



Organización  
Internacional  
del Trabajo

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

**Versión revisada 3.0**

**Incluidas la observación general de la Comisión de Expertos  
en Aplicación de Convenios y Recomendaciones**

**y la 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, 3 de febrero de 2021



## Índice

	<b>Página</b>
1. Un llamamiento urgente a restablecer la protección de los derechos de la gente de mar.....	5
2. Prórroga de los acuerdos de empleo de la gente de mar: consentimiento formal, dado libremente y con pleno conocimiento de causa.....	6
3. Necesidad de cooperación entre los Estados Miembros.....	8
4. Medidas que han de adoptar los Estados ratificantes.....	9
a) Responsabilidades de los Estados del pabellón.....	9
b) Responsabilidades de los Estados del puerto.....	10
c) Responsabilidades de los Estados que suministran mano de obra.....	11
5. Protección de la seguridad y la salud de la gente de mar.....	11
6. Facilitación del tránsito y el reembarco de la gente de mar y de su repatriación.....	15
7. Llamamiento urgente para que se reconozca a la gente de mar como trabajadores clave.....	16
8. Respeto del periodo máximo de servicio a bordo.....	19
9. Dotación mínima.....	20
10. Certificados médicos.....	21
11. Certificación de la formación y las calificaciones.....	22
12. Certificado de trabajo marítimo e inspecciones.....	23
13. Protección social: derecho de la gente de mar a una licencia remunerada por enfermedad en caso de infección o cuarentena.....	23
14. Permiso para bajar a tierra y servicios de bienestar durante la pandemia.....	25
15. Abandono de la gente de mar.....	26



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 trabajo <sup>1</sup>. En el sector marítimo, ha perturbado profundamente el funcionamiento de la industria naviera y ha afectado el trabajo que realizan casi 2 millones de personas ocupadas en este sector en todo el mundo <sup>2</sup>. En concreto, se estima que 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 que hay un número similar de marinos que necesitan incorporarse urgentemente a su buque para reemplazarlos. Se ha tomado nota, además, 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, la seguridad en general y la protección del medioambiente marino <sup>3</sup>.
2. Desde el inicio de la pandemia, 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 (en adelante, la Comisión de Expertos) <sup>4</sup>, la

---

<sup>1</sup> OIT, [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](#).

<sup>2</sup> Véase, por ejemplo, Nota informativa sectorial de la OIT. [COVID-19 y transporte marítimo y pesca](#).

<sup>3</sup> Véase la [Resolución del Consejo de Administración sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19](#).

<sup>4</sup> Órgano competente encargado de supervisar la aplicación del MLC, 2006.

declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006<sup>5</sup> 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 a la gente de mar y los armadores de todo el mundo, encontrar soluciones concretas a los problemas existentes y asesorar a sus miembros<sup>6</sup>.

4. El 12 de diciembre de 2020, la OIT publicó una observación general sobre cuestiones que suscita la aplicación del MLC, 2006, durante la pandemia, adoptada por la Comisión de Expertos. En la observación general se tuvieron en cuenta las observaciones recibidas de la ITF y la ICS basadas en el artículo 23 de la Constitución de la OIT, así como las respuestas de varios Gobiernos, y se abordaron distintas preocupaciones con respecto a la aplicación del MLC, 2006, durante la actual crisis, que se señalan a continuación.

---

<sup>5</sup> El Comité Tripartito Especial es el órgano tripartito que se estableció en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (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 periodo 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 31 de marzo de 2020, la Mesa adoptó una [declaración en relación con la enfermedad por coronavirus \(COVID-19\)](#). El 1.º de octubre de 2020, la Mesa adoptó una [nueva declaración](#) sobre el mismo asunto. El 15 de diciembre de 2020, la Mesa adoptó una [declaración 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.

