



**NOTA DE ESTUDIO**

**GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)**

**DECIMOCUARTA REUNIÓN**

**Montreal, 20 – 24 de abril de 2026**

**Cuestión 2: Novedades recientes en materia de facilitación en las Naciones Unidas y en otras organizaciones internacionales**

**ACTUALIZACIONES SOBRE EL TRABAJO CONJUNTO OACI/OIT/OMI/OMS  
SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PERSONAL DE TRANSPORTE DURANTE EMERGENCIAS  
DE SALUD PÚBLICA DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL**

(Nota presentada por la Secretaría de la OACI y copatrocinada por  
la OIT, la OMI y la OMS)

**RESUMEN**

La presente nota ofrece información actualizada sobre el trabajo conjunto realizado por las secretarías de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) en relación con la protección y el trato del personal de transporte durante emergencias de salud pública de importancia internacional, basándose en las lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19.

Asimismo, destaca el amplio reconocimiento internacional del papel fundamental que desempeña el personal de transporte, en particular las tripulaciones de vuelo y la gente de mar, en el mantenimiento de la conectividad básica y las cadenas de suministro mundiales. También se recuerda que, durante las emergencias sanitarias, las medidas nacionales han sido desiguales, lo que ha conllevado riesgos operacionales, de seguridad operacional y económicos y ha afectado a los desplazamientos y al trato de ese personal.

Además, detalla los avances y las novedades normativas relevantes de la OIT y la OMI, en especial los instrumentos vinculantes que reconocen a la gente de mar como trabajadores clave y establecen obligaciones relacionadas con la facilitación durante las emergencias de salud pública. También señala disposiciones relevantes del Acuerdo de la OMS sobre Pandemias relacionadas con los trabajadores esenciales.

**Medidas propuestas al FALP:** Las medidas propuestas al FALP se presentan en la sección 3.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en una nota titulada *Armonización de las normas sobre el trato de las tripulaciones en todo el mundo* se subraya la importancia que la comunidad de la aviación internacional otorga a la consecución de una mayor armonización en el trato que se dispensa a las tripulaciones de vuelo durante las crisis internacionales.

1.2 En la nota se destaca que la adopción de medidas dispares durante la pandemia de COVID-19 dio lugar a condiciones laborales inseguras e imprevisibles para las tripulaciones de vuelo. En particular, los requisitos de pruebas de diagnóstico, cuarentena y entrada en el país con frecuencia trajeron como consecuencia que se rebasasen las limitaciones del tiempo de vuelo y de servicio en los vuelos de larga distancia, lo que llevó a suspensiones de rutas o a costosas paradas técnicas. Estas interrupciones provocaron distorsiones de la competencia a largo plazo en los mercados de los servicios aéreos internacionales, un aumento de los costos para el público pasajero y una menor eficiencia operacional. Tales consecuencias demuestran que la adopción de medidas dispares sobre el trato de las tripulaciones durante las emergencias de salud pública puede socavar el principio de competencia leal previsto en los acuerdos de transporte aéreo internacional.

1.3 En respuesta al amplio apoyo expresado en la Asamblea, posteriormente se presentó una nota de estudio en la decimotercera reunión del Grupo Experto en Facilitación del Comité de Transporte Aéreo de la OACI, en la que se invita al grupo experto a reconocer el papel fundamental que desempeñan las tripulaciones de vuelo en el mantenimiento de la conectividad básica y la seguridad de la cadena de suministro y a considerar la posibilidad de elaborar nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a las normas mínimas para el trato de las tripulaciones en virtud del capítulo 10 del Anexo 9 — *Facilitación*.

1.4 Aunque el Grupo Experto en Facilitación respaldó en general los principios recogidos en la propuesta, señaló que la introducción de una nueva terminología y, en particular, del término “trabajadores esenciales”, plantea consideraciones jurídicas y políticas que requieren un examen más profundo. Por ello, el grupo experto solicitó que se haga una labor adicional, incluida la consulta de las organizaciones internacionales pertinentes, antes de tomar una decisión definitiva.

1.5 Paralelamente se han llevado a cabo debates conexos sobre el reconocimiento y la protección de los trabajadores del transporte durante las emergencias de salud pública en otros foros internacionales, con la participación de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 *Labor interinstitucional*

2.1.1 El 6 de diciembre de 2021