

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsimil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4393

4 mayo 2021

A: Miembros de la OMI y otros Gobiernos
Naciones Unidas y sus organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo

Asunto: **Día marítimo mundial 2021**

Con referencia a la [circular nº 4379](#) de 15 de febrero de 2021, que incluía el mensaje del Secretario General sobre el lema del año "La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo", el Secretario General tiene el honor de adjuntar el texto del documento informativo con objeto ayudar a los Estados Miembros a que redacten sus propias comunicaciones para la celebración del Día marítimo mundial. La celebración de este año tendrá lugar el 30 de septiembre de 2021.

El documento informativo podrá consultarse en los tres idiomas de trabajo de la Organización (español, francés e inglés) y el mensaje está disponible en todos los idiomas oficiales de la Organización (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso). Asimismo, ya está disponible el video que contiene el mensaje del Secretario General en el sitio web de la OMI www.imo.org.

Además, el Secretario General desea recordar a todos los Estados Miembros y organizaciones internacionales el calendario de eventos, que figura en el sitio web de la OMI, al que puede accederse en www.imo.org/en/About/Calendar.

El calendario de eventos brinda la oportunidad de dar una mayor visibilidad a los numerosos eventos celebrados en todo el mundo para conmemorar el Día marítimo mundial y el Día de la gente de mar. En la situación actual causada por la pandemia, el calendario de eventos constituye una plataforma eficaz y fácil de utilizar para informar por adelantado a otros Estados Miembros y organizaciones internacionales de las celebraciones pertinentes destinadas a conmemorar ambos días, en particular de los eventos en línea que pueden contar con una mayor asistencia. En la [circular nº 3889](#) figura más información sobre el calendario de eventos.

A fin de dar una mayor difusión al Día, el Secretario General alienta a las autoridades pertinentes a que organicen eventos apropiados a lo largo del año para celebrar el Día, y a que informen a la Secretaría de toda actividad al respecto, y los incluyan en la lista del calendario descrito *supra*.

También se alienta a la participación en las redes sociales a través de Twitter mediante el hashtag #WorldMaritimeDay. Pueden enviarse fotografías de cualquiera de los eventos a: media@imo.org.

ANEXO

LEMA MARÍTIMO MUNDIAL DE 2021 LA GENTE DE MAR: EN EL CORAZÓN DEL FUTURO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Documento informativo

Introducción

El lema marítimo mundial de 2021 está dedicado a la gente de mar que ha demostrado una enorme fortaleza, valentía y perseverancia para garantizar la continuidad del comercio mundial incluso ante la persistencia de la pandemia de COVID-19.

El lema de este año es "**La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo**". La OMI sitúa a la gente de mar en el centro de todas nuestras conversaciones, elevando su perfil y reconociendo el valioso papel que desempeñan ahora y en el futuro.

La gente de mar es esencial para garantizar la seguridad, protección y eficiencia del funcionamiento de los buques y contribuye a la protección del frágil medio marino. La seguridad de la navegación garantiza la continuidad del comercio marítimo, que es vital para la economía mundial. Dos millones de marinos trabajan continuamente para suministrar el 80% del comercio mundial a los 7 800 millones de habitantes del planeta. 98 140 buques comerciales de arqueado bruto igual o superior a 100, equivalentes a una capacidad de 2 060 millones de TPM, transportan cerca de 12 000 millones de toneladas de mercancías. Sin la gente de mar, el flujo de bienes y servicios vitales y el comercio mundial se detendrían, los Objetivos de Desarrollo Sostenible no se cumplirían y la recuperación económica después de la COVID-19 sería imposible.

La gente de mar ha ocupado siempre un lugar central en la labor de la OMI. La OMI ha abordado la formación de la gente de mar (el primer tratado internacional sobre titulación y formación de la gente de mar, el [Convenio de formación](#), se adoptó en 1978), ha situado el [factor humano](#) en el centro de la elaboración o la modificación de la normativa, y ha reconocido la contribución de la gente de mar al transporte marítimo y al comercio mundial a través de la campaña anual del Día de la gente de mar. En [2020](#) se celebró por décima vez la campaña del Día de la gente de mar, cuyo lema era "La gente de mar son trabajadores esenciales".