<sup>6</sup> Consulte la información actualizada más reciente en la [página web sobre la COVID-19](#) de la Cámara Naviera Internacional y, en particular, la tercera versión de la 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 v3](#). Asimismo, en la [página web sobre la COVID-19](#) de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte se proporciona asesoramiento e información (en inglés solamente) para la gente de mar.



5. 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 Comisión de Expertos ha subrayado en numerosas ocasiones la importancia de dichas consultas para la aplicación del MLC, 2006 <sup>7</sup>. 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.

## 1. Un llamamiento urgente a restablecer la protección de los derechos de la gente de mar

6. Con respecto a la denuncia de la ITF de que algunos países que han ratificado el MLC, 2006, estaban escudándose en la noción de «fuerza mayor» para justificar sus infracciones del Convenio, la Comisión de Expertos señaló, en su observación general, que el MLC, 2006, es un instrumento del trabajo global para todo el sector marítimo, aplicable a todos los países ratificantes, y no una compilación de reglas del trabajo que puedan aplicarse de forma selectiva, en la medida en que las circunstancias lo permitan.

---

<sup>7</sup> Véase, por ejemplo, la [solicitud directa](#) adoptada en 2019 por la Comisión de Expertos en relación con Honduras.



7. Al comienzo de la pandemia, los Estados ratificantes, en sus diversas capacidades de Estados del pabellón, Estados del puerto o Estados que suministran mano de obra, pudieron en efecto verse confrontados a verdaderas situaciones de «fuerza mayor», que hacían materialmente imposible el cumplimiento de algunas de las obligaciones contraídas en virtud del MLC, 2006.
8. Sin embargo, la Comisión de Expertos constató que habían transcurrido más de diez meses desde entonces, lo que constituye un plazo que se puede considerar suficiente para poner a prueba y aplicar nuevas modalidades, de conformidad con las normas internacionales del trabajo. La «fuerza mayor» puede alegarse como condición que excluye la ilicitud del incumplimiento de una obligación contraída por tratado solo en caso de que uno o varios acontecimientos imprevistos o impredecibles generen una imposibilidad absoluta y material de cumplir dicha obligación. Por el contrario, las circunstancias que hacen que la observancia de una obligación internacional sea más difícil o ardua no constituyen un caso de «fuerza mayor».
9. ***La Comisión de Expertos 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.***

## 2. Prórroga de los acuerdos de empleo de la gente de mar: consentimiento formal, dado libremente y con pleno conocimiento de causa

10. 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 periodo 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 esta 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 a la regla 2.5 del MLC, 2006.

11. En su observación general, la Comisión de Expertos tomó nota de la denuncia de la ITF según la cual el hecho de que no se haya organizado la repatriación de los marinos al final de sus contratos ha llevado a la prórroga forzosa de estos (o a que siguiesen trabajando sin contrato), en condiciones en las que es evidente que no han dado su consentimiento libremente. En este sentido, la Comisión de Expertos remite al artículo III del MLC, 2006, con arreglo al cual todo Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del Convenio, los derechos fundamentales relativos a la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.
12. La Comisión de Expertos observa que, a causa de la propia falta de acción de algunos Estados Miembros para 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. ***Por consiguiente, la Comisión de Expertos 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 adopten las medidas necesarias o refuercen las existentes sin demora para asegurar 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.***



### 3. Necesidad de cooperación entre los Estados Miembros

13. La Comisión de Expertos señaló, en su observación general, que la ITF y la ICS denunciaban en sus observaciones que los Estados ratificantes no han cumplido con la obligación contraída en virtud del artículo I del MLC, 2006, según el cual los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del Convenio. La Comisión de Expertos reconoció que 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. No obstante, la Comisión de Expertos observó, sobre la base de la información aportada por la ITF y la ICS y los datos de que dispone la Oficina, que sigue haciéndose caso omiso de las disposiciones del Convenio en muchos lugares del mundo <sup>8</sup>.
14. La Comisión de Expertos consideró que estos elementos constituyen una base suficiente para llegar a la conclusión de que los Miembros, en su conjunto, han incumplido el artículo I, párrafo 2, del MLC, 2006. Este Convenio 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. Por el contrario, en opinión de la Comisión de Expertos, es precisamente en momentos de crisis cuando

