



► Síntese setorial OIT

17 abril 2020

A COVID-19 e o transporte marítimo e as pescas

O setor do transporte marítimo assegura a 90% do comércio mundial, constituindo a principal artéria das cadeias de abastecimento internacionais. Em meados de abril, o volume global do comércio de mercadorias caiu cerca de 13% e estima-se que se verifique uma descida igual ou superior a 32% ou mais.¹ Com o cancelamento de 384 serviços de navegação, o primeiro semestre de 2020 poderá registar uma redução de 25% em transporte marítimo, com uma queda anual de 10% em 2020.² O impacto da COVID-19 no emprego do setor do transporte marítimo, tendo em conta os 2 milhões de marítimos, é assim substancial. Em particular, o setor dos cruzeiros, com 250 000 marítimos, foi gravemente afetado, uma vez que determinados países desaconselharam as viagens de cruzeiro,³ sendo que as principais empresas de cruzeiros suspenderam as suas operações.⁴

O setor das pescas, que emprega dezenas de milhões de pescadores, é o principal fornecedor de alimentos e, particularmente, de proteína animal. Muitos navios de pesca são impedidos de sair dos portos e a procura de muitos produtos do mar diminuiu substancialmente.⁵

A crise da COVID-19 está a afetar a saúde e a segurança pessoal dos marítimos e dos pescadores, as suas condições de trabalho e a capacidade de embarcar e desembarcar, com o conseqüente impacto na sua capacidade de realizar o seu papel crucial de assegurar transporte por mar, servir passageiros e capturar os produtos do mar.



© MTWTU
Sindicato de trabalhadores do transporte marítimo da Ucrânia (MTWTU).

1 OMC: Observações do diretor-geral M.R. Azevêdo, 8 de abril de 2020.

2 Bowler, T.: [Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping](#), BBC News, 16 de abril de 2020.

3 United States Department of State: [Cruise ship passengers](#), atualizado em 8 de março de 2020.

4 CLIA: [CLIA announces voluntary suspension in U.S. cruise operations](#), Associação Internacional de Linhas de Cruzeiro, 13 de março de 2020.

5 FAO: [How is COVID-19 affecting the fisheries and aquaculture food systems](#), Roma, 10 de abril de 2020.

► 1. O impacto da COVID-19

Adicionalmente às oportunidades de emprego potencialmente reduzidas, os marítimos enfrentam:

- problemas consideráveis para embarcar e desembarcar dos navios num porto, tendo em conta que todos os meses aproximadamente 100 000 marítimos participam em mudanças de tripulação;
- restrições nas viagens e restrições em matéria de quarentena para os marítimos internacionais, inclusivamente após a realização dos exames médicos;
- a proibição ou, pelo menos, atrasos, das autorizações para regressar a casa;
- restrições nas autorizações para as deslocações a terra para receber tratamento médico;
- restrições na entrega de fornecimentos médicos essenciais, combustível, água, peças sobresselentes e as provisões dos navios, nomeadamente nos casos em que é recusada aos navios a entrada nos portos;
- falta de acesso a máscaras, fatos integrais e outros equipamentos de proteção individual (EPI), muitas vezes devido a restrições nas entregas;
- o prolongamento de turnos de vigilância além da duração especificada nos contratos de trabalho ou na legislação nacional, causando fadiga;
- problemas na realização de formação ou de cursos de reciclagem para a certificação de competências;
- caducidade de certificados de competência e de certificados médicos com validade limitada;
- aumento do *stress*, isolamento e das pressões sociais dos marítimos e das suas famílias; e
- restrições no acesso a serviços sociais localizados nos portos.

