



Organización
Internacional
del Trabajo

► **Nota informativa sobre cuestiones
relativas al trabajo marítimo
y el coronavirus (COVID-19)**

Versión revisada 2.0

**Declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial establecido
en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada**

**Departamento de Normas Internacionales del Trabajo (NORMES) /
Departamento de Políticas Sectoriales (SECTOR)**

Ginebra, 10 de julio de 2020

Índice

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| 1. Seguridad y salud de la gente de mar | 6 |
| 2. Facilitación del tránsito y el reembarco de la gente de mar y de su repatriación..... | 9 |
| 3. Expiración de los acuerdos de empleo de la gente de mar | 13 |
| 4. Período máximo de servicio a bordo y garantías al respecto..... | 13 |
| 5. Reducción de la dotación mínima | 15 |
| 6. Expiración de los certificados médicos..... | 16 |
| 7. Certificación de la formación y las calificaciones..... | 17 |
| 8. Certificado de trabajo marítimo e inspecciones..... | 19 |
| 9. Protección social: Derecho de la gente de mar a una licencia remunerada por enfermedad en caso de infección o cuarentena..... | 20 |
| 10. Permiso para bajar a tierra y servicios de bienestar durante la pandemia | 21 |
| 11. Abandono de la gente de mar | 22 |

1. La pandemia de COVID-19 ha generado una crisis mundial que ha repercutido en todos los aspectos de la vida y ha afectado de forma muy negativa el mundo del trabajo¹. En el sector marítimo, ha perturbado profundamente el funcionamiento de la industria naviera y ha afectado el trabajo que realizan casi dos millones de personas ocupadas en este sector en todo el mundo².
2. Numerosos gobiernos y organizaciones de gente de mar y de armadores han acudido a la Oficina Internacional del Trabajo (en adelante, la Oficina) para solicitar orientaciones sobre la mejor manera de encarar las complejidades de la actual crisis a la luz de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006).
3. La presente nota informativa tiene por objeto responder a esas solicitudes de orientación y, para ello, se remite al MLC, 2006, a la labor desplegada por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT (CEACR)³, a una declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006⁴ y, cuando proceda, a las recomendaciones publicadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS). Cabe señalar que, desde que se desencadenó esta crisis, tanto la Cámara Naviera Internacional (ICS) como la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) han estado muy activas para apoyar

¹ Véase OIT, [El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y recomendaciones políticas globales](#). Para más información general sobre las normas internacionales del trabajo véase: OIT, [Las normas de la OIT y el COVID-19 \(coronavirus\) – Preguntas frecuentes](#).

² Véase, por ejemplo, COVID-19 y transporte marítimo y pesca.

³ Órgano competente encargado de supervisar la aplicación del MLC, 2006.

⁴ El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) es el órgano tripartito que se estableció en virtud del artículo XIII del MLC, 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 período de tres años. Actualmente, la Mesa está integrada por: 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. Mark Dickinson (Vicepresidente interino por el Grupo de la Gente de Mar), y el Sr. Max Johns, de Alemania (Vicepresidente por el Grupo de los Armadores). El 26 de marzo de 2020, la Mesa adoptó una [declaración en relación con la enfermedad por coronavirus \(COVID-19\)](#).

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 miembros ⁵.

4. En términos generales, se recuerda que en virtud del MLC, 2006 toda excepción, exención o invocación a cláusulas que permitan la aplicación flexible del Convenio por parte de los gobiernos debe decidirse en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, y todas las decisiones que se adopten al respecto deberán ser comunicadas a la Oficina por el gobierno de que se trate. La CEACR ha subrayado en numerosas ocasiones la importancia de dichas consultas para la aplicación del MLC, 2006 ⁶. Este enfoque se considera necesario e importante para asegurar que todos los países, con independencia de sus circunstancias nacionales, puedan comprometerse con el régimen normativo internacional, y que las obligaciones internacionales se respeten y cumplan, en la medida de lo posible, mientras se siguen desplegando esfuerzos para mejorar las condiciones existentes. Por consiguiente, se alienta encarecidamente a los gobiernos a que consulten a las organizaciones nacionales de gente de mar y de armadores a fin de abordar, a la luz del MLC, 2006, las diversas cuestiones que se planteen en el contexto actual generado por la pandemia de COVID-19.
5. El 7 de abril de 2020, cuando se publicó la primera versión de esta nota informativa, se señaló que las circunstancias excepcionales, cuando se produjeran y donde se produjeran, podrían hacer materialmente imposible el cumplimiento de algunas de las obligaciones establecidas en el MLC, 2006. Estas circunstancias excepcionales podrían constituir casos de fuerza mayor. Por fuerza mayor se entiende «una fuerza irresistible o un acontecimiento imprevisto, ajenos al control del

⁵ La Cámara Naviera Internacional ha publicado una guía dirigida a los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar en el contexto del coronavirus (COVID-19) (en inglés solamente: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers](#)). Asimismo, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte ha publicado un documento para [asesorar sobre el COVID-19](#) (en inglés solamente) a los armadores de buques y la gente de mar.