---

<sup>8</sup> La Comisión de Expertos señaló asimismo que «cientos de miles de marinos de todo el mundo siguen a bordo mucho después de la fecha de vencimiento de sus acuerdos de empleo y en numerosos casos mucho después de que haya finalizado el periodo máximo de servicio a bordo preestablecido de once meses, que se deriva de las disposiciones del Convenio, con casos notificados de agotamiento físico y mental, ansiedad, enfermedad e incluso suicidios; miles de marinos han podido desembarcar, pero no están autorizados a volver a sus países de origen y están abandonados a su suerte en un país extranjero; además se ha denegado a cientos de marinos la atención médica en tierra, lo que ha provocado su muerte en varios casos. En repetidas ocasiones, se imponen restricciones portuarias anunciándolas con muy poca antelación, lo que obstaculiza la planificación razonable del recorrido de los buques, al tiempo que la falta de coordinación en cuanto a la aplicación del MLC, 2006, y el control de la misma, 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».





la protección que contempla el MLC, 2006, cobra su significado pleno y merece un cumplimiento más escrupuloso. Y añadió que esto es aún más cierto dado que el Convenio contiene únicamente normas mínimas para proteger los derechos de la gente de mar.

- 15. *Por lo tanto, la Comisión de Expertos instó a los Gobiernos a que adopten, en consulta con las organizaciones de gente de mar y de armadores pertinentes, las medidas necesarias para seguir mejorando la cooperación entre ellos y garantizar la aplicación efectiva del Convenio, y el control de la misma, especialmente durante la pandemia de COVID-19, cuando son más necesarios que nunca.***

## 4. Medidas que han de adoptar los Estados ratificantes

### a) Responsabilidades de los Estados del pabellón

- 16. *En su observación general, la Comisión de Expertos instó a todos los países ratificantes con responsabilidades como Estados del pabellón a que adopten las medidas necesarias o refuercen las existentes sin demora, por ejemplo, a través de inspecciones más frecuentes, si fuese necesario, para garantizar que los buques que enarbolan sus pabellones cumplan plenamente las disposiciones del Convenio.***

- 17. La Comisión de Expertos subrayó que la falta de aplicación de uno de estos principios y requisitos básicos del MLC, 2006 (véase a continuación), 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 repercusiones negativas en la seguridad de la navegación, de modo que aumenta de manera exponencial el riesgo de accidentes marítimos, lo cual puede entrañar consecuencias impredecibles para la vida de las personas y el medioambiente, así como enormes perturbaciones del suministro internacional y la distribución de bienes de primera necesidad.**



## b) Responsabilidades de los Estados del puerto

18. En su observación general, la Comisión de Expertos recordó que de conformidad con la regla 5.2.1, párrafo 1, todo buque extranjero que haga escala en el puerto de un Miembro puede ser objeto de una inspección para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque.
19. La Comisión de Expertos señaló a la atención de los Estados ratificantes en particular la obligación de tomar medidas para asegurar 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 Comisión de Expertos considera que la fatiga extrema de la gente de mar que haya estado a bordo una vez transcurrido el periodo máximo de servicio a bordo preestablecido de once meses, derivado del Convenio, no solo constituye una situación claramente peligrosa para la seguridad y la salud de los marinos en cuestión, sino que también pone en gran peligro la seguridad de la navegación en general. En ese sentido, la Comisión de Expertos se remite a la norma A2.7, párrafo 2, cuya finalidad es garantizar que la gente de mar trabaje a bordo de buques con una dotación suficiente con el fin de que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección, y en la que se destaca la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga.
20. ***Al tiempo que constató los desafíos que enfrentan las autoridades de control de los Estados del puerto que lleven a cabo inspecciones durante la pandemia, la Comisión de Expertos pidió a los Estados ratificantes con responsabilidades como Estados del puerto que aún no lo hubieran hecho que adopten sin demora las medidas necesarias para cumplir plenamente sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio.***
21. La Mesa del Comité Tripartito Especial subrayó el papel fundamental de los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto en la