Estas e outras questões relacionadas com a COVID-19 também afetaram as operações marítimas, por exemplo, impedindo o pessoal especializado, nomeadamente inspetores e técnicos, de realizar as suas funções, tal como inspecionar a segurança da embarcação e reparar o equipamento. Há uma ausência de harmonização entre os portos dos Estados, e inclusivamente entre portos do mesmo país, no que se refere às regras e restrições aplicáveis. Verifica-se

também uma monitorização insuficiente dos visitantes dos navios (como pilotos e trabalhadores portuários) de modo a assegurar que estão equipados com os EPI necessários para prevenir a infeção e sua propagação. Além disso, tem havido atrasos na resolução dos casos de abandono e preocupações quanto à possibilidade de que estes casos possam aumentar se os armadores perderem a sua capacidade financeira de apoiar as operações das suas frotas.

Os navios de cruzeiro, que podem empregar centenas de marítimos, foram colocados em quarentena na costa dos portos dos Estados depois de alguns passageiros terem testado positivo para o vírus⁶ e enfrentam proibições de entrada nos portos de vários países.⁷ Os marítimos dos navios de cruzeiro enfrentam problemas específicos. Após o desembarque dos passageiros, foi ordenado aos navios de cruzeiro que ancorassem em cais remotos, tendo os marítimos ficado confinados a bordo e sido negada assistência médica ou possibilidade de repatriamento. Muitos destes marítimos permanecem no mar. Não obstante ser possível tratar casos ligeiros a bordo, os marítimos com infeções mais graves podem não ter acesso a cuidados médicos em terra.

Muitos pescadores e proprietários de navios de pesca enfrentam problemas semelhantes, entre os quais a impossibilidade de proceder à troca das tripulações, a caducidade de certificados de competência e certificados médicos, a falta dos necessários EPI, restrições na entrada e na saída das embarcações e durante as viagens, cuidados médicos insuficientes a bordo das embarcações e falta de acesso a cuidados médicos em terra. A impossibilidade de proceder à mudança das tripulações, conduzindo a períodos prolongados a bordo, é particularmente problemática no caso dos pescadores devido à natureza física e fatigante do seu trabalho.⁸

6 Berti, A: *The impact of Covid-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings*, *Ship Technology*, 2 de abril de 2020.

7 Doherty, B., e Phillips, D.: *Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away*, *The Guardian*, 16 de março de 2020

8 EUROPECHE/COGCEA/ETF: *Social partners in the fisheries sector urgently calls for special regulatory measures and actions to secure the free circulation of fishermen*, Carta a V. Veits, Diretor da DG MARE, 27 de março de 2020.

▶ 2. Resposta dos constituintes e dos parceiros

Tem havido uma atividade considerável a todos os níveis por parte dos constituintes da OIT e de outros parceiros visando combater o impacto da COVID-19 no transporte marítimo e na pesca, nomeadamente pelos Responsáveis do Comité Tripartido Especial da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, na sua versão alterada (a CTM, 2006), como indicado a seguir.

Respostas de organizações de armadores e de marítimos

Os armadores e marítimos têm estado a trabalhar em conjunto através do diálogo social para abordar eficaz e eficientemente as questões no âmbito da COVID-19.

A Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS) e a Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF), numa [Carta aberta conjunta às agências das Nações Unidas do setor do transporte marítimo mundial](#), enfatizou a importância vital para todos os governos de manter o comércio marítimo em movimento, continuando a permitir que os navios comerciais acedam aos portos de todo o mundo e facilitando o seu movimento e a rápida mudança das tripulações dos navios. Fizeram um apelo urgente para que estas questões sejam adicionadas à agenda das reuniões de alto nível pertinentes e para que as autoridades nacionais colaborem com as associações de armadores nacionais e sindicatos de marítimos.

A ICS e a ITF, num trabalho conjunto com outras partes interessadas, entre as quais agências especializadas das Nações Unidas, visam procurar facilitar a transferência e o trânsito de marítimos através de, por exemplo, documentação que identifique o seu papel essencial.