Este año ofrece la oportunidad de profundizar en temas y cuestiones específicas relacionadas con la función que desempeña la gente de mar respecto de la seguridad y la protección marítimas, la protección del medio marino, así como el bienestar de la gente de mar y cómo garantizar una futura mano de obra marítima adecuadamente formada y cualificada, preparada para afrontar los retos de la creciente digitalización y automatización.

A continuación se presenta una lista no exhaustiva de temas, algunos de ellos relacionados entre sí, que merecen una mayor consideración a lo largo de este año y más adelante.

La pandemia de COVID-19 y la crisis del cambio de tripulación

Las vidas y los medios de subsistencia de la gente de mar se han visto considerablemente afectados durante la pandemia de COVID-19. La [crisis del cambio de tripulación](#) continúa, a pesar de los llamamientos a la acción al más alto nivel, incluida una [resolución](#) de la Asamblea General de las Naciones Unidas. En abril de 2021, alrededor de 200 000 marinos se encuentran atrapados a bordo de los buques, y otros 400 000 no pueden incorporarse a bordo, lo que da lugar a dificultades económicas.

Se pide a gente de mar excesivamente cansada y mentalmente agotada que siga operando los buques. Muchos de estos marinos han pasado ya más de un año en el mar, mucho más del tiempo establecido en sus contratos originales y en las prácticas de trabajo seguras aceptables, sin un descanso adecuado y lejos de sus seres queridos. Lea sus testimonios [aquí](#).

El Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar ([SCAT](#)) de la OMI sigue trabajando para resolver numerosos casos individuales de gente de mar en circunstancias extremas, una labor que comenzó al principio de la pandemia, en marzo del año pasado.

Más de 55 Estados Miembros han designado ya a los marinos como trabajadores esenciales que merecen una consideración especial (ver la última lista [aquí](#)). Se trata de una medida positiva, un reconocimiento que facilita unos desplazamientos seguros y sin obstáculos para el embarco o desembarco de un buque considerando las posibilidades jurídicas de aceptar la documentación internacionalmente reconocida que lleva la gente de mar como prueba de su condición de trabajadores esenciales, y a efectos de sus viajes y desplazamientos para los cambios de tripulación. Esto también puede ayudar a la gente de mar cuando los gobiernos elaboren sus políticas nacionales de vacunación e inmunización contra la COVID-19 para incluirlos como grupo prioritario de vacunación.

Todos los actores del sector marítimo deberían apoyar y facilitar activamente los cambios de tripulación, no desalentarlos, por el bien de todos los marinos que han permanecido en el mar durante muchos meses una vez vencidos sus contratos. La OMI ha seguido apoyando y alentando a los gobiernos, el sector, los trabajadores y las organizaciones benéficas de la gente de mar que participan en el cambio de tripulación mediante la organización de una serie de seminarios web regionales sobre los "desafíos a los que se enfrenta la gente de mar y la identificación de las mejores prácticas durante la pandemia de COVID-19". El espíritu de cooperación y colaboración entre todas las partes interesadas ha sido notable, y debe continuar.

Permiso de tierra

La gente de mar tiene derecho a bajar a tierra mientras el buque en el que llega está en un puerto, y no debe haber discriminación por motivos de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social. El permiso de tierra debe concederse, independientemente del Estado de abanderamiento del buque, y es esencial para la gente de mar que pasa muchas semanas en su lugar de trabajo con la única compañía de sus compañeros y de sus jefes. Quienes trabajan en la mar necesitan desembarcar a tierra para tener acceso al teléfono y a Internet a fin de ponerse en contacto con su familia, así como para recabar asistencia social, apoyo médico o psicológico si lo necesitan, y salir de su entorno de trabajo.

Si se rechaza alguna solicitud, las autoridades públicas competentes deben dar una explicación al miembro de la tripulación y al capitán, que estos pueden solicitar que se les facilite por escrito.

Salud y bienestar

El bienestar de la gente de mar se ha visto gravemente puesto a prueba en 2020, cuando unos marinos no han podido salir de los buques, mientras que otros se han quedado sin empleo, sin poder incorporarse a ellos.

La situación ha agravado los factores que hacen de la marinería una profesión que requiere una gran resiliencia. En un estudio de 2019 se llegó a la conclusión de que el aislamiento, la

soledad, la falta de permisos en tierra, el miedo a la criminalización, el miedo a la pérdida del empleo y la separación de la familia predisponen a la gente de mar a padecer enfermedades mentales (IOSH, 2019, descargue el informe aquí <https://iosh.com/seafarerswellbeing>).