situación actual para determinar en qué momento las condiciones a bordo constituyen un peligro evidente para la seguridad, la salud y el bienestar, o la protección de la gente de mar, las cuales pueden ser consecuencia de las perturbaciones de las actividades normales ocasionadas por la pandemia de COVID-19. Esa labor debería incluir el criterio profesional de los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto y las conversaciones privadas mantenidas con la gente de mar antes de que un buque abandone el puerto.

### c) Responsabilidades de los Estados que suministran mano de obra

22. En su observación general, la Comisión de Expertos señaló que los Estados que suministran mano de obra deben desempeñar un papel fundamental en la cooperación con los Estados del pabellón y del puerto para garantizar el respeto de los derechos de la gente de mar. ***La Comisión de Expertos 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 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.***

## 5. Protección de la seguridad y la salud de la gente de mar

23. De conformidad con lo dispuesto en el artículo IV, párrafos 1 y 4, 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.



24. Con arreglo a lo dispuesto en la regla 4.1, párrafo 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 enarboles 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<sup>9</sup>— 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 veinticuatro horas.
25. En virtud de la regla 4.1, párrafo 3, del MLC, 2006, los Estados del puerto deben 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 del Miembro en tierra.
26. ***En su observación general, la Comisión de Expertos instó a todos los países ratificantes con responsabilidades como Estados del pabellón a que se aseguren de que la gente de mar que trabaje en buques que enarboles su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica, incluido el acceso a la vacunación, mientras estén trabajando a bordo (regla 4.1), y que la gente de mar que trabaje en buques que enarboles su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico (regla 4.3).***
27. ***La Comisión de Expertos instó asimismo a que los Miembros ratificantes con responsabilidades como Estados del puerto se aseguren de que la gente de mar que está a bordo de buques que se encuentran en su***

---

<sup>9</sup> Véase la [Circular núm. 4204/Add.15](#) de la OMI, de 6 de mayo de 2020, relativa al equipo de protección personal.



***territorio y que necesita una atención médica inmediata tenga acceso a instalaciones médicas en tierra (regla 4.1).***

28. Se recuerda que, en virtud del artículo 28, párrafo 2, del [Reglamento Sanitario Internacional de la OMS \(2005\)](#), 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 <sup>10</sup>.
29. Se alienta a la gente de mar, a los armadores y a las autoridades marítimas 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 <sup>11</sup>.
30. La Mesa del Comité Tripartito Especial formuló una declaración inicial, el 31 de marzo de 2020, 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 mascarillas, trajes de protección y demás equipos de

---

<sup>10</sup> En el mismo artículo se indica también que los Estados parte podrán supeditar el otorgamiento de la libre práctica 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.

<sup>11</sup> Véase también OMS, [Infection prevention and control for the safe management of a dead body in the context of COVID-19: interim guidance](#) (en inglés solamente).



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».

31. En su segunda declaración, publicada el 1.º de octubre de 2020, la Mesa del Comité Tripartito Especial solicitó a los Estados Miembros que coordinen urgentemente la labor de los ministerios y organismos que corresponda para, entre otras cosas, «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». Este llamamiento ha sido reiterado recientemente por la ICS y la ITF.

### 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 ITF**

Correo electrónico: [seafsupport@itf.org.uk](mailto: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](http://www.itfseafarers.org)

#### **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](mailto: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](mailto: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>

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

32. Dos convenios de la OIT se centran en la importancia de facilitar el tránsito y el reembarco de la gente de mar <sup>12</sup>. 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».

---

<sup>12</sup> 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.



