLC, 2006, especialmente los AEGM, y remitió a la «Nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19). Versión revisada 2.0» de la OIT, que contiene orientaciones adicionales acerca de todo aquello a lo que debería prestar atención el Estado del puerto en caso de incumplimiento del Convenio por causa de la COVID-19. En la circular del Memorando de Entendimiento de París se especifica que las circunstancias que dificultan o complican la repatriación no constituyen un caso de fuerza mayor y que debería tratarse a los buques de la manera habitual cuando un acuerdo de empleo de la gente de mar haya expirado. En una reunión organizada por la OMI en diciembre de 2020, nueve regímenes de supervisión por el Estado del puerto debatieron las opiniones manifestadas a favor de pasar a utilizar una opción más restringida para referirse a «fuerza mayor» en el contexto de la pandemia de COVID-19 y la justificación de medidas de control más estrictas basadas en las observaciones de trabajo forzoso y posibles violaciones de los derechos

⁴⁸ OMI, [Circular núm. 4204/Add.24](#), 13 de julio de 2020.

⁴⁹ Véanse los anexos de la [Circular núm. 4204/Add.8](#) de la OMI, de 14 de abril de 2020, que contienen las orientaciones impartidas por los distintos regímenes de supervisión por el Estado del puerto. Véase asimismo [Latest IMO, Flag and Port State instructions on COVID-19 \(Coronavirus\)](#) (en inglés solamente).

⁵⁰ [PSCircular 97 on Temporary Guidance Related to Covid-19 for Port State Control Authorities \(Rev.5\)](#) (en inglés solamente), 17 de diciembre de 2020.

fundamentales de la gente de mar ⁵¹. A principios de 2021, el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto en la región de Asia y el Pacífico (Memorando de Tokio) también está examinando y actualizando sus directrices relativas a la COVID-19, para tomar en consideración también la Nota informativa de la OIT.

- 36.** Panamá ha declarado a la gente de mar trabajadores esenciales y ha mantenido abiertos todos sus puertos internacionales para la realización de cambios de tripulación, tanto en el océano Atlántico como en el océano Pacífico. También adoptó protocolos sobre los cambios de tripulación con miras a permitir siete modalidades distintas para efectuar repatriaciones y cambios de tripulación en condiciones seguras, además de haber mantenido abiertos sus aeropuertos internacionales a los vuelos fletados y los vuelos de socorro humanitario. En agosto de 2020, Panamá fue uno de los primeros países en revisar sus orientaciones sobre el coronavirus y los AEGM y anunció que solo se autorizaría prorrogar hasta el 14 de septiembre de 2020 los AEGM a bordo de buques registrados en Panamá. En las orientaciones se señalaba que, a partir de esa fecha, deben cumplirse las disposiciones del MLC, 2006.
- 37.** A fin de permitir el cambio de las tripulaciones de los buques en el puerto de Mombasa, el Gobierno de Kenya elaboró varios protocolos ⁵² concebidos para facilitar la circulación en condiciones seguras de los marinos que embarcan y desembarcan y su repatriación con arreglo a lo dispuesto en el *Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)*. El Ministerio de Transporte, el Departamento de Estado de Navegación y Asuntos Marítimos, la Autoridad Marítima, la Autoridad Portuaria de Kenya, la Guardia Costera de Kenya, Salud Portuaria, Salud Pública, Kenya Airways, la ITF, el Sindicato de Gente de Mar de Kenya y la Asociación de Agentes Marítimos de Kenya trabajaron de consuno para alcanzar un acuerdo sobre la manera en que debían efectuarse los cambios de tripulación.
- 38.** El Gobierno de Filipinas publicó directrices para el establecimiento del corredor verde de Filipinas, que proporciona a la gente de mar facilidades para viajar de manera rápida y segura, y que incluyen disposiciones para efectuar de manera segura y expedita el desembarco y los cambios de tripulación durante la pandemia de COVID-19 ⁵³. Este objetivo se logró mediante una intensificación de la cooperación entre el Departamento de Justicia, la Oficina de Inmigración, el Departamento de Trabajo y Empleo, la Administración de Empleo en el Extranjero de Filipinas, la Dirección de Asistencia Social a los Trabajadores en el Extranjero, el Departamento de Transporte, la Autoridad de Industria Marítima, la Autoridad del Aeropuerto Internacional de Manila, el Departamento de Interior y Administración Local, el Departamento de Salud, la Oficina de Cuarentena, la Corporación de Seguros de Salud de Filipinas, la Guardia Costera de Filipinas y el Ministerio de Relaciones Exteriores. El Consejo Internacional de Empleadores Marítimos y la ITF han puesto en marcha un programa mejorado de cuarentena y pruebas diagnósticas en Manila con el objetivo de garantizar que los marinos filipinos puedan trasladarse de un buque a otro ⁵⁴.

⁵¹ Tercera reunión por videoconferencia para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto sobre las medidas armonizadas durante la pandemia de COVID-19. OMI, [Circular núm. 4204/Add.37](#).