⁶ Véase, por ejemplo, la [solicitud directa](#) adoptada en 2019 por la CEACR en relación con Honduras.

Estado, que hacen materialmente imposible, en las circunstancias del caso, cumplir con la obligación» y que excusa el incumplimiento de una obligación ⁷. Estas circunstancias «no anulan ni dan por terminada la obligación, sino que sirven de justificación o excusa del incumplimiento mientras subsisten» e implican que el cumplimiento debe reanudarse «tan pronto como desaparezcan [...] los factores que causaban y justificaban el incumplimiento» ⁸. Debe existir un vínculo causal entre la imposibilidad material y las circunstancias imprevistas. En resumen, las partes interesadas deben hacer todo lo posible por cumplir las obligaciones que les incumben en virtud del MLC, 2006, de manera que el incumplimiento sólo se justifica cuando el cumplimiento es material y objetivamente imposible debido a un acontecimiento irresistible. Se alienta a las autoridades a que, cuando se enfrenten a esas circunstancias excepcionales, adopten enfoques pragmáticos; pero, al mismo tiempo, se insiste en que deben velar por que la pandemia de COVID-19 no se utilice como excusa para incumplir el MLC, 2006.

6. Es importante recordar que la prueba para aplicar el principio de fuerza mayor es una imposibilidad absoluta y material de cumplir una obligación en un caso dado específico. Por el contrario, las circunstancias que dificultan o complican el desempeño en una actividad no constituyen un caso de fuerza mayor. En otras palabras, a partir del momento en que existen otras opciones disponibles para cumplir las disposiciones del MLC, 2006, por muy difíciles o complicadas que sean las circunstancias, no es posible invocar la noción de fuerza mayor.
7. En los párrafos siguientes se abordan diferentes aspectos de la cuestión que nos ocupa partiendo de las premisas de que la Constitución de la OIT no confiere a la Oficina competencia especial alguna para dar una interpretación autorizada de las disposiciones de los convenios internacionales del trabajo y de que las opiniones expresadas no prejuzgan ninguna posición que los órganos de control

⁷ Naciones Unidas, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 2001*, Vol. II, segunda parte, artículo 23, pág. 28.

⁸ Naciones Unidas, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 2001, op. cit.*, pág. 75.

de la OIT puedan adoptar con respecto a los temas de su ámbito de competencias.

1. Seguridad y salud de la gente de mar

8. De conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 4 del artículo IV del MLC, 2006, toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad, así como a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
9. Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 de la regla 4.1 del MLC, 2006, los Estados del pabellón deben velar, en particular en el contexto de la pandemia de COVID-19, y teniendo en cuenta la actual escasez mundial de algunos equipos médicos, por que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud — incluido el suministro de gel hidroalcohólico desinfectante de manos y de equipos de protección personal ⁹ — y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras esté trabajando a bordo, incluida la posibilidad de efectuar consultas médicas por medio de comunicaciones gratuitas por radio o por satélite y disponibles las 24 horas. Habida cuenta de los casos notificados ¹⁰ a la Oficina en los que se alega que la gente de mar no ha recibido la misma protección que los pasajeros a bordo de buques de crucero, se insiste en que es preciso respetar las mencionadas disposiciones del MLC, 2006.
10. En virtud del párrafo 3 de la regla 4.1 del MLC, 2006, los Estados del puerto deben asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de

⁹ Véase la [Circular núm. 4204/Add.15](#), de 6 de mayo de 2020, de la OMI titulada Coronavirus (COVID-19) – Equipo de protección personal.

¹⁰ Por ejemplo, el 7 de febrero de 2020, la OIT recibió una solicitud de ayuda urgente del Sindicato de Marineros de Rusia y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte relativa a la situación de la tripulación a bordo del crucero Diamond Princess, en cuarentena con más de 3 500 personas a bordo. Los marineros estaban preocupados por su posible exposición al COVID-19 y por la falta de disponibilidad de equipos de protección personal (como mascarillas y desinfectantes) y de atención médica a bordo del crucero.

buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra. Las medidas excepcionales adoptadas por algunos gobiernos para contener la pandemia de COVID-19 no pueden ser invocadas como causa justificada para no respetar esta obligación internacional. Además, se recuerda que en virtud del párrafo 2 del artículo 28 del Reglamento Sanitario Internacional de la OMS (2015), no se denegará a los buques la entrada a los puertos por razones de salud pública. En particular, no se les denegarán el embarque o desembarque, la carga o descarga de mercancías o cargas, ni el abastecimiento de combustible, agua, víveres y suministros ¹¹.