33. 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 Convenio. 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.
34. ***En su observación general, la Comisión de Expertos instó a los países ratificantes con responsabilidades como Estados del pabellón a que adoptasen las medidas necesarias o reforzasen las existentes sin demora, a fin de asegurar que la gente de mar fuera repatriada sin costo para ella, en las circunstancias especificadas en el Código, 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).***
35. ***Además, la Comisión de Expertos hizo un llamamiento a los Gobiernos con responsabilidades como Estados del puerto para que facilitasen la repatriación de la gente de mar que prestara servicio en buques que atracaran en sus puertos o que atravesaran sus aguas territoriales o vías internas de navegación (norma A2.5.1, párrafo 7), y para que permitiesen y facilitasen el reemplazo de la gente de mar que hubiera desembarcado y garantizaran la dotación mínima de los buques en consecuencia, ofreciendo un trato resolutivo y no discriminatorio a los nuevos miembros de la tripulación que entrasen en su territorio exclusivamente para embarcar en sus buques (norma A2.5.1, párrafo 7).***

## 7. Llamamiento urgente para que se reconozca a la gente de mar como trabajadores clave

36. Cuando recién comenzaba la pandemia, la industria marítima dirigió un llamamiento a la OIT y a la comunidad internacional para que se asegurasen de que, en esas circunstancias sin precedentes, los Estados Miembros velasen por que la circulación de bienes esenciales, energía,





alimentos, medicamentos y muchos otros productos no se viera interrumpida a causa de medidas que impidiesen los movimientos eficientes y en condiciones de seguridad del transporte marítimo y de la gente de mar a cargo de las operaciones. El llamamiento para designar a la gente de mar como trabajadores clave se reiteró en un número sin precedentes de declaraciones y cartas emitidas por organizaciones internacionales, Gobiernos y distintos actores del sector marítimo.

37. En fecha más reciente, en resoluciones adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas <sup>13</sup>, el Consejo de Administración de la OIT <sup>14</sup> y el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) <sup>15</sup> se instó a los Estados Miembros a que designasen a la gente de mar como trabajadores clave. En particular, en la resolución del Consejo de Administración de la OIT se insta a todos los Miembros a que, de conformidad con la legislación nacional aplicable, 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. La información recibida de la OMI indica que, al 12 de enero de 2021, solo unos 55 países habían designado a la gente de mar como trabajadores clave <sup>16</sup>.

38. En su observación general, la Comisión de Expertos observó que, a resultas del carácter eminentemente internacional del sector marítimo, numerosas de las obligaciones contraídas en virtud del MLC, 2006, no podían cumplirse sin permitir la circulación transfronteriza de la gente de mar en condiciones adecuadas. Por consiguiente, la Comisión alentó

---

<sup>13</sup> Véase la [Resolución A/RES/75/17](#) de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre 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.

<sup>14</sup> Véase la [Resolución del Consejo de Administración de la OIT sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19](#).

<sup>15</sup> Véase la [Resolución MSC.473\(ES.2\)](#) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI sobre las medidas recomendadas para facilitar el cambio de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de los marinos durante la pandemia de COVID-19.

<sup>16</sup> Véase la Circular núm. 4204/Add.35/Rev.2 de la OMI, de 12 de enero de 2021.



encarecidamente a los Estados ratificantes, en sus diversas capacidades de Estados del pabellón, Estados del puerto y Estados que suministraran mano de obra, que aún no lo hubiesen hecho, a que reconocieran sin demora a la gente de mar como trabajadores clave y que llevasen a la práctica las consecuencias de calificarlos como tales, con el fin de restablecer el respeto de sus derechos tal y como establecía el MLC, 2006.