⁵² OMI, [Circular Letter No.4286/Add.1](#) (en inglés solamente), 20 de julio de 2020.

⁵³ [Joint Circular No. 1](#) (en inglés solamente), 2 de julio de 2020, y OMI, [Circular Letter No. 4237/Add.16](#) (en inglés solamente), 18 de noviembre de 2020.

⁵⁴ Véase la [nota de prensa conjunta](#), 9 de noviembre de 2020.

39. En agosto de 2020, la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur inauguró un centro integral para facilitar los cambios de tripulación que cuenta con un centro médico, un servicio para efectuar pruebas diagnósticas e instalaciones de tránsito para el alojamiento temporal de la gente de mar. Se constituyó asimismo el Fondo de Resiliencia de la Alianza Tripartita del Transporte Marítimo de Singapur con el propósito de ayudar a que las partes interesadas de las naciones marítimas elaboren y adopten medidas concretas que apoyen los cambios de tripulación seguros como, por ejemplo, centros para la realización de pruebas diagnósticas antes del embarque e instalaciones para el alojamiento temporal de las tripulaciones. El fondo fue constituido por la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, la Asociación del Transporte Marítimo de Singapur, el Sindicato de Oficiales de Marina de Singapur y la Organización de Gente de Mar de Singapur, y se ha invitado a otras partes interesadas a que contribuyan a esta iniciativa tripartita. Ya se han comprometido para el fondo 1,6 millones de dólares de Singapur (aproximadamente, 1,2 millones de dólares de los Estados Unidos)⁵⁵. En enero de 2021, en el marco de la estrategia nacional de vacunación contra la COVID-19 para proteger al personal que trabaja en primera línea y a sus familiares, se dio prioridad a la gente de mar con nacionalidad singapurense o con residencia de larga data en el país para acceder a la iniciativa de vacunación para personal marítimo y aéreo⁵⁶.
40. El Gobierno del Canadá impartió orientaciones⁵⁷ con objeto de que se permita bajar a tierra a aquellos miembros de la tripulación que sean asintomáticos y se considere que no son portadores del virus de la COVID-19 mientras las fronteras canadienses permanezcan cerradas para los viajeros internacionales que realicen viajes que no sean imprescindibles. Reconociendo la importancia fundamental de preservar la seguridad de los marinos mientras estos trabajan para mantener la actividad económica durante un periodo difícil, el Canadá estableció además el primer Consejo Nacional de Bienestar de la Gente de Mar⁵⁸ con el propósito de que actúe como foro para coordinar el bienestar de la gente de mar en el Canadá, promueva el acceso de los trabajadores del sector marítimo a servicios médicos, culturales y recreativos, así como a instalaciones de servicios de bienestar en tierra, y asesore igualmente al Gobierno respecto de cuestiones de política y reglamentación como, por ejemplo, los permisos para bajar a tierra y los cambios de tripulación. El Consejo está integrado por representantes de sindicatos, misiones marítimas situadas en distintos puertos del país, armadores, terminales, puertos y agentes que representan a propietarios de buques extranjeros en el Canadá.

c) Necesidad urgente de restablecer la protección de los derechos de la gente de mar

41. En su Observación general publicada el 12 de diciembre de 2020, la CEACR consideró que, sobre la base de la información disponible, existía una base suficiente para llegar a la conclusión de que los Miembros ratificantes, en su conjunto, habían incumplido el artículo I,

⁵⁵ OIT, «La OIT celebra las nuevas medidas portuarias de Singapur para ayudar a la gente de mar y facilitar los cambios de tripulación», Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, «Singapore Establishes Crew Facilitation Centre and Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience Fund for Safe Crew Change» (en inglés solamente), y «Singapore Star-Fund Crewsafe Facilities» (en inglés solamente).

⁵⁶ Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, «Over 10,000 Frontline Maritime Personnel to Receive COVID-19 Vaccinations by End January» (en inglés solamente) el sitio web de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (en inglés solamente).

⁵⁷ Ship Safety Bulletin 28/2020 (en inglés solamente), 25 de diciembre de 2020.

⁵⁸ Véase el sitio web del Gobierno del Canadá (en inglés y en francés solamente).

párrafo 2, del MLC, 2006, relativo a la obligación de cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del Convenio.