No que respeita aos navios de cruzeiro, a ICS e a ITF apelaram conjuntamente à OIT para:

- ▶ sensibilizar os governos para a importância de tratar os trabalhadores de navios de cruzeiro com igualdade e dignidade e respeitando os seus direitos humanos, de acordo com os princípios da CTM, 2006, e de outros instrumentos pertinentes da OIT;
- ▶ salientar a importância dos Estados permitirem/facilitarem o acesso dos marítimos à assistência consular;

- ▶ exortar os Estados a assegurar a repatriação segura de milhares de marítimos em navios de cruzeiro; e
- ▶ no que respeita aos marítimos que ficaram para trás, apelar aos Estados-membros que mantenham os navios eficientes e seguros, nomeadamente através do fornecimento de todos os necessários equipamentos, alimentos e assistência e garantir um acesso sem entraves a cuidados médicos em terra.

Organizações de armadores internacionais

A ICS produziu diversas publicações que abordam a crise, entre as quais o *Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*⁹, que visa ajudar as empresas de transporte marítimo a seguir o aconselhamento proporcionado pela Organização Mundial da Saúde (OMS), a Organização Marítima Internacional (OMI) e a OIT, assim como o Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doenças (ECDC). Organizou igualmente o «Grupo Estratégico Coronavirus», que inclui a participação de organizações de representantes de marítimos. O grupo reúne-se semanalmente *online* para identificar questões vitais, trocar informações e fazer recomendações.

Organizações internacionais de trabalhadores

A ITF emitiu um apelo à ação geral com exigências em cinco áreas essenciais:¹⁰

- ▶ proteger os trabalhadores é vital para a resposta à COVID-19;
- ▶ colocar a saúde em primeiro lugar;
- ▶ proporcionar a proteção do rendimento a todos os trabalhadores;
- ▶ prever medidas de estímulo conduzidas pelo governo para manter a economia a funcionar;
- ▶ manter cadeias de abastecimento sustentáveis.

A ITF também destacou a situação enfrentada pelos marítimos, nomeadamente os que pertencem a grupos específicos, como os marítimos em navios de cruzeiro.

9 ICS: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers](#), Marisec, Londres, 3 de março de 2020.

10 ITF: [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 7 de abril de 2020.

Proporcionou informações e publicou [aconselhamento](#) aos trabalhadores sobre o vírus e deu assistência aos seus membros, tripulações de navios e marítimos a título individual no que concerne às questões e problemas relacionados com a COVID-19. Criou uma página *web* dedicada à COVID-19, na qual está incluído um mapa que apresenta os efeitos das restrições em matéria de COVID-19 nos países e nos portos de todo o mundo.¹¹

Respostas de organizações de armadores e de marítimos a nível nacional e regional

As organizações nacionais de armadores e de marítimos uniram-se para expor as suas preocupações e propor soluções para as questões relacionadas com a COVID-19. Por exemplo, o Sindicato Nacional dos Trabalhadores Ferroviários, Marítimos e dos Transportes (RMT), o *Nautilus International* e a Câmara da Marinha Mercante do Reino Unido, fizeram um apelo conjunto ao Governo e às estruturas descentralizadas para utilizar todas as alavancas políticas à sua disposição para proteger os empregos e as qualificações dos marítimos.¹²

- Respostas dos proprietários de embarcações de pesca e de organizações de pescadores

No setor das pescas, os parceiros sociais da União Europeia instaram a Comissão Europeia a adotar medidas regulamentares especiais e a tomar uma decisão para assegurar a livre circulação dos pescadores. Na sua [carta](#), chamaram igualmente a atenção para os problemas específicos relacionados com a saúde, os períodos máximos de trabalho e os certificados de competência dos pescadores.

- Respostas das empresas individuais de transporte marítimo

As empresas individuais não se encontram apenas a emitir as suas próprias orientações para os seus próprios navios e marítimos, mas estão também a ajudar a partilhar informações. Por exemplo, a Inchcape Shipping Service publicou o painel «Implicações coronavírus (COVID-19) nos Portos/Países» que, entre outras questões, acompanha a mudança de tripulações em cada um dos países.¹³

Respostas dos governos

Os governos, na sua qualidade de Estado de bandeira e Estado de porto, publicaram circulares e outras formas de comunicação sobre a COVID-19 e o setor marítimo,¹⁴ incluindo:

- Na China, o Ministério do Transporte e o Ministério de Recursos Humanos e Segurança Social abordaram a prorrogação dos contratos de trabalho dos marítimos (SEA) quando estes caducam e o próximo porto de escala adotou medidas de prevenção e de controlo que proíbem a substituição das tripulações. Especificaram que estas prorrogações devem ser feitas com o consentimento por escrito dos marítimos, desde que o serviço continuado a bordo não exceda os 12 meses e que o contrato de trabalho assinado seja registado no prazo de um mês junto da administração marítima relevante.¹⁵
- A Autoridade Marítima Norueguesa, com o acordo de armadores e de organizações de marítimos, preparou orientações para a troca das tripulações e para o transporte de bens e medicamentos, nomeadamente os procedimentos para a entrada e saída das tripulações dos navios e a necessária documentação para as qualificações, formação e questões médicas relativas aos marítimos e pescadores.¹⁶
- A Autoridade Marítima e Portuária de Singapura emitiu diversas circulares portuárias e marítimas relacionadas com a COVID-19. Após anunciar inicialmente que as mudanças de tripulação tinham sido suspensas, na sequência das informações do setor e dos sindicatos, a Autoridade estabeleceu um procedimento escrito considerando que se o marítimo tinha cumprido o tempo máximo a bordo e não tinha sido garantida qualquer prorrogação do contrato de trabalho pelo Estado de bandeira, poderão existir motivos para essa alteração, nomeadamente a morte de um membro da família ou nos casos em um marítimo já não estiver apto do ponto de vista médico para trabalhar a bordo de um navio.¹⁷
- No Reino Unido, o Departamento dos Transportes, a Agência Marítima e Guarda Costeira e a Saúde Pública publicaram diretrizes para a navegação e os portos marítimos relativas à COVID-19,¹⁸ que incluem secções sobre o contexto, sintomas, o que fazer com os casos confirmados de COVID-19, as

11 ITF: [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 7 de abril de 2020.

12 UK Chamber of Shipping: [Government must act to protect shipping jobs](#), 23 de março de 2020.

13 INCHCAPE: [CORONAVIRUS \(COVID-19\) PORT / COUNTRY IMPLICATIONS](#).

14 OMI: [Coronavirus pandemic \(COVID-19\)](#), Comunicações recebidas de Estados-Membros

15 Anúncio conjunto do Ministério do Transporte e do Ministério de Recursos Humanos e Segurança Social da República Popular da China sobre o Acordo Adequado para a Troca de Tripulação para os navios chineses que efetuam viagens internacionais durante o surto da COVID-19, Anúncio n.º 16 de 12 de março de 2020.

16 Autoridade Marítima Norueguesa: [Guidelines regarding change of crew](#), 6 de abril de 2020.

17 Autoridade Marítima e Portuária de Singapura: [Port Marine Circular No 19 of 2020](#), 27 de março de 2020.

18 Governo do Reino Unido: [Guidance for shipping and sea ports on coronavirus \(COVID-19\)](#), 26 de março de 2020.

ações para os navios e as empresas de navegação de forma a limitar a propagação da COVID-19 e os associados à limpeza e resíduos e ao desembarque.

Respostas de organizações regionais

A Comissão Europeia publicou o documento *Coronavírus: orientações sobre o repatriamento de passageiros de navios de cruzeiro e a proteção das tripulações*¹⁹, que inclui aconselhamento sanitário, recomendações para as mudanças de tripulação, assim como desembarque e repatriamento de marítimos e passageiros. Estas diretrizes fazem referência a outras comunicações da União Europeia em matéria de COVID-19, nomeadamente a Comunicação C(2020) 1897 final relativa à implementação de corredores verdes. A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), facilitou igualmente o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e os países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA).²⁰

Os acordos regionais de controlo dos portos dos Estados, que visam harmonizar a inspeção das embarcações nos portos estrangeiros para cumprir as Convenções da OMI e da OIT, incluindo os Memorandos de Entendimento de Paris, Tóquio e Oceano Índico, partilharam informações e publicaram orientações sobre a inspeção dos navios durante a pandemia. O Memorando de Entendimento de Paris, adota como princípio geral a necessidade de uma abordagem pragmática a questões como permitir a prorrogação dos períodos de validade dos certificados dos navios e dos marítimos, incluindo os certificados médicos.²¹