39. En su primera declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial afirmó 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».
40. En una declaración <sup>17</sup> publicada el 18 de diciembre de 2020, la Mesa del Comité Tripartito Especial se refirió a la utilización de cláusulas «sin cambio de tripulación». Indicó lo siguiente: «Los armadores y los fletadores deberían intercambiar de manera transparente las informaciones pertinentes y colaborar para asegurar que los cambios de tripulación necesarios se efectúen de manera poco costosa y rápida. [...] Ningún contrato de fletamento debería contener cláusulas que impidan efectuar los cambios de tripulación necesarios porque estas cláusulas podrían afectar negativamente la seguridad de las operaciones del comercio marítimo y la protección del bienestar y de los derechos contractuales de la gente de mar. 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 Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)».

---

<sup>17</sup> Véase la [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.



41. En una declaración conjunta publicada por medio de una circular de la OMI <sup>18</sup>, el Secretario General de dicha organización y el Director General de la OIT afirmaron que las cláusulas «sin cambio de tripulación» socavaban los esfuerzos desplegados para resolver la crisis actual. Tales cláusulas agravaban la fatiga mental y física de la gente de mar que ya estaba exhausta, afectaban el cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006, y ponían aún más en peligro la seguridad de la navegación. Pidieron a todos los fletadores que se abstuviesen de solicitar la inclusión de esas cláusulas en las cartas de fletamento, y además a los propietarios [OIT: *armadores*] y operadores de buques que las rechazaran si se les exigía incluirlas.
42. Por último, el 26 de enero de 2021, más de 300 signatarios, a saber, empresas navieras, fletadores, aseguradores marítimos, instituciones financieras, inversores, interesados del sector de la aviación, entidades benéficas y asociaciones apoyaron la [Declaración de Neptuno](#) sobre el bienestar de la gente de mar y los cambios de tripulación. Se comprometieron a tomar medidas para resolver la crisis causada por los cambios de tripulación.

## 8. Respeto del periodo máximo de servicio a bordo

43. 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 periodos que superan el periodo máximo de once meses, basado en las disposiciones del MLC, 2006 <sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Véase la Circular núm. 4204/Add.36/Rev.1 de 23 de diciembre de 2020.

<sup>19</sup> La Comisión de Expertos «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 periodo 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



44. Cabe señalar que, cualesquiera que sean los retos que genere la pandemia de COVID-19, la prolongación del periodo de servicio de la gente de mar a más de once meses ya 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.
45. ***En su observación general, la Comisión de Expertos pidió además a todos los países con responsabilidades como Estados del pabellón que velasen por una aplicación estricta de 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), y por que la gente de mar fuera repatriada sin costo para ella, en las circunstancias especificadas en el Código, 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).***

## 9. Dotación mínima

46. 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

---

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*, ILC.108/III (A) (2019), párrafos 105-113 (Informe General).



documento equivalente expedido por la autoridad competente, y teniendo en cuenta los requisitos sobre alimentación y servicio de fonda.

47. 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.
48. ***En su observación general, la Comisión de Expertos pidió a los países ratificantes con responsabilidades como Estados del pabellón que se asegurasen de que los buques que enarbolasen su pabellón emplearan a bordo 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 (norma 2.7).***

## 10. Certificados médicos

49. 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 periodo 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.
50. Si bien se alentó a adoptar un enfoque pragmático con respecto a los certificados médicos a principios de la pandemia, la Oficina se refiere en este sentido al llamamiento urgente realizado por la Comisión de Expertos a todos los Estados ratificantes, en su observación general, a fin de que adoptasen sin demora todas las medidas necesarias para restablecer la protección de los derechos de la gente de mar y

cumpliesen, en la mayor medida posible, sus obligaciones en virtud del MLC, 2006.

## 11. Certificación de la formación y las calificaciones

51. 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.
52. Sin embargo, en anteriores versiones de esta nota informativa se observó que las medidas adoptadas en todo el mundo como consecuencia del brote plantean un grave problema a las administraciones marítimas para impartir formación permanente a la gente de mar, revalidar los certificados y expedir refrendos que acrediten el reconocimiento de los títulos de conformidad con el Convenio de Formación
53. Si bien se alentó a adoptar un enfoque pragmático con respecto a la certificación de la formación y las calificaciones desde que comenzó la pandemia, la Oficina se refiere en este sentido al llamamiento urgente realizado por la Comisión de Expertos a todos los Estados ratificantes, en su observación general, a fin de que adoptasen sin demora todas las medidas necesarias para restablecer la protección de los derechos de la gente de mar y cumpliesen, en la mayor medida posible, sus obligaciones en virtud del MLC, 2006.