42. Recordando que el MLC, 2006, no contiene disposición alguna en la que se permita la suspensión provisional de la aplicación de sus disposiciones en caso de crisis, relacionada o no con la salud, la CEACR expresó su opinión de que es precisamente en momentos de crisis cuando la protección que contempla el MLC, 2006, cobra su significado pleno y merece un cumplimiento más escrupuloso. Esto es aún más cierto dado que el Convenio contiene únicamente normas mínimas para proteger los derechos de la gente de mar. La falta de aplicación de cualquiera de esos principios y requisitos básicos del MLC, 2006, con la excusa del riesgo que representa una crisis sanitaria prolongada, puede hacer que el Convenio pierda sentido, precisamente en un momento y unas circunstancias en los que la protección que ofrece es más necesaria que nunca. Esa falta de aplicación tiene un efecto negativo directo en la seguridad de la navegación al incrementar de manera exponencial el riesgo de accidentes marítimos, lo cual puede entrañar consecuencias impredecibles para la vida de las personas y para el medio ambiente, así como enormes perturbaciones del suministro internacional y la distribución de bienes necesarios.
43. En relación con la indicación de la ITF de que varios países que habían ratificado el MLC, 2006, estaban escudándose en el concepto de «fuerza mayor» para justificar sus incumplimientos del Convenio, la CEACR señaló que el Convenio no es una compilación de reglas del trabajo que puedan aplicarse de forma selectiva, en la medida en que las circunstancias lo permitan. Observando que había transcurrido suficiente tiempo para poner a prueba y aplicar nuevas modalidades, de conformidad con las normas internacionales del trabajo, la CEACR hizo hincapié en que la noción de «fuerza mayor» no puede seguir alegándose a partir del momento en que hay opciones alternativas disponibles para cumplir las disposiciones del MLC, 2006, aunque sean más complicadas o arduas de llevar a la práctica, e instó a los Estados ratificantes que aún no lo hayan hecho a que adopten sin demora todas las medidas necesarias para restablecer la protección de los derechos de la gente de mar y cumplir, en la mayor medida posible, sus obligaciones en virtud del MLC, 2006.
44. La CEACR también alentó encarecidamente a los Estados ratificantes que aún no lo hayan hecho a que reconozcan sin demora a la gente de mar como trabajadores clave y lleven a la práctica las consecuencias de calificarlos como tales, con el fin de restablecer el respeto de sus derechos tal y como establece el MLC, 2006. La CEACR recordó asimismo que, a resultas del carácter eminentemente internacional del sector marítimo, varias de las obligaciones contraídas en virtud del MLC, 2006, no pueden cumplirse sin permitir la circulación transfronteriza de la gente de mar en condiciones adecuadas.
45. La CEACR pidió a todos los Estados ratificantes, en sus diversas capacidades de Estados del pabellón, Estados del puerto o Estados que suministran mano de obra, que se aseguren de que los marinos no se vean obligados, bajo ningún concepto, a seguir trabajando en virtud de acuerdos de empleo prorrogados sin su consentimiento formal, dado libremente y con pleno conocimiento de causa. Cualesquiera que sean los retos que genere la pandemia de COVID-19, la prolongación del periodo de servicio a bordo de la gente de mar a más de once meses ya no puede considerarse una opción para solucionar el problema de los cambios de tripulación. Los Estados del pabellón deberán velar por que se aplique de manera estricta la prohibición de renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas, salvo en contadas excepciones previstas por la autoridad competente (regla 2.4 y norma A2.4, párrafo 3); se repatrie a la gente de mar sin costo para ella (lo que incluye cualquier costo derivado de las obligaciones de hacer cuarentena antes o durante el proceso de

repatriación), en las circunstancias especificadas en el Convenio, respetando estrictamente el periodo máximo de servicio a bordo preestablecido de once meses derivado de las disposiciones del Convenio (regla 2.5 y regla 2.4), y se emplee a bordo de los buques que enarboleden su pabellón a un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en las operaciones de los buques en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje (regla 2.7). No deberán facturarse a la gente de mar, directa o indirectamente, en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación o colocación, salvo los costos autorizados en virtud de la norma A1.4, párrafo 5.

46. La CEACR pidió asimismo a los Estados del pabellón que se aseguren de que se conceda a la gente de mar permisos para bajar a tierra por su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones, así como el acceso a las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, cumpliendo estrictamente toda medida de salud pública que se aplique a la población local (regla 2.4, párrafo 2; regla 4.4). Deberían adoptarse medidas para promover el bienestar de la gente de mar a bordo, en particular durante periodos prolongados de servicio a bordo, incluidos arreglos para contactar a su familia y seres queridos. La CEACR también hizo un llamamiento a los Gobiernos con responsabilidades como Estados del puerto para que permitan a la gente de mar disfrutar de su derecho de bajar a tierra de conformidad con la regla 2.4, párrafo 2, cumpliendo estrictamente toda medida de salud pública que se aplique a la población local.
47. Al tiempo que constató los desafíos que enfrentan las autoridades de control de los Estados del puerto para llevar a cabo inspecciones durante la pandemia, la CEACR destacó el papel complementario crucial que desempeña el Estado del puerto en el cumplimiento del Convenio y pidió a los Estados ratificantes con responsabilidades como Estados del puerto que aún no lo hayan hecho que adopten sin demora las medidas necesarias para cumplir plenamente sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio. La CEACR señaló en particular la obligación del Estado del puerto de garantizar que el buque no navegue hasta que no se haya corregido toda deficiencia, o hasta que el funcionario habilitado haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las faltas de conformidad, en las situaciones previstas en la norma A5.2.1. A este respecto, la CEACR consideró que la fatiga extrema de la gente de mar que haya estado a bordo una vez transcurrido el periodo máximo de servicio preestablecido de once meses, derivado del Convenio, no solo constituye una situación claramente peligrosa para la seguridad y salud de los marinos en cuestión, sino que también pone en gran peligro la seguridad de la navegación en general.
48. La CEACR también hizo un llamamiento a los Gobiernos que tienen responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra que aún no lo hayan hecho para que adopten inmediatamente las medidas necesarias con el fin de garantizar que se disponga de las instalaciones requeridas en lo relativo al transporte, la realización de pruebas diagnósticas y la cuarentena, de modo que se pueda recibir a los marinos que están a bordo actualmente y se permita a los recién llegados embarcar en sus buques.