11. Se alienta a la gente de mar, a los armadores y a las autoridades a que consulten el documento sobre **Consideraciones operacionales de la OMS para la gestión de casos o brotes de COVID-19 a bordo de buques** (en inglés solamente). Este documento contiene, entre otras cosas, información sobre las medidas que deben adoptarse antes de subir a bordo de un buque y para gestionar los casos sospechosos a bordo ¹².
12. La Mesa del Comité Tripartito Especial formuló una declaración en la que afirmó lo siguiente: «Es fundamental que los Estados Miembros hagan todo lo posible para facilitar el suministro de material médico esencial, combustible, agua, piezas de repuesto y provisiones a los buques. Resulta preocupante que en algunos lugares del mundo se haya denegado la entrada a puerto de algunos buques porque previamente habían hecho escala en puertos ubicados en zonas afectadas por el coronavirus, impidiendo a dichos buques obtener suministros esenciales. Es también extremadamente preocupante saber que, en determinadas partes del mundo, se ha impedido a los proveedores subir a bordo de los buques y suministrar a la tripulación

¹¹ En el mismo artículo se indica también que los Estados parte podrán supeditar el otorgamiento de la libre plática a una inspección y, si se descubre a bordo una fuente de infección o contaminación, a la aplicación de las medidas necesarias de desinfección, descontaminación, desinsectación o desratización, o de otras medidas necesarias para prevenir la propagación de la infección o contaminación.

¹² Véase también, OMS: *Infection prevention and control for the safe management of a dead body in the context of COVID-19: interim guidance*.



mascarillas, trajes de protección y demás equipos de protección personal. Es esencial que la gente de mar tenga acceso a un abastecimiento pleno de suministros y equipos, de conformidad con la Guía médica internacional de a bordo, tercera edición, y las orientaciones proporcionadas por la Asociación Internacional de Medicina Marítima, la Cámara Naviera Internacional y la Organización Mundial de la Salud».

Reclamaciones individuales de la gente de mar

Los canales de comunicación disponibles para obtener información o poder expresar preocupaciones en relación con las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la gente de mar son los siguientes:

Equipo de apoyo a la gente de mar de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Correo electrónico: seafsupport@itf.org.uk

SMS: +44 7984 356573

WhatsApp/Viber: +44 7523 515097

Facebook

Página de apoyo a la gente de mar de la ITF –

<https://www.facebook.com/itfseafarerssupport>

Grupo de apoyo a la gente de mar de la ITF –

<https://www.facebook.com/groups/191907568040511>

Página sobre bienestar de la ITF– <https://www.facebook.com/ITFWellbeing>

Sitios web

Gente de mar de la ITF – www.itfseafarers.org

COVID-19: información por países para la gente de mar –

<https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers>

Aplicaciones para teléfonos móviles

Aplicación «ITF Seafarers» – disponible en iOS y Android

Aplicación «ITF Wellbeing» – disponible en iOS y Android

Aplicación «ITF Global» – disponible en iOS y Android

ISWAN – Red Internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar

Teléfono: +44 (0)3000124279

Correo electrónico: iswan@iswan.org.uk



Ayuda para gente de mar

Página web: <https://www.seafarerhelp.org/>

Teléfono: +44 207 323 2737 (servicio internacional gratuito de asistencia telefónica confidencial para la gente de mar y sus familias, que atiende en varios idiomas)

Correo electrónico: help@seafarerhelp.org

La ITF también ha elaborado una guía específica sobre los procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra con arreglo al MLC, 2006 (en inglés solamente):

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/20260616SeafarersRightsGuidanceInfographic%5B8%5D.pdf>

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/20200616SeafarersRightsGuidance.pdf>

2. Facilitación del tránsito y el reembarco de la gente de mar y de su repatriación

13. Dos convenios de la OIT se centran en la importancia de facilitar el tránsito y el reembarco de la gente de mar ¹³. En particular, el artículo 6, párrafo 7, del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm.185), dispone que «[c]ada Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio autorizará igualmente, a la mayor brevedad, la entrada en su territorio a los marinos titulares de un documento de identidad de la gente de mar válido, así como de un pasaporte, cuando la entrada tenga por objeto: *a)* el embarco en su buque o el reembarco en otro buque; *b)* el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación, o cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado».
14. Por otro lado, conforme a la regla 2.5 del MLC, 2006, la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código del

¹³ El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm.185), que ha sido ratificado por 35 países, y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), ratificado por 64 países.

Convenio. Asimismo, en virtud de la norma A2.5.1, párrafo 7, todo Miembro deberá facilitar la repatriación de la gente de mar que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo.