Respostas de outras agências especializadas das Nações Unidas

A OMI está a facilitar o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros na sua página [web](#) dedicada à COVID-19. As circulares da OMI publicadas no site contêm aconselhamento detalhado para os Estados membros da OMI, marítimos e o setor do transporte marítimo,²² incluindo: informações e diretrizes baseadas nas recomendações da OMS; aconselhamento sobre a implementação e aplicação dos instrumentos da OMI relevantes; diretrizes sobre a certificação de marítimos e

do pessoal das embarcações de pesca; e diretrizes sobre os atrasos imprevistos na entrega de navios.

Em abril, o Conselho da OMI:

- instou os Estados de bandeira e os Estados de porto a assegurar o bom funcionamento do tráfego marítimo e à disponibilização de serviços de transporte marítimo para o comércio mundial, para benefício da humanidade;
- instou ainda os Estados de bandeira e os Estados de porto para assegurarem o bem-estar dos marítimos, particularmente a manutenção do direito à remuneração, licença para ir a terra, baixa remunerada, acesso a assistência médica, fornecimento de alimentos e repatriação;
- aprovou uma abordagem prática e pragmática às reparações, inquéritos e certificação e licenciamento dos marítimos;
- incentivou os Estados-membros e as organizações internacionais a tomar em consideração as orientações relativas aos atrasos imprevistos na entrega de navios; e
- incentivou ainda os governos a partilhar as melhores práticas em manter os trabalhadores do setor do transporte marítimo seguros em termos da COVID-19, tomando simultaneamente em conta as circunstâncias nacionais.²³

A OMS publicou o documento [Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreaks on board ships](#) dirigido aos Pontos Focais Nacionais (PFN), autoridades de saúde portuárias, vigilância sanitária e sistemas de resposta locais, provinciais e nacionais e operadores portuários e de navios.

A OIT, a OMI e a OMS, em conformidade com os seus mandatos e capacidade para chegar aos ministérios do trabalho, às administrações marítimas e às autoridades sanitárias públicas, respetivamente, estão a trabalhar ainda mais estreitamente para combater o impacto da COVID-19 nos setores do transporte marítimo e da pesca, em consonância com o apelo a uma abordagem internacional coordenada nestes setores.

A OMI e a OMS publicaram uma [Declaração conjunta da OMI-OMS sobre a resposta ao surto da COVID-19](#).

A OIT, a OMI e a OMS emitiram uma [declaração conjunta](#) sobre a COVID-19 e o transporte marítimo, com particular ênfase nos cuidados médicos aos marítimos e a prorrogação dos períodos de validade dos certificados

19 Comissão Europeia: *Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews*, 8 de abril de 2020.

20 AESM: *Medidas dos Estados-Membros relativas à COVID-19: lista de países por ordem alfabética*.

21 Memorando de Entendimento de Paris (MoU): *Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19*, 26 de março de 2020.

22 IMO: *Coronavirus (COVID-19): Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel*, 2 Abril 2020.

23 OMI: Conselho, 31.ª Sessão Extraordinária, Resumo das Decisões, 8 de abril de 2020.

médicos dos marítimos²⁴ (uma questão abrangida pela CTM, 2006 e a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos - STCW) e dos certificados sanitários dos navios.