d) El camino a seguir en un contexto de crisis persistente

49. Tal y como observó la CEACR, la pandemia de COVID-19 ha puesto duramente a prueba el marco jurídico establecido en el MLC, 2006, para la protección de unas condiciones dignas de trabajo y de vida de la gente de mar y ha puesto de manifiesto el papel esencial de los marinos y la importancia crítica de la industria naviera para la economía mundial. Existe la necesidad acuciante de velar por el pleno respeto de los derechos básicos de la gente de

mar y la extracción de lecciones apropiadas de cara al futuro, en particular a medida que surjan nuevas variantes del virus y países de todo el mundo se vean afectados por nuevas olas de contagios. En vista de los nuevos avances médicos, puede que se necesiten otras respuestas públicas y privadas a fin de garantizar que se disponga de medidas idóneas para proteger la salud de la gente de mar en todo el mundo, incluido el acceso a la vacunación. Puede que se requiera más apoyo, en consulta con los interlocutores sociales, para resolver los problemas relacionados con la realización de pruebas de diagnóstico fiables, verificables y de confianza para facilitar los cambios de tripulación y la circulación transfronteriza sin trabas de la gente de mar en condiciones adecuadas, de modo que se reduzca el riesgo de perturbaciones de las cadenas mundiales de suministro y se contribuya, al mismo tiempo, a la seguridad marítima y a garantizar el bienestar de la gente de mar. El objetivo de retener a la gente de mar con experiencia y atraer a mujeres y hombres jóvenes con talento para trabajar en el sector marítimo podría peligrar aún más si la comunidad internacional no logra resultados a este respecto.

- 50.** En este contexto, la Mesa del Comité Tripartito Especial propone las siguientes preguntas con objeto de orientar la discusión sobre las cuestiones relacionadas con la COVID-19 y el trabajo marítimo:
- ¿Resultó insuficiente alguna de las disposiciones del MLC, 2006, ante los retos planteados por la pandemia?
 - ¿Ha expuesto la pandemia de COVID-19 factores estructurales o de gobernanza que la OIT y otros organismos de las Naciones Unidas pertinentes debieran examinar más detenidamente con miras a velar por que, en el futuro, se respeten los derechos fundamentales de la gente de mar tal y como se establece en el MLC, 2006?
 - ¿Se necesitan medidas adicionales, incluidas nuevas normas, para resolver la crisis actual y estar en mejores condiciones para garantizar la aplicación del MLC, 2006, en el futuro, en particular en condiciones adversas?

1.4. Horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial

- 51.** Tras la publicación en 2020 de un estudio sobre las horas de trabajo y las horas de descanso ⁵⁹, la UMM contactó a la OIT para plantearle la posibilidad de presentar sus conclusiones ante el Comité Tripartito Especial. Luego de celebrar las consultas correspondientes, la Mesa de dicho Comité decidió añadir ese punto al orden del día de su cuarta reunión, e invitó a la UMM a presentar las conclusiones a las que había llegado sobre ese tema tan importante. Se prevé llevar a cabo una discusión tripartita después de la presentación.
- 52.** La UMM observó que, según anteriores investigaciones, en el sector del transporte marítimo no se notifican de manera suficiente los registros en los que se consignan las horas de trabajo y los ajustes de las horas de trabajo y de descanso, y que se trata de una práctica frecuente; esto la condujo a indagar sobre la aplicación del actual marco normativo y administrativo en relación con las horas de trabajo y de descanso. Este estudio se centró en particular en: 1) investigar las percepciones que tienen los interesados acerca de la

⁵⁹ R. Baumler et al., *A Culture of Adjustment: Evaluating the Implementation of the Current Maritime Regulatory Framework on Rest and Work Hours (EVREST)* (WMU, 2020) (en inglés solamente).

capacidad del marco normativo internacional vigente para prevenir eficazmente la fatiga; 2) determinar qué obstáculos impiden la aplicación efectiva del marco a bordo de los buques, y 3) evaluar el nivel de cumplimiento del régimen normativo en vigor. El estudio puede consultarse al igual que otros documentos presentados para la reunión.