## 12. Certificado de trabajo marítimo e inspecciones

54. Desde el brote de COVID-19, la industria naviera y las autoridades marítimas han afrontado dificultades para llevar a cabo las inspecciones requeridas en virtud del Título 5 del MLC, 2006.
55. A este respecto, la Oficina hace referencia a la observación general de la Comisión de Expertos, en la que insta a todos los países ratificantes con responsabilidades como Estados del pabellón a que adopten las medidas necesarias o refuercen las existentes sin demora, por ejemplo, a través de inspecciones más frecuentes, si fuese necesario, para garantizar que los buques que enarbolan sus pabellones cumplan plenamente las disposiciones del Convenio.
56. Por otra parte, la Comisión de Expertos, consciente de los desafíos que enfrentaban las autoridades de control de los Estados del puerto para llevar a cabo inspecciones durante la pandemia, pidió a los países ratificantes con responsabilidades como Estados del puerto que aún no lo hubiesen hecho, que adoptasen sin demora las medidas necesarias para cumplir plenamente sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio.

## 13. Protección social: derecho de la gente de mar a una licencia remunerada por enfermedad en caso de infección o cuarentena

57. 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 recuperación 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 periodos 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— están igualmente cubiertos por las disposiciones del MLC, 2006, antes mencionadas.

58. Es importante señalar que, antes o durante el proceso de repatriación, los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento de los periodos 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 <sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> 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





**59. En su observación general, la Comisión de Expertos pidió a los Estados del pabellón que se asegurasen de que no se facturasen a la gente de mar, directa o indirectamente y 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.**

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

60. 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.

61. 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. 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.

62. En su observación general, la Comisión de Expertos pidió a los Estados del pabellón que se asegurasen de que se concediera a la gente de mar permisos para bajar a tierra por su salud y bienestar, que fueran compatibles con las exigencias operativas de sus funciones, cumpliendo estrictamente toda medida de salud pública que se aplicase a la población local (regla 2.4, párrafo 2). Hizo asimismo un llamamiento a los Gobiernos con responsabilidades como Estado del puerto a fin de que permitiesen a la gente de mar disfrutar de su derecho de bajar a tierra

---

alojamiento, así como los gastos de sepelio, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad.



de conformidad con la regla 2.4, párrafo 2, cumpliendo estrictamente toda medida de salud pública que se aplicase a la población local.

63. La Comisión de Expertos pidió asimismo a los Estados del pabellón que garantizaran que la gente de mar tuviese acceso a las instalaciones de bienestar en tierra, si las hubiera, cumpliendo estrictamente toda medida de salud pública que se aplicase a la población local (regla 4.4), y que se adoptasen medidas para promover el bienestar de la gente de mar a bordo, en particular durante periodos prolongados de servicio a bordo, incluso arreglos para contactar a su familia y seres queridos.
64. En su primera declaración, la Mesa del Comité Tripartito Especial indicó lo siguiente: «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».

## 15. Abandono de la gente de mar

65. 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 de COVID-19<sup>21</sup>. La base de datos OMI/OIT sobre los casos notificados de abandono de gente de mar

---

<sup>21</sup> Pueden consultarse en: [https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p\\_lang=es](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=es). La base de datos OMI/OIT 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 competentes. Incluye específicamente información sobre la gente de mar y los pescadores que han sido abandonados y sobre el estado actual de su repatriación. Si 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.



revela un aumento radical de los casos de abandono en el segundo semestre de 2020, algunos de los cuales están relacionados con medidas relativas a la COVID-19. 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.

66. En su primera 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».