Respostas de outras agências especializadas das Nações Unidas

A Associação Internacional de Saúde Marítima (IMHA), na sua página *web* dedicada à COVID-19,²⁵ fornece orientações às empresas de transporte marítimo sobre a assistência médica aos marítimos nos portos e testes à COVID-19. Refere igualmente uma ferramenta interativa de avaliação da COVID-19 desenvolvida pelo Centro de Medicina Marítima e de Mergulho da Noruega (NCMM) e o *Radio Medico*.²⁶

A Rede Internacional de Bem-estar e Assistência aos Marítimos (ISWAN) criou uma página *web* com recursos para os marítimos, armadores e empresas de gestão de navios,²⁷ incluindo um vídeo sobre a gestão da saúde mental durante a pandemia da COVID-19.²⁸

24 An issue addressed by both the MLC, 2006, and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

25 IMHA: [INFORMATION - COVID-19](#).

26 Centro de Medicina Marítima e de Mergulho da Noruega: [MANAGEMENT OF SUSPECTED COVID-19 ON BOARD](#).

27 ISWAN: [Coronavirus \(COVID-29\)](#).

28 ISWAN: [Managing your mental health during the COVID-19 pandemic](#), 25 de março de 2020.

▶ 3. Ferramentas e respostas da OIT

A OIT publicou uma avaliação e um conjunto de opções políticas para mitigar o impacto da crise e facilitar uma recuperação forte e rápida.²⁹ Desenvolveu diversas orientações e notas técnicas sobre a pandemia da COVID-19 baseadas em quatro pilares:

Pilar 1

Estimular a economia e o emprego

- ▶ Política fiscal ativa
- ▶ Política monetária de apoio
- ▶ Empréstimos e apoio financeiro a setores específicos, incluindo o setor da saúde

Pilar 2

Apoiar as empresas, o emprego e os rendimentos

- ▶ Alargar a proteção social a todos
- ▶ Implementar medidas de manutenção do emprego
- ▶ Proporcionar benefícios financeiros/fiscais e outros benefícios a empresas

Pilar 3

Proteger os trabalhadores e trabalhadoras nos locais de trabalho

- ▶ Reforçar as medidas de segurança e saúde no trabalho
- ▶ Adaptar as modalidades de trabalho (p. ex. teletrabalho)
- ▶ Prevenir a discriminação e a exclusão
- ▶ Proporcionar acesso aos cuidados de saúde a todas as pessoas
- ▶ Alargar o acesso a licenças remuneradas sem perda de remuneração

Pilar 4

Recorrer ao diálogo social para encontrar soluções for solutions

- ▶ Reforçar a capacidade e a resiliência das organizações de trabalhadores e de empregadores
- ▶ Reforçar a capacidade dos governos
- ▶ Reforçar o diálogo social, a negociação coletiva e as instituições e processos de relações laborais

Fonte: baseado na OIT (2020). *COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis*, op. cit.

A OIT também publicou:

- ▶ [New guidelines to help employers support families during COVID-19](#), OIT e UNICEF, 30 de março;
- ▶ [Social Protection Monitor on COVID-19](#), periodicamente atualizado;
- ▶ [As normas da OIT e a COVID-19 \(coronavírus\) – FAQ: Disposições fundamentais sobre as Normas Internacionais do Trabalho pertinentes ao contexto do surto da COVID-19](#), 27 de março; e
- ▶ ILO Monitor, 2nd Edition: [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), 7 de abril; e
- ▶ [Managing conflicts and disasters: Exploring collaboration between employers' and workers' organizations](#), 2020.

29 OIT: [COVID-19 and world of work: Impacts and responses](#), ILO Monitor 1st Edition, 18 de março de 2020.

A [página web](#) da OIT fornece hiperligações para os trabalhos da OIT sobre a COVID-19, incluindo artigos periodicamente atualizados sobre o impacto do vírus no mundo do trabalho.

Respostas da OIT específicas para o setor marítimo

Após pedidos formais de intervenção da ITF, a OIT lembrou aos Estados-membros as suas responsabilidades ao abrigo da CTM, 2006,³⁰ no contexto do vírus, nomeadamente em relação aos EPI, aos cuidados médicos a bordo dos navios e ao acesso a cuidados médicos em terra. O *Bureau* respondeu a questões relativas à aplicação das disposições da CTM, 2006, no contexto da crise da COVID-19. Trabalhou igualmente com os Responsáveis do Comité Tripartido Especial (STC) da CTM, 2006,³¹ no que respeita às respostas adequadas aos desafios enfrentados pelo setor marítimo.