15. Es esencial garantizar el derecho de la gente de mar a regresar a sus hogares durante la pandemia, de conformidad con lo dispuesto en el MLC, 2006, sin perjuicio de la necesidad de que las autoridades competentes adopten medidas proporcionadas y adaptadas específicamente para minimizar el riesgo de contagio ¹⁴.
16. Tras las prohibiciones de viajar, los cierres de fronteras y las medidas de cuarentena, a cientos de miles de marinos no se les ha permitido viajar hacia y desde sus buques. La industria marítima ha dirigido un llamamiento a la OIT y a la comunidad internacional para que se aseguren de que, en estas circunstancias sin precedentes, los Estados Miembros velen por que la circulación de bienes esenciales, energía, alimentos, medicamentos y muchos otros productos no se vea interrumpida a causa de medidas que impidan los movimientos eficientes y en condiciones de seguridad del transporte marítimo y de la gente de mar a cargo de las operaciones. El Director General de la OIT, Sr. Guy Ryder, se hizo eco de este llamamiento el 31 de marzo de 2020 y, al tiempo que celebró los esfuerzos coordinados emprendidos por los interlocutores sociales y la comunidad internacional para responder a la crisis generada por la pandemia de COVID-19 en el sector marítimo, pidió a los gobiernos «que velen por que, en estos momentos difíciles, la gente de mar goce de suficiente protección ante la pandemia de COVID-19, disponga de atención médica, y pueda viajar hacia y desde sus buques, según proceda, para seguir cumpliendo su función vital» ¹⁵. A este respecto, el Secretario General de la OMI, Sr. Kitack Lim, declaró también en marzo de 2020 que «[e]n estos tiempos difíciles, la capacidad de los servicios de transporte marítimo y

¹⁴ En esta perspectiva, véase la [Comunicación](#) de la Comisión Europea sobre el establecimiento de «carriles verdes» (en inglés solamente), en el marco de las Directrices para las medidas de gestión de las fronteras dirigidas a proteger la salud y asegurar la disponibilidad de bienes y servicios esenciales, 23 de marzo de 2020.

¹⁵ OIT, «[Dignidad y respeto](#)» para la gente de mar durante la crisis del COVID-19.

de la gente de mar para entregar productos de primera necesidad, incluidos los suministros médicos y los alimentos, será fundamental para responder a esta pandemia y, con el tiempo, superarla» ¹⁶.

17. En su declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial abordó la cuestión de los cambios de tripulación durante la pandemia de COVID-19 e indicó que: «[l]a 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»; «[e]s importante que los Estados Miembros reconozcan la necesidad de que una industria muy globalizada, como la del transporte marítimo, con su mano de obra multinacional, pueda realizar sin dificultades **cambios de tripulación y repatriaciones** en todo el mundo»; «[s]e deberían dar instrucciones claras a las autoridades portuarias y a las autoridades sanitarias locales para que los buques puedan continuar su actividad y se permita el desembarco y la repatriación rápidos de los miembros de sus tripulaciones», y «[r]esulta fundamental que los países proveedores de mano de obra faciliten el regreso al hogar de la gente de mar que haya concluido su contrato y permitan que la gente de mar salga de su país de origen para embarcar, tras someterse a un examen médico adecuado».
18. El llamamiento para designar a la gente de mar como trabajadores esenciales o trabajadores clave fue respaldado por una **declaración conjunta** que publicaron el 22 de mayo de 2020 la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), la OMI y la OIT. Las tres organizaciones instaron a los gobiernos a que otorguen a la gente de

¹⁶ OMI, *Circular núm. 4204/Add.6*, 27 de marzo de 2020 relativa a una Lista preliminar de recomendaciones para los Gobiernos y las autoridades nacionales pertinentes sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia de la COVID-19. En su Declaración sobre la COVID-19, la Mesa Redonda de Autoridades Portuarias (PAR), es decir, la plataforma multilateral integrada por importantes autoridades portuarias de Asia, Oceanía, Oriente Medio, África, Europa y las Américas (PAR COVID-19) está comprometida con «colaborar estrechamente, a través del intercambio de prácticas óptimas y de las medidas aplicadas, por ejemplo, mantener los puertos abiertos al tráfico marítimo para ayudar a mantener la actividad en el mundo y apoyar la lucha contra la COVID-19».

mar todas las exenciones necesarias y adecuadas respecto a las restricciones nacionales en materia de viajes, salud o desplazamiento, para facilitar su llegada o salida de los buques.

19. En el Día Mundial de los Océanos, el 8 de junio, el Director General de la OIT hizo un llamamiento urgente a adoptar medidas urgentes y coordinadas que permitan liberar a entre 150 000 y 200 000 marineros que han quedado atrapados a bordo de buques en distintos lugares del mundo a causa de las medidas de contención de la propagación del virus de la COVID-19 ¹⁷.
20. El 12 de junio, en respuesta a la **carta** que recibió de la ICS, la CSI y la ITF para llamar la atención sobre la urgencia de abordar la situación, el Secretario General de las Naciones Unidas, el Sr. António Guterres, 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 aseguren de que los cambios de tripulación se efectúen en condiciones de seguridad. También pidió a todos los gobiernos que 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 ¹⁸.
21. El 9 de julio, en el marco de una Cumbre Virtual sobre Cambios de Tripulación convocada por el Gobierno del Reino Unido, varios gobiernos acordaron una **declaración ministerial** para expresar su reconocimiento a la gente de mar y comprometerse a resolver urgentemente los problemas relacionados con los cambios de tripulación que han surgido a raíz de la pandemia de COVID-19. La OIT y la OMI apoyaron la declaración.

¹⁷ OIT: Liberar a más de 150 000 marinos atrapados a bordo de buques a causa de la COVID-19. Véase también OIT, *Gente de mar y pescadores: Prestación de servicios vitales durante la pandemia del COVID-19*.