La pandemia de COVID-19 también ha repercutido en la capacidad de la gente de mar para acceder a la atención médica periódica, o para obtener asistencia médica en caso de accidente o problema de salud. Debido a la prolongación imprevista de sus periodos de embarco, la gente de mar se enfrenta al vencimiento de recetas médicas esenciales. El SCAT de la OMI ha intervenido en varios casos para garantizar [el acceso a la atención médica](#).

Diversidad en la navegación

Es importante crear un entorno de trabajo acogedor para todos, en el que todos se sientan valorados y puedan rendir al máximo, independientemente de su género, etnicidad, nacionalidad, religión, orientación sexual o cualquier otra condición.

Con respecto al género, las estadísticas sobre la igualdad indican que, a nivel mundial, sólo alrededor del 2 % de la gente de mar son mujeres. Queda un largo camino por recorrer para aumentar sustancialmente el porcentaje de mujeres marineras a bordo de los buques.

En 2019, la OMI invitó a que se hicieran sugerencias sobre los cambios que hay que introducir para que el transporte marítimo no desaproveche la enorme reserva de mujeres con talento (haga clic para ver el [muro virtual Make One Change](#)).

Mediante su Programa sobre las [mujeres en el sector marítimo](#), la OMI apoya a las asociaciones regionales de mujeres en el sector marítimo de todo el mundo para que desarrollen oportunidades de creación de redes y de tutoría para las mujeres en todo el sector marítimo, incluida la navegación. Los tiempos están cambiando, y hay muchos modelos de conducta que lideran el camino. (Vea el vídeo "[Turning the Tide](#)" y consulte nuestro [banco de fotos](#) sobre las mujeres en el sector marítimo).

Se necesita un mayor empeño para mejorar la diversidad en la navegación –por parte de los gobiernos, los institutos de formación y las empresas– de manera que todos tengan las mismas oportunidades.

Trato justo de la gente de mar

El transporte marítimo es internacional y atraviesa muchas jurisdicciones, y la gente de mar tiene derecho a un proceso justo en virtud de la ley. La OMI ha adoptado unas Directrices sobre el [trato justo](#) de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Además, el Comité jurídico ha acordado incluir en su programa de trabajo un nuevo resultado sobre el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos.

Abandono de la gente de mar

El abandono es un problema grave que afecta a cientos de marinos cada año. La OMI lleva varios años trabajando con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y con socios del sector para abordar el abandono de la gente de mar. El Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT (MLC, 2006) incluye disposiciones obligatorias sobre la garantía financiera en caso de abandono, gracias a un trabajo conjunto de la OIT y la OMI, que incluye la elaboración de directrices.

La OIT y la OMI han creado una [base de datos](#) conjunta sobre incidentes notificados de abandono de la gente de mar (incluye todos los casos notificados después del 1 de enero

de 2004). En 2020 el número de casos notificados hasta la fecha es de más de 93, un aumento significativo respecto a los 40 casos notificados en 2019. Algunos casos estaban relacionados con la pandemia de COVID-19. Hasta abril de 2021, se han notificado 26 nuevos casos a la base de datos, lo que supone la continuación de esta tendencia alarmante.

El Comité jurídico ha acordado elaborar unas directrices para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado de abanderamiento sobre cómo tratar los casos de abandono de la gente de mar, con el objetivo de completarlas en 2022.

Retención y contratación de la gente de mar

En el último [estudio de BIMCO/ISF](#) (2015) se preveía un déficit de oficiales para 2025. El informe sobre la [mano de obra marítima](#) de 2021 se encuentra en vías de elaboración. La contratación y la retención podrían verse seriamente afectadas por el impacto negativo de la pandemia de COVID-19 en la gente de mar.

Seguridad y protección marítimas

La seguridad de los buques depende de que estos se construyan, proyecten y operen en condiciones de seguridad, así como de la existencia de sistemas adecuados para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, incluidos los dispositivos de salvamento y los sistemas de lucha contra incendios. La gente de mar está en primera línea y adopta las decisiones para garantizar que los buques funcionen de forma segura en todo momento.

Los oficiales de protección de los buques designados supervisan todas las políticas, programas y procedimientos de protección a bordo, de acuerdo con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP) y las orientaciones más generales de la OMI en materia de protección, pero toda la gente de mar tiene una función que cumplir.