1.5. El MLC, 2006 y la digitalización: uso de documentos electrónicos

- 53.** En la tercera reunión del Comité Tripartito Especial se discutió sobre los certificados electrónicos en el contexto del MLC, 2006, pero no se llegó a ninguna conclusión particular sobre el tema ⁶⁰. Aunque los participantes expresaron en general su apoyo al uso de dichos certificados —que ya estaban emitiendo algunos países—, se plantearon varias cuestiones, entre las que cabe mencionar las siguientes: i) la necesidad de proteger los datos personales de la gente de mar y garantizar el cumplimiento del Reglamento general de protección de datos, de la Unión Europea; ii) la necesidad de cumplir los requisitos establecidos en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL) y las Directrices para el uso de certificados electrónicos del Comité de Facilitación de la OMI (FAL.5/Circ.39/Rev.2); iii) la falta de referencia a los certificados electrónicos en el MLC, 2006; iv) las consecuencias jurídicas de dichos certificados y la aceptación por las autoridades de control por el Estado del puerto, y v) la posibilidad de mostrar documentos electrónicamente a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el MLC, 2006. El Gobierno de Dinamarca compartió su experiencia positiva respecto de la emisión de certificados electrónicos, que comenzó en junio de 2016. Indicó que las autoridades de control por el Estado del puerto habían adoptado un enfoque prospectivo en relación con los nuevos certificados, y que no había habido inmovilizaciones relacionadas con los certificados electrónicos en lo que respecta a los buques que enarbolaban el pabellón danés ⁶¹.
- 54.** Varios Gobiernos han solicitado a la Oficina opiniones informales sobre el uso de documentos electrónicos en el contexto del MLC, 2006, como libros de registro, AEGM y partes I y II de la DCML. En respuesta a tales solicitudes, la Oficina señaló que ninguna disposición de la versión actual del MLC, 2006 impide que las administraciones nacionales autoricen la creación y el registro en formato electrónico de los AEGM, el mantenimiento de registros electrónicos, el mantenimiento de registros electrónicos a bordo de buques o el uso de tales registros a efectos de inspección en virtud de las disposiciones pertinentes del Convenio, ni tampoco la emisión electrónica de certificados de trabajo marítimo y la DCML (siempre que haya versiones impresas de tales documentos electrónicos expuestas en lugares visibles, de conformidad con la norma A5.1.3) ⁶². En relación con el uso de los AEGM electrónicos, la Oficina señaló que ello no socavaría en ningún modo las obligaciones contraídas en virtud de la norma A2.1, entre otras cosas porque tanto el armador como el marino tendrán un original firmado de dicho acuerdo, ni volvería más engorroso el acceso de los inspectores a tales documentos. A este respecto, se han planteado dudas acerca de si, en el contexto de un sector económico internacional en el que los armadores y la gente de mar están basados en diferentes países, la firma del armador o el representante del

⁶⁰ OIT, *Informe final de la Tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)*, STCMLC/2018/4, 2018, párrs. 51-54.

⁶¹ Autoridad Marítima de Dinamarca, «Digital Certificates for Seafarers» (en inglés solamente). OMI, *Circular letter No. 3646* (en inglés solamente).

⁶² Véanse también los párrafos C2.1.c y C.5.2.3.i del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006). Preguntas más frecuentes*, quinta edición, 2019 (en inglés solamente). Véase también *UK FAQs* (en inglés solamente) en donde se establece que siempre que todos a bordo tengan un acceso razonable al MLC, este podrá llevarse en formato electrónico o impreso.

armador debe ser una firma original o si podría ser una firma electrónica. La Oficina indicó en ese sentido que la cuestión de la aceptabilidad de la firma electrónica en el contexto de los AEGM era uno de los muchos detalles de derecho contractual general que, según lo dispuesto en el Convenio, debía ser resuelto en la legislación nacional y la práctica del Estado del pabellón (o en el contexto de otras leyes cuya aplicación a los AEGM sea aceptada por el Estado del pabellón) ⁶³.

