



► Nueva declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial ¹ en relación con la enfermedad por coronavirus (COVID-19) – 1.º de octubre de 2020

La pandemia mundial de enfermedad por coronavirus (COVID-19) sigue afectando negativamente a toda la población del mundo y no parece que su intensidad vaya a disminuir. Muchos países que han tomado la decisión de aligerar las restricciones que afectan a la vida diaria de sus ciudadanos están revisando en estos momentos sus políticas con el fin de lograr un equilibrio entre la necesidad de estimular la economía y la necesidad de proteger la salud a escala nacional.

En el caso del sector marítimo, que se considera uno de los pilares fundamentales de la economía mundial, es necesario disponer de una cadena mundial de suministro sólida e ininterrumpida capaz de proporcionar los materiales, alimentos, medicamentos y otros suministros necesarios.

A pesar de que los interlocutores sociales marítimos y el conjunto de la industria de los transportes marítimos se han movilizado activamente para impulsar iniciativas que destacan:

- la dedicación sin parangón de la gente de mar, y
- el papel vital que desempeña el sector marítimo desde el inicio de la pandemia para apoyar la economía mundial,

la situación de los cambios de tripulación no se ha restablecido todavía al nivel necesario para garantizar la entrega segura e ininterrumpida de los suministros.

A pesar de que muchos gobiernos y organizaciones internacionales reconocen a la gente de mar como trabajadores esenciales y el transporte marítimo como un activo fundamental de la economía mundial, ese reconocimiento no se ha traducido en los cambios estructurales necesarios para facilitar la repatriación y el reemplazo urgentes, y en número suficiente, de miles de marinos que se encuentran a bordo de buques.

Los interlocutores sociales marítimos **instan a la Oficina Internacional del Trabajo a que siga colaborando con los gobiernos, incluidas las autoridades de los Estados suministradores de mano de obra y las autoridades de los Estados del puerto y de los Estados del pabellón, a fin**

¹ El Comité Tripartito Especial es el órgano tripartito establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, para hacer un seguimiento continuo de la aplicación de este Convenio. Los miembros de la Mesa del Comité son designados por el Consejo de Administración de la OIT por un periodo de tres años. Actualmente, la Mesa está integrada por los miembros siguientes: la Sra. Julie Carlton, del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (Presidenta); el Sr. Martin Marini, de Singapur (Vicepresidente gubernamental); el Sr. David Heindel, de los Estados Unidos de América (Vicepresidente por el Grupo de la Gente de Mar), y el Sr. Max Johns, de Alemania (Vicepresidente por el Grupo de los Armadores). En el contexto de esta crisis sin precedentes, la OIT se ha puesto en contacto con ellos para elaborar las respuestas más apropiadas a los desafíos que afronta el sector marítimo.

de garantizar que en estas circunstancias sin precedentes, y antes de que llegue una probable segunda ola de contagios, se haga todo lo posible para facilitar los cambios de tripulación.

La situación de los cambios de tripulación sigue siendo crítica. Ya no es sostenible por más tiempo porque la crisis humanitaria es inminente. Además, es de la máxima urgencia comenzar a elaborar una estrategia que garantice que, a medio y a largo plazo, la gente de mar pueda acceder a los buques y regresar a sus hogares, habida cuenta de que la comunidad científica ha expresado su creciente preocupación por el tiempo que podría tomar la elaboración de una vacuna eficaz.

Se pide a los Estados Miembros que coordinen urgentemente la labor de los ministerios y organismos que corresponda para abordar las siguientes cuestiones:

- Reconocer a la gente de mar, oficialmente y en todo el mundo, como **trabajadores esenciales** y el transporte marítimo como un servicio esencial para la comunidad mundial.
- Velar por que, en su condición de trabajadores esenciales, la gente de mar tenga acceso, con carácter prioritario, a un programa de vacunación, una vez que este se haya desarrollado, a fin de que pueda cumplir su función esencial.
- Adoptar las medidas necesarias para facilitar los cambios de tripulación, independientemente de la nacionalidad de los buques que hagan escala en sus puertos. Para ello, deberían crearse suficientes estructuras que garanticen un tránsito seguro de los marinos desde los buques a puntos de embarque predeterminados y una cooperación más estrecha entre los distintos organismos gubernamentales.
- Modificar sus políticas como Estados del pabellón para impedir que los contratos de la gente de mar se prorroguen indefinidamente, y que esto aumente considerablemente el riesgo de estrés y fatiga de los marinos que han trabajado más tiempo del acordado en sus contratos, y ejercer plenamente su responsabilidad de mitigar los riesgos de fatiga y accidentes a través de controles eficaces de los buques y de medidas para hacer cumplir las normas, entre ellas, las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada.
- Impartir orientaciones claras, en su calidad de Estados del pabellón, con el fin de que los buques se aseguren de elaborar planes para la repatriación de la gente de mar, con inclusión de recomendaciones para los casos en que el desvío del buque a un puerto pueda afectar a los cambios de tripulación.
- En su condición de Estados del pabellón, considerar la conveniencia de limitar tanto como sea posible la práctica de hacer inspecciones a distancia para la expedición de los certificados de los buques, a fin de evitar a la gente de mar la carga adicional de tener que prestar asistencia durante las inspecciones a distancia, lo que ocasiona un aumento de la fatiga física y mental.
- Alentar a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto a que apliquen su criterio profesional con objeto de evaluar los riesgos para la seguridad que se derivan del hecho de prorrogar los contratos por periodos largos, entre otros, el nivel de estrés y fatiga de la gente de mar que ya ha completado el tiempo de servicio previsto en sus contratos.
- En su condición de Estados del pabellón, recomendar un planteamiento coherente y elaborar directrices sobre la manera de proceder ante casos de contagio a bordo. A tales efectos, para complementar las políticas existentes, podrá utilizarse como referencia la versión más reciente de la publicación *Coronavirus (COVID-19) – Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers* (en inglés únicamente), una guía dirigida a los

operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar en el contexto de la pandemia de COVID-19.

- Intensificar la cooperación con miras a acordar procedimientos universales, fiables y eficaces para la realización de pruebas de detección que puedan adoptarse a escala mundial y utilizarse sistemáticamente para la gente de mar.
- A fin de facilitar los cambios de tripulación, convenir en la utilización de un kit de detección universal en todo el mundo, o bien limitar los tipos de kits que pueden aprobarse para la gente de mar, de modo que se garantice una mayor coherencia con respecto a los requisitos sanitarios que aplican los diferentes países al tránsito y a las pruebas de detección de la gente de mar.
- Velar por que se actúe con firmeza para garantizar que la gente de mar no sea incluida en listas negras ni estigmatizada por negarse a prorrogar sus acuerdos de empleo o por expresar su preocupación y presentar quejas con arreglo a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada.
- Hacer todo cuanto esté a su alcance para facilitar la renovación de los visados y los pasaportes, habida cuenta de que muchos marinos trabajan actualmente durante periodos prolongados, y actuar con flexibilidad para facilitar la repatriación.

Los interlocutores sociales subrayan la importancia de:

- la versión revisada de la nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19), de 10 de julio de 2020, y
- los puntos adicionales planteados en el presente documento con el fin de mejorar la situación actual y aprender de la experiencia adquirida en los últimos meses.

Todas estas consideraciones añaden una dimensión importante a la responsabilidad conjunta de facilitar los cambios de tripulación, que nos incumbe a todos.