La piratería y los robos a mano armada contra los buques y otras actividades ilícitas siguen siendo preocupantes, a pesar de los avances en la reducción de los sucesos en algunas zonas. En los últimos años se ha prestado especial atención a la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar en el golfo de Adén y en el océano Índico occidental, así como en el golfo de Guinea en África occidental. Aunque se han hecho algunos progresos en esas regiones para suprimir la piratería, los robos a mano armada y otras actividades ilícitas en el mar, se insta a la gente de mar a que permanezca vigilante cuando navegue por esas regiones, ya que estas amenazas no han sido "eliminadas" y han de tomarse en serio.

La OMI está especialmente preocupada por el creciente número de sucesos de piratería y robos a mano armada en el golfo de Guinea, especialmente por el aumento del número de sucesos que implican el secuestro de la tripulación, y ha adoptado medidas de sensibilización sobre este problema, ayudando a los países de la región a elaborar políticas nacionales de protección marítima y reforzando la cooperación y colaboración interregionales.

Además de estas amenazas tradicionales, la gente de mar también debe ser consciente de cómo hacer frente a las amenazas no tradicionales para el transporte marítimo que han surgido en los últimos años, como los riesgos cibernéticos.

Protección del medio ambiente y transporte marítimo sostenible

La gente de mar tiene la responsabilidad de garantizar que los buques operen y naveguen de forma segura, evitando siniestros y previniendo la contaminación accidental, como los derrames de hidrocarburos. Deben asegurarse de que los desechos operacionales –incluidas

las aguas residuales, las basuras y la basura plástica– se tratan de acuerdo con la normativa internacional, para evitar la contaminación. La gente de mar también es fundamental para la aplicación de las prescripciones obligatorias más recientes, como la gestión del agua de lastre, y puede ser proactiva en el ahorro de energía a bordo, para abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques.

Digitalización

La digitalización –como el intercambio electrónico de información– se ha convertido en parte del transporte marítimo y, sin duda, seguirá desarrollándose en el futuro. La digitalización de los procedimientos comerciales y aduaneros puede garantizar el intercambio rápido y seguro de datos e información, facilitando el trabajo administrativo de la gente de mar. La evolución actual del establecimiento generalizado de ventanillas únicas marítimas desempeñará un papel importante en este sentido.

La digitalización tiene la ventaja añadida de reducir al mínimo la necesidad de interacciones físicas, una consideración importante en el contexto de la pandemia de COVID-19. Además, mejorará el acceso de la gente de mar a la tecnología digital, incluidos el correo electrónico e Internet. Una mayor conectividad puede beneficiar a la gente de mar física y psicológicamente.

Automatización

Varios comités de la OMI están llevando a cabo actualmente un estudio exploratorio para determinar la manera de introducir en los instrumentos de la OMI existentes la operación de los buques marítimos autónomos de superficie en condiciones de seguridad, protección y protección del medio ambiente. La integración de tecnologías nuevas y en evolución en el transporte marítimo tendrá repercusiones en el personal, tanto a bordo como en tierra.

En el informe "[Transport 2040](#)" de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la Universidad Marítima Mundial (WMU) se evalúa cómo la automatización afectará al futuro del trabajo en el sector del transporte, centrándose en los cambios tecnológicos y la automatización en el transporte por carretera, aéreo, ferroviario y marítimo. En dicho informe se llega a la conclusión de que la introducción de la automatización en el transporte mundial será "evolutiva, más que revolucionaria" y que "a pesar de los niveles de automatización elevados, en un futuro previsible seguirán necesitándose recursos humanos cualificados con las competencias adecuadas". Los avances tecnológicos afectarán inevitablemente al transporte marítimo, pero serán graduales y variarán según la región. Los trabajadores se verán afectados de forma diferente en función de sus niveles de competencia y del distinto grado de preparación de los distintos países.

Hay una serie de preguntas clave: ¿Cómo gestionará el marino del futuro los retos relacionados con un nivel creciente de tecnología y automatización en el transporte marítimo? ¿Cómo influirán las nuevas tecnologías en la naturaleza de los puestos de trabajo del sector? ¿Qué normas se exigirán a los marinos en materia de educación, formación y certificación para optar a los empleos del futuro?

A este respecto, el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar ([STCW](#)), 1978, es el instrumento internacional en el que se preverían esos desafíos para garantizar que la gente de mar se mantenga debidamente formada y cualificada, preparada para el futuro.