55. En líneas generales, la Oficina ha observado que pese a las evidentes ventajas que plantea el uso de los certificados electrónicos en términos de eficiencia y seguridad, tal práctica no debería de ninguna forma socavar las obligaciones contraídas por los Estados partes en virtud del MLC, 2006 o por los armadores por lo que respecta a la certificación de los buques, ni volver más engorrosa la emisión, el acceso y el uso de los certificados del buque por las personas interesadas. En este contexto, dado que probablemente el uso de los sistemas electrónicos de registro y certificación se generalizará en un futuro cercano, es importante coordinar la elaboración de las normas y directrices pertinentes a escala internacional ⁶⁴.
56. Varios Estados del pabellón han empezado a adoptar reglamentaciones a fin de poder emitir certificados electrónicos, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices para el uso de certificados electrónicos de la OMI (FAL.5/Circ.39/Rev.2) ⁶⁵. Las normativas nacionales se refieren principalmente al cumplimiento de los requisitos establecidos en tales directrices y de las características estándar de los certificados electrónicos, esto es: 1) validez y compatibilidad con el formato y el contenido requeridos por el instrumento o convenio internacional pertinente; 2) protección contra ediciones, modificaciones u otro tipo de revisiones que no sean las autorizadas por la entidad emisora; 3) un número único de rastreo para las verificaciones; 4) un símbolo visible, que pueda imprimirse, con el que se confirme el origen de la entidad emisora, y 5) verificabilidad por medios fiables y seguros a través de una plataforma conveniente y continuamente disponible. Los métodos de verificación incluyen un código de respuesta rápida (QR), el número único de rastreo y la verificación en línea. Algunos países aceptan la firma electrónica de los documentos ⁶⁶. Los certificados y documentos son emitidos principalmente por las organizaciones reconocidas autorizadas por las administraciones del Estado del pabellón correspondientes, pero también pueden ser emitidos directamente por tales administraciones o bien por inspectores designados autorizados a tales efectos.
57. Pocos países se han dotado de una normativa específica sobre la emisión de los certificados del MLC, 2006 en formato electrónico. En la República de las Islas Marshall, conforme al [Aviso de seguridad marítima núm. 07-20](#) (en inglés solamente), a partir del 24 de febrero de 2020, la Administración Marítima de dicha República emite la parte I de la DCML únicamente en formato electrónico. Panamá autorizó a las organizaciones reconocidas a

⁶³ Véase [FAQs](#) (MLC, 2006. Preguntas más frecuentes) (en inglés solamente), párr. C2.1.b.

⁶⁴ Véase [FAQs](#) (MLC, 2006. Preguntas más frecuentes) párrs. C5.2.3.i. y C2.1.c.

⁶⁵ Por ejemplo, Antigua y Barbuda ([Circulars 2018-003 y 2018-004](#)); Bahamas ([Marine Notice 53](#), de 4 de enero de 2021); Bélgica ([Circular 2019/0001](#)); Chipre ([Circular No. 14/2018](#)); India ([Engineering Circular No. 07 of 2017](#)); Islas Marshall ([Marine Notice MN-1-109-1 rev. Nov/2020](#)); Kiribati ([Marine circular 37/2017](#)); Liberia ([Information on Certificates and Documents issued by the Republic of Liberia](#), de 14 de septiembre de 2017); Malta ([Merchant Shipping Notice No. 139](#)); Myanmar ([Marine Guidance 1/2018](#)); Noruega ([sitio web de la Autoridad Marítima Noruega](#)); Palau ([Marine Circular No. 17-045 y Marine Notice 108.1](#)); Panamá ([Merchant Marine Circular MMC-355](#)); Reino Unido ([Marine Information Note \(MIN\) 609 \(M+F\)](#), Singapur ([Shipping Circular No. 26 of 2017](#)), y Sri Lanka ([Merchant Shipping Notice \(MSN\) 01/2018](#), de 12 de septiembre de 2018 (los enlaces de esta nota a pie de página están en inglés solamente).

⁶⁶ Por ejemplo, las Islas Marshall.

emitir la parte I de la DCML en formato electrónico ⁶⁷. En Alemania, los certificados del MLC se emiten en formato electrónico y son utilizados habitualmente por las compañías navieras ⁶⁸. Conforme a lo dispuesto en el aviso a la marina mercante del Reino Unido ([Merchant Shipping Notice MSN 1848 \(M\) Amendment 3](#) (en inglés solamente)), con arreglo a las equivalencias sustanciales enunciadas respecto de la regla 2.3 del MLC, 2006 en la parte I de la DCML, se prevé la aceptación del registro electrónico de las horas de descanso a condición de que el sistema ofrezca un nivel satisfactorio de seguridad, auditoría y mecanismos de acceso.

- 58.** Habida cuenta de que los Estados del pabellón que utilizan certificados electrónicos se han enfrentado a situaciones en que las autoridades de control por el Estado del puerto han negado la validez de tales certificados —lo que impone una carga al capitán y la tripulación, el armador u operador, las autoridades de control por el Estado del puerto, la Administración y otras partes interesadas—, en julio de 2017, el marco del Memorando de Entendimiento de París formuló [Directrices relativas al uso de los certificados electrónicos](#) ⁶⁹ (en inglés solamente). En tales directrices se establece que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto acepten los certificados electrónicos que contengan las características indicadas en la sección 2.2 de las directrices (características estándar de los certificados electrónicos). Además, en el capítulo 2 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2019, adjuntos a la [resolución A.1138\(31\)](#) de la OMI, adoptada el 4 de diciembre de 2019, se establece que «los certificados pueden presentarse en versión impresa o en formato electrónico» (párrafo 2.2.3.1) y se hace referencia a la circular del Comité de Facilitación.
- 59.** La crisis creada por la pandemia de COVID-19 y la consiguiente dificultad para obtener certificados impresos puso de manifiesto algunas de las ventajas y el lado práctico de tener a bordo certificados electrónicos, que pueden obtenerse fácilmente y verificarse de forma rápida y segura. Varios países autorizaron específicamente el uso de certificados electrónicos durante la pandemia de COVID-19 ⁷⁰. Se alienta a los mandantes a que compartan información actualizada sobre cualquier novedad y posibles dificultades con respecto al uso de certificados electrónicos para la aplicación del MLC, 2006, especialmente durante la pandemia de COVID-19.

⁶⁷ [Merchant Marine Circular MMC-355](#) (en inglés solamente).

⁶⁸ [Deutsche flagge](#) (en inglés solamente).

⁶⁹ En virtud del artículo 2.1.1, por «certificado» se entiende un documento emitido por una administración o por sus representantes, que se utiliza para demostrar el cumplimiento de los requisitos de la OMI.

⁷⁰ Por ejemplo, Bélgica ([circular 2020/002](#)) (en inglés solamente).

► Anexo A

Orden del día de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial (19-23 de abril de 2021)

1. Intercambio de información acerca de la aplicación del MLC, 2006
 - a) La COVID-19 y las cuestiones relativas al trabajo marítimo
 - b) Horas de trabajo y de descanso: presentación de un estudio de la Universidad Marítima Mundial
 - c) El MLC, 2006 y la digitalización: Uso de documentos electrónicos
2. Examen de las normas internacionales del trabajo vinculadas con el sector marítimo (con base en la solicitud formulada por el Consejo de Administración en el contexto del funcionamiento del Mecanismo de Examen de las Normas) ¹
3. Otras cuestiones

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». GB.326/LILS/3/2 y [decisión](#) correspondiente.

▶ Anexo B

Disposiciones pertinentes del MLC, 2006

Comité Tripartito Especial

Artículo XIII

1. 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.

2. Para tratar de las cuestiones concernientes al presente Convenio, este Comité estará compuesto por dos representantes designados por el Gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima.

3. 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 presente Convenio. El Consejo de Administración podrá invitar a otras organizaciones o entidades a hacerse representar por observadores en el Comité.

4. Los derechos de voto de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité serán ponderados para garantizar que cada uno de estos grupos tenga la mitad de los derechos de voto atribuidos al número total de los Gobiernos representados en la reunión de que se trate y autorizados a votar en ella.

► Anexo C

Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19 (adoptada el 8 de diciembre de 2020)

El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo:

Reconociendo que la pandemia de COVID-19 es uno de los mayores retos a nivel mundial en la historia de la Organización Internacional del Trabajo (OIT);

Reconociendo el papel crucial que desempeñan la industria del transporte marítimo internacional y la gente de mar en el mantenimiento de las cadenas mundiales de suministro, que transportan el 90 por ciento de las mercancías, lo que incluye suministros médicos esenciales, alimentos y combustible;

Recordando que la [Mesa del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#) instó a la Oficina Internacional del Trabajo el 31 de marzo de 2020 a que sensibilice a los Gobiernos del hecho de que la gente de mar debe ser tratada con dignidad y respeto para que pueda seguir prestando sus servicios vitales al mundo;

Recordando que las normas internacionales del trabajo, en particular el MLC, 2006, proporcionan una base para salvaguardar condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar en el contexto de la respuesta a la crisis;

Considerando los numerosos llamados del Secretario General de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, y de la comunidad internacional para actuar de consuno a efectos de mantener los buques en movimiento, los puertos abiertos y los flujos comerciales transfronterizos a fin de asegurar la integridad de las cadenas mundiales de suministro durante la pandemia de COVID-19, incluso mediante la designación de la gente de mar como «trabajadores clave»;

Profundamente preocupado por los importantes retos que enfrenta la industria del transporte marítimo mundial para hacer los cambios de tripulación y repatriar a la gente de mar como resultado de las medidas adoptadas para contener la pandemia de COVID-19, y por el impacto adverso de estos retos sobre los derechos de la gente de mar, con inclusión de los principios y derechos fundamentales en el trabajo;

Tomando nota con profunda preocupación de que según las estimaciones actualmente cientos de miles de marinos necesitan ser repatriados de inmediato porque han sobrepasado su periodo de servicio original, en algunos casos en más de diecisiete meses consecutivos, y a menudo sin permiso para bajar a tierra y/o recibir atención médica, y de que hay un número similar de marinos que necesitan incorporarse urgentemente a los buques para reemplazarlos;

Consciente del riesgo inmenso que representa la fatiga a nivel individual para la salud física y mental de la gente de mar y para la seguridad de la navegación, y la seguridad y la protección del medio ambiente marino;

Habiendo tomado nota del [Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus \(COVID-19\)](#) que ha sido propuesto por una amplia sección transversal de asociaciones mundiales de esta industria, representativas del sector del transporte marítimo con estatuto

consultivo en la de la Organización Marítima Internacional (OMI) (MSC.1/Circ. 1636), y promovido por la OIT;

Tomando nota de que la cooperación entre los Miembros durante la pandemia de COVID-19 es esencial para asegurar la aplicación efectiva de los cambios seguros de tripulación;

Teniendo presente que en virtud de la regla 2.5 del MLC, 2006 la gente de mar tiene derecho a ser repatriada al finalizar su acuerdo de empleo;

Recordando que de conformidad con la norma A2.5.1 del MLC, 2006 los Miembros que han ratificado el Convenio deberán prescribir la duración máxima del periodo de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación, periodo que deberá ser inferior a doce meses, y teniendo presente que, debido a la fatiga de la gente de mar, ese periodo de servicio a bordo no se puede seguir extendiendo por más tiempo;

Recordando también que la regla 4.1 del MLC, 2006, prevé que todos los Miembros que han ratificado el Convenio deberán asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata, tenga acceso a las instalaciones médicas en tierra de esos Miembros;

Subrayando que todos los buques a los que se aplica el MLC, 2006, están sujetos a la inspección de todos los requisitos del Convenio;

Tomando nota de que el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), prevén, entre otras cosas, la facilitación del permiso para bajar a tierra, del tránsito y del reembarco de la gente de mar;

Tomando nota también de que el sector de la pesca enfrenta dificultades similares a las del sector del transporte marítimo para llevar a cabo los cambios de tripulación y repatriar a los pescadores y *recordando* que el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) contiene disposiciones en materia de repatriación y de atención médica;

Recordando los tratados y otros instrumentos internacionales pertinentes de derechos humanos, con inclusión de la *Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social*, en virtud de la cual todas las empresas multinacionales y nacionales deberían respetar los derechos humanos a lo largo de todas las operaciones;

Reconociendo que la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Cámara Naviera Internacional (ICS), y otros actores marítimos clave han iniciado un diálogo social y coordinado su actuación para abordar estas cuestiones, incluida la elaboración del Marco recomendado de protocolos antes mencionado, así como otras orientaciones, y que han colaborado estrechamente con la OIT, la OMI y otras organizaciones especializadas de las Naciones Unidas;

Acogiendo con satisfacción la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la cooperación internacional para abordar las dificultades que enfrenta la gente de mar como resultado de la pandemia de COVID-19 para apoyar a las cadenas mundiales de suministro, adoptada el 1.º de diciembre de 2020,

1. Insta a todos los Miembros a que, de conformidad con la legislación nacional aplicable:
 - a) lleven a cabo, en consulta con los interlocutores sociales, acciones de colaboración para identificar los factores que obstaculizan los cambios de tripulación, y establezcan y apliquen planes mensurables y con plazos definidos para velar por que los cambios de tripulación y los viajes de la gente de mar se efectúen en

- condiciones de seguridad, teniendo en cuenta el Marco recomendado de protocolos, texto que podría revisarse;
- b) designen a la gente de mar como «trabajadores clave», a efectos de facilitar operaciones de embarque y desembarque seguras y sin restricciones, y de facilitar la concesión de permisos para bajar a tierra y, cuando sea necesario, el acceso a una atención médica en tierra,
 - c) consideren aceptar la documentación internacionalmente reconocida de la gente de mar, incluidos los documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con los Convenios núms. 108 y 185 de la OIT,
 - d) velen por que la gente de mar que necesita atención médica inmediata tenga acceso a instalaciones médicas en tierra, a una atención médica de emergencia independientemente de su nacionalidad y, cuando sea necesario, a una repatriación de emergencia;
 - e) consideren la adopción de medidas temporales, con inclusión de derogaciones, exenciones u otros cambios de los requisitos de visado que pudieran aplicarse normalmente a la gente de mar.
2. Invita a los Miembros ratificantes del MLC, 2006, a que adopten sin demora las medidas necesarias para asegurar la plena aplicación del Convenio en la legislación y en la práctica durante la pandemia de COVID-19 en coordinación con los ministerios y organismos pertinentes de sus administraciones nacionales, en cooperación con otros Miembros ratificantes y en consulta con los interlocutores sociales pertinentes.
 3. Pide a la Oficina Internacional del Trabajo que, en cooperación con otras organizaciones especializadas de las Naciones Unidas y otras partes interesadas, siga apoyando a los Miembros en la aplicación de las acciones y políticas gubernamentales destinadas a garantizar la integridad de las cadenas mundiales de suministro, así como condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar.
 4. Invita a las empresas multinacionales y nacionales a que actúen con la debida diligencia en consonancia con los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas a fin de que identifiquen, prevengan y mitiguen el impacto real o el impacto que podría tener sobre los derechos humanos de la gente de mar la pandemia de COVID-19, y de que den cuenta de cómo abordan este impacto.
 5. Invita a todos los Miembros, a la Oficina Internacional del Trabajo y a las empresas multinacionales y nacionales a que consideren adoptar en el caso de los pescadores medidas similares a las incluidas en los párrafos 1, 3 y 4 *supra* aplicables a la gente de mar, según proceda.
 6. Pide al Director General que continúe colaborando con la OMI y que presente un informe al Consejo de Administración en su 341.^a reunión (marzo de 2021) acerca de las medidas coordinadas adoptadas por las organizaciones de las Naciones Unidas y los interlocutores sociales para dar seguimiento a esta resolución.