Numa [declaração sobre a doença do coronavírus \(COVID-19\)](#), os Responsáveis do STC chamaram a atenção para as circunstâncias graves criadas pelo vírus para o setor do transporte marítimo e os marítimos. Referiram que a vida diária foi fortemente restringida em muitos países, contudo, as sociedades continuam a necessitar de fornecimento de alimentos, de cuidados médicos e das mercadorias comuns e as fábricas precisam de materiais e de logística para enviar os seus produtos. Isto sublinha a necessidade de manter cadeias de abastecimento internacionais sólidas e a importância vital do comércio marítimo para a economia mundial. Apelam igualmente a que os marítimos sejam oficialmente reconhecidos como trabalhadores essenciais, que sejam concedidas exceções às restrições de viagens e que seja acordada uma consideração especial de modo a que possam embarcar e desembarcar dos seus navios e regressar a casa sem impedimentos, cumprindo simultaneamente as boas práticas em matéria do controlo da infeção.

Em resposta a pedidos de constituintes e na sequência de consultas com os Responsáveis do STC, o Responsável emitiu uma *Nota informativa sobre questões relativas ao trabalho marítimo e o coronavírus (COVID-19)*, que fornece orientações sobre a abordagem das complexidades da atual crise à luz da CTM, 2006, em particular no que respeita:

- ▶ segurança e saúde dos marítimos;
- ▶ facilitação do trânsito e transferência dos marítimos e repatriação;
- ▶ termo da validade dos contratos de trabalho dos marítimos;
- ▶ período máximo do trabalho a bordo e exceções;
- ▶ redução dos padrões mínimos;
- ▶ termo da validade dos certificados médicos;
- ▶ certificação relativa a formação e qualificações;
- ▶ certificado de trabalho marítimo e inspeções;
- ▶ proteção social - direito dos marítimos a baixa remunerada em caso de infeção ou quarentena;
- ▶ licença para ir a terra e serviços sociais durante a pandemia; e
- ▶ abandono dos marítimos.

A *Nota* fornece hiperligações para outras fontes de informação e contactos para as pretensões individuais dos marítimos, que podem ser utilizadas pelas tripulações e os marítimos a título individual para obter informações ou expor preocupações relacionadas com a pandemia.

³⁰ Em 15 de abril de 2020, a CTM, 2006, tinha sido ratificada por 96 Estados-membros.

³¹ O STC é o órgão tripartido estabelecido nos termos do Artigo XIII da CTM, 2006, para manter o trabalho ao abrigo da Convenção sob revisão permanente. Os responsáveis do STC são nomeados pelo Conselho de Administração para um período de três anos.

No lançamento da declaração dos Responsáveis do STC, o diretor-geral da OIT, Guy Ryder, exortou os governos a «assegurar que, nestes tempos em que se colocam grandes desafios, os marítimos são adequadamente protegidos da pandemia da COVID-19, têm acesso a cuidados médicos e podem viajar de e para os seus navios, consoante necessário, para continuar a desempenhar o seu papel crucial». ³² A base de dados da OIT/OMI sobre os incidentes de abandono comunicados pelos marítimos ³³ foi atualizada para solicitar que seja indicado no formulário de relatório dos casos comunicados se estes são considerados relacionados à COVID-19.

O *Bureau* está também a analisar a pandemia no contexto da aplicação da Convenção (n.º 188) relativa ao Trabalho no Setor da Pesca, 2007. ³⁴

A resposta da OIT à pandemia e o seu impacto nos setores do transporte marítimo e da pesca é um trabalho em curso. O *Bureau* continuará a moldar a sua resposta em consulta com os constituintes tripartidos e em estreita cooperação com outras agências especializadas das Nações Unidas.

32 OIT: [Treat seafarers with “dignity and respect” during COVID-19 crisis](#), News, 31 de março de 2020.

33 OIT: [Database on reported incidents of abandonment of seafarers](#).

34 A Convenção está em vigor e, em 13 de abril de 2020, tinha sido ratificada por 18 Estados-membros.