¹⁸ Para más informaciones sobre los países que han designado a la gente de mar como trabajadores esenciales, sírvase consultar *OMI Preguntas más frecuentes: Cambios de tripulación y repatriación de la gente de mar*.

3. Expiración de los acuerdos de empleo de la gente de mar

22. Como resultado de las medidas tomadas por los gobiernos en la crisis actual, se ha pedido a cientos de miles de marinos que permanezcan a bordo de los buques más allá del período originalmente previsto en sus acuerdos de empleo. Toda prórroga de estos acuerdos debe efectuarse de conformidad con la legislación nacional aplicable. Cabe subrayar que, en todos los casos, el consentimiento de la gente de mar sigue siendo un requisito fundamental para dicha prórroga. La regla 2.1, párrafo 2, del MLC, 2006, dispone que la aceptación de los acuerdos de empleo por la gente de mar debe hacerse en condiciones que garanticen que ésta tenga la oportunidad de examinar las condiciones previstas en los acuerdos, pedir asesoramiento sobre las mismas y *aceptarlas libremente antes de firmarlos*. Se recuerda que el acuerdo de empleo de la gente de mar debe seguir siendo válido hasta que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al MLC, 2006.
23. En su declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial afirmó que: «En los casos en que los turnos de servicio de la gente de mar deban prolongarse más allá de la duración establecida en virtud de los contratos de trabajo o de la legislación nacional que da aplicación al MLC, 2006, en su versión enmendada, será preciso adoptar un enfoque pragmático para que los interesados puedan permanecer a bordo durante un período de tiempo razonable superior al de los turnos de servicio previstos».

4. Período máximo de servicio a bordo y garantías al respecto

24. Como se indica anteriormente, debido a la prohibición de realizar cambios de tripulación o de viajar hacia y desde los buques, cientos de miles de marinos han tenido que permanecer a bordo durante períodos que superan el período máximo de once meses, basado en

disposiciones del MLC, 2006 ¹⁹. En respuesta a una pregunta concreta formulada por un gobierno sobre esta cuestión, la Oficina consideró, en marzo de 2020, que las autoridades competentes pueden autorizar, dentro de límites específicos, excepciones a la prohibición de renunciar a las vacaciones anuales pagadas, recogida en la norma A2.4, párrafo 3, del MLC, 2006, por razones imperiosas en el contexto de una emergencia de salud pública, como la necesidad de frenar la actual pandemia de COVID-19. No obstante, tales excepciones deberían ir acompañadas por garantías adecuadas para evitar todo riesgo de abuso, como, por ejemplo, disposiciones en las que se exija el consentimiento informado de los marinos, con el fin de asegurar que no pierdan su derecho a la repatriación o a disfrutar de vacaciones anuales remuneradas (incluidas las vacaciones acumuladas durante el período de prolongación del contrato), y disposiciones en las que se exija un examen de la situación a intervalos cortos y frecuentes.

25. Por otra parte, a principios de abril de 2020, la Oficina estimó que es posible exceder el período máximo de servicios continuados a bordo de un buque en situaciones de fuerza mayor o de necesidad, o, dicho de otro modo, en situaciones en que un hecho (o hechos) imprevisto, que escape al control del Estado y/o del armador haga materialmente imposible, en las circunstancias del momento, cumplir las obligaciones que se desprenden de las normas A2.4 y A2.5.1 del MLC, 2006 (por ejemplo en el caso de que un buque sea puesto en cuarentena).

¹⁹ La CEACR «ha considerado sistemáticamente que, de la lectura combinada de la *norma A2.4, párrafos 2 y 3*, sobre las vacaciones anuales, y de la *norma A2.5.1, párrafo 2, b)*, sobre la repatriación, se desprende que la duración máxima del período continuo de servicio a bordo de un buque sin vacaciones es, en principio, once meses. En efecto, tal como ha indicado claramente la Comisión, la *norma A2.4, párrafo 3*, del MLC, 2006, no establece una prohibición absoluta, ya que la autoridad competente puede autorizar excepciones. Si bien el Convenio no hace referencia a la naturaleza y el alcance de las excepciones permisibles, la Comisión considera que esta disposición debe entenderse de una manera restrictiva para no ser contraria al objetivo de la *regla 2.4*. [...] Sin embargo, se permiten efectivamente excepciones sobre la base de casos específicos previstos por las autoridades competentes, teniendo en cuenta las necesidades de la gente de mar y las particularidades del viaje por mar propiamente dicho». Véase OIT, *Informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones*, documento ILC.108/III (A) (2019), párrafos 105-113 (Informe General).



26. Teniendo en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar, sobre todo para aquella que asume funciones relacionadas con la seguridad de la navegación y la realización de las operaciones del buque en condiciones de seguridad y protección, la ampliación del período de prestación de servicios a bordo a más de once meses sólo debería autorizarse caso por caso cuando sea estrictamente necesario para hacer frente a la situación de emergencia generada por la pandemia.
27. Dicho esto, hay que señalar que, cualesquiera que sean los retos que genere la pandemia de COVID-19, la prolongación del período de servicio de la gente de mar a más de once meses no puede considerarse como una opción sostenible para solucionar el problema de los cambios de tripulación. En efecto, los gobiernos deben tener presente que, debido al cansancio, la salud mental de la gente de mar puede deteriorarse hasta el punto de poner gravemente en peligro su salud y la seguridad de la navegación. Se alienta a los gobiernos a que prolonguen estos contratos solamente hasta el próximo puerto donde se pueda efectuar un cambio de tripulación. También se alienta a los gobiernos a que, de no ser posible repatriar a la gente de mar desde el próximo puerto de escala programado, consideren la posibilidad de desviar el buque hasta un puerto desde donde pueda ser repatriada. Como se indica más arriba, a partir del momento en que hay opciones disponibles para cumplir las disposiciones del MLC, 2006, no podrá invocarse la noción de fuerza mayor.

5. Reducción de la dotación mínima

28. Con arreglo a la norma A2.7, párrafos 1 y 3, del MLC, 2006, cada buque deberá contar con una dotación adecuada, por lo que se refiere al número y las calificaciones, para garantizar la seguridad y la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura u otro documento equivalente expedido por la autoridad competente, y teniendo en cuenta los requisitos sobre alimentación y servicio de fonda.
29. La prohibición de viajar, los cierres de fronteras y las medidas de cuarentena están perturbando los cambios de tripulación. En el

contexto de la pandemia de COVID-19, algunas administraciones marítimas han contemplado reducir los niveles mínimos de dotación como una solución posible a las dificultades a las que se enfrentan los armadores para disponer del número requerido de gente de mar a bordo. Sin embargo, teniendo en cuenta que la situación actual ha llevado a prolongar los períodos de servicio a bordo para numerosos marinos, la Oficina considera que al reducir los niveles mínimos de dotación de personal sólo se conseguiría aumentar más la fatiga de la gente de mar, poniendo así en peligro las condiciones de seguridad, eficiencia y protección de las operaciones de los buques. Por consiguiente, las administraciones deben seguir cumpliendo la norma A2.7, incluso durante la pandemia de COVID-19.

6. Expiración de los certificados médicos

30. La crisis actual también ha interferido con la posibilidad de renovar los certificados médicos de la gente de mar. Estos certificados se tratan en la regla I/9 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978, en su forma enmendada (Convenio de Formación) y en la regla 1.2 del MLC, 2006. En virtud de ambos tratados internacionales, la validez máxima de los certificados médicos es de dos años. Si el período de validez de un certificado médico expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala, donde esté disponible un médico reconocido por la Parte, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.
31. La Oficina reconoce que las restricciones impuestas para contener la pandemia pueden, en determinadas circunstancias, constituir una situación de fuerza mayor en la que sea materialmente imposible renovar un certificado médico dentro del plazo máximo de tres meses previsto por el MLC, 2006, y el Convenio de Formación.
32. En este contexto, se alienta a las administraciones expedidoras a que adopten un enfoque pragmático y práctico con respecto a la prórroga de la validez de los certificados médicos, en la medida en que sea estrictamente necesario, y notifiquen en consecuencia a los buques, la gente de mar y las administraciones pertinentes. También se alienta a las autoridades de control del Estado rector del puerto a que adopten

un enfoque pragmático y práctico en relación con los certificados médicos y con la aceptación de los mismos al aplicar los procedimientos de control de conformidad con el Título 5 del MLC, 2006 ²⁰.

33. Los certificados médicos deben renovarse tan pronto mejore la situación. Se solicita a las administraciones marítimas que examinen periódicamente la evolución de la misma. A medida que los Estados del pabellón dejan de expedir nuevas prolongaciones de los certificados, la gente de mar que está embarcada podría tener dificultades para obtener la renovación de la documentación. Por esta razón, se reconoce que habría que establecer un período de transición, durante el cual los Estados del puerto podrían seguir aceptando certificados que ya han sido renovados anteriormente.

7. Certificación de la formación y las calificaciones

34. De acuerdo con la regla 1.3 del MLC, 2006, la gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones. Se considerará que cumple este requisito la formación y la certificación que esté conforme con las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación.
35. La Oficina se remite a las orientaciones proporcionadas por la OMI a este respecto, según las cuales las medidas adoptadas en todo el mundo como consecuencia del brote plantean un grave problema a las administraciones marítimas para la impartición de la formación permanente de la gente de mar, la revalidación de los certificados y la expedición de refrendos que acrediten el reconocimiento de los títulos de conformidad con el Convenio de Formación ²¹. En este contexto, se alienta a las administraciones expedidoras a que adopten un enfoque

²⁰ Véase a este respecto la [declaración conjunta](#) de la OMI, la OMS y la OIT en relación con los certificados médicos de la gente de mar, la certificación sanitaria de los buques y la asistencia médica a la gente de mar en el contexto de la pandemia de COVID-19.

²¹ OMI, [Circular n° 4204/Add.5/Rev.1](#), 2 de abril del 2020.

pragmático y práctico con respecto a la prórroga de la validez de dichos certificados y refrendos, en la medida en que sea estrictamente necesario, y notifiquen en consecuencia a los buques, la gente de mar y las administraciones pertinentes. También se alienta a las autoridades de control del Estado rector del puerto a que adopten un enfoque pragmático y práctico en relación con estos certificados y refrendos prorrogados y con la aceptación de los mismos al aplicar los procedimientos de control de conformidad con el artículo X (Inspección) y la regla I/4 (Procedimientos de inspección) del Convenio de Formación y con el Título 5 del MLC, 2006.

36. La Oficina reconoce que las restricciones impuestas para contener la pandemia, que incluyen prohibiciones de viajar, cuarentenas y cancelaciones de cursos, pueden, en determinadas circunstancias, constituir una situación de fuerza mayor en la que sea materialmente imposible proporcionar formación permanente a la gente de mar, revalidar certificados y expedir refrendos que acrediten el reconocimiento de los títulos de conformidad con la regla 1.3 del MLC, 2016, y con las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación. Sin embargo, aunque la situación actual parece exigir cierta flexibilidad en lo que respecta a la prórroga de la validez de los certificados, en principio, no permitiría apartarse de los requisitos aplicables al procedimiento inicial de expedición de dichos certificados.
37. Los certificados de competencias deben renovarse tan pronto mejore la situación. Se solicita a las administraciones marítimas que examinen periódicamente la evolución de la misma. A medida que los Estados del pabellón dejan de expedir nuevas prolongaciones de los certificados, la gente de mar que está embarcada podría tener dificultades para obtener la renovación de la documentación. Por esta razón, se reconoce que habría que establecer un período de transición, durante el cual los Estados del puerto podrían seguir aceptando certificados que ya han sido renovados anteriormente.
38. En su declaración conjunta, la Mesa del Comité Tripartito Especial indicó que: «[t]ambién se requiere la adopción de un enfoque pragmático para ayudar a la gente de mar que tenga problemas para realizar cursos de formación o de actualización a efectos de la certificación de sus competencias. Los Estados del pabellón y los Estados del puerto deberían colaborar con los demás países marítimos para prorrogar la

validez de los certificados de la gente de mar durante tres meses como mínimo, o hasta nuevo aviso cuando la situación se haya normalizado».

8. Certificado de trabajo marítimo e inspecciones

39. A raíz del brote de COVID-19, la industria del transporte marítimo y las autoridades marítimas están teniendo dificultades para llevar a cabo las inspecciones requeridas de conformidad con el Título 5 del MLC, 2006.
40. La Oficina reconoce que las circunstancias actuales pueden, en ocasiones, dar lugar a situaciones de fuerza mayor en las que es materialmente imposible realizar las inspecciones intermedias y de renovación exigidas por el Título 5 del MLC, 2006, dentro del plazo previsto por el Convenio.
41. Algunos gobiernos y regímenes de control por el Estado rector del puerto han planteado la posibilidad de prorrogar la validez de los certificados por períodos no superiores a tres meses a partir de la fecha de expiración del certificado inicial. Otros han optado por la posibilidad de expedir certificados provisionales cuando no se pueda efectuar la inspección para renovarlos requerida en el párrafo 3 de la norma A5.1.3 del MLC. Aunque tales posibilidades no están previstas en el Convenio, la Oficina considera que las situaciones de fuerza mayor creadas por la pandemia podrían justificar dichas medidas, en los casos y en la medida en que sea estrictamente necesario.
42. Las inspecciones exigidas de conformidad con el Título 5 deben realizarse tan pronto como mejore la situación. Se solicita a las administraciones marítimas que la examinen periódicamente para seguir su evolución ²². Se reconoce que a medida que los Estados del pabellón reanudan el pleno cumplimiento de las disposiciones del

²² Véase OMI, [Orientaciones para los Estados de abanderamiento en relación con los reconocimientos y la renovación de certificados durante la pandemia de COVID-19](#), Circular núm.4204/Add.19 de 2 de junio de 2020.

Título 5, habría que establecer un período de transición, durante el cual los Estados del puerto podrían seguir aceptando certificados que ya han sido renovados anteriormente.

43. En su declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial afirmó que: «También es importante subrayar la necesidad de adoptar un enfoque pragmático y de prestar especial atención a los casos en que los buques no puedan llevar a cabo labores de control e inspección ni recibir servicios externos de mantenimiento y apoyo como consecuencia de las restricciones de viaje que afectan al personal especializado, los inspectores y los técnicos. Del mismo modo, puede ser necesario adoptar un enfoque flexible con respecto a la certificación de los buques para hacer frente a las dificultades que plantea el cumplimiento de los períodos de estancia en dique seco».

9. Protección social: Derecho de la gente de mar a una licencia remunerada por enfermedad en caso de infección o cuarentena

44. De conformidad con la norma A4.2.1, párrafo 1, *a*), del MLC, 2006, los armadores deberán sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada, o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas. De conformidad con el párrafo 3 de la misma norma, cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar: la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo hasta que la gente de mar haya sido repatriada de conformidad con el Convenio; y la totalidad o una parte del salario, conforme a lo previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación o hasta que tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente (si esto ocurre antes). En este contexto, la gente de mar que haya contraído la

enfermedad del COVID-19 debería tener derecho a licencia remunerada por enfermedad o a prestaciones monetarias por enfermedad mientras esté incapacitada para trabajar, con objeto de compensarla por la suspensión de ganancias que le ocasione su situación de enfermedad. Los períodos de cuarentena, a bordo o en tierra, de la gente de mar — que tiene síntomas, que ha estado expuesta al virus o que se encuentra en cuarentena como medida de seguridad — está igualmente cubierta por las disposiciones del MLC, 2006, antes mencionadas.

45. Es importante señalar que, antes o durante el proceso de repatriación, los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento de los períodos que la gente de mar pasa en autoaislamiento o cuarentena — ya sea porque tiene síntomas, o porque ha estado expuesta al virus o se encuentra en cuarentena como medida de seguridad — deben ser sufragados por el armador hasta que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada, salvo en el caso de que los poderes públicos asuman los gastos con arreglo a la legislación nacional aplicable ²³.

10. Permiso para bajar a tierra y servicios de bienestar durante la pandemia

46. De conformidad con el párrafo 2, de la norma 2.4 del MLC, 2006, deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.

²³ De conformidad con el párrafo 1, c), de la norma A4.2.1, del MLC, 2006, los armadores deberán sufragar los gastos de atención médica incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad. En este contexto, también es pertinente el párrafo 6 de la norma A4.2.1, en el que se establece que la legislación nacional podrá eximir al armador de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad.

47. Las autoridades marítimas deben seguir respetando esta obligación, sin perjuicio de las medidas proporcionadas y específicas que se hayan adoptado para minimizar el riesgo de contagio. El acceso a los servicios de bienestar portuarios también debería garantizarse, en la medida de lo posible, durante la pandemia de COVID-19. Actualmente, el cumplimiento de estas obligaciones se ha visto facilitado sin duda gracias a un mayor acceso a los equipos de protección personal y a un mayor conocimiento de la COVID-19.
48. En su declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial indicó que: «En los últimos tiempos se han reconocido y admitido de manera generalizada el estrés inherente a la profesión, el aislamiento y las presiones sociales que experimenta la gente de mar. La pandemia de COVID-19 ha agravado sin duda alguna estos problemas y está teniendo efectos negativos en el bienestar físico y mental de la gente de mar y sus familias. Es preocupante saber que, como respuesta a la situación actual, se haya decidido suspender o reducir las actividades de los servicios de bienestar portuarios. Es esencial que estos servicios reciban todo el apoyo posible».

11. Abandono de la gente de mar

49. Las medidas adoptadas para contener la pandemia están creando dificultades adicionales en lo concerniente a la resolución de casos de abandono que se produjeron antes del brote del COVID-19. Es posible que, en un futuro próximo, las medidas adoptadas resulten en nuevos casos de abandono. Cabe recordar que, incluso en el contexto de la crisis del COVID-19, tanto los Estados del pabellón, como los Estados del puerto y los Estados que suministran gente de mar siguen obligados a cumplir los requisitos relativos a la repatriación establecidos en la regla 2.5 del MLC, 2006, y las disposiciones pertinentes del Código del Convenio. Los Estados Miembros deben desplegar todos los esfuerzos que sean necesarios para remediar rápidamente las situaciones de abandono y asegurarse de que la gente de mar que se encuentre en esta difícil situación sea repatriada tan pronto como sea posible y reciba el pago de los salarios pendientes, de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006.

50. La base de datos OMI/OIT sobre los casos notificados de abandono de gente de mar contiene una lista actualizada regularmente de los buques que han sido notificados a la OIT como abandonados en varios puertos del mundo por las organizaciones apropiadas. Incluye específicamente información sobre la gente de mar y los pescadores que han sido abandonados y sobre el estado actual de su repatriación. Si y cuando se considera que un caso de abandono guarda relación con la pandemia de COVID-19, la organización o el gobierno que notifica el caso puede enviar la información pertinente a la OIT a través del formulario correspondiente ²⁴.
51. En su declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial indicó que: «los interlocutores sociales expresan su preocupación por el posible aumento del número de casos de abandono debido a que los armadores no tienen capacidad financiera para sufragar las operaciones de sus flotas. Es preciso seguir de cerca la situación y la evolución de los acontecimientos y disponer de un sistema eficaz de información sobre los casos de abandono, ya que es la única manera de comprender la amplitud de su impacto y de poder determinar las medidas necesarias para ayudar a la gente de mar, habida cuenta de las restricciones vigentes durante la pandemia de COVID-19».

²⁴ Véase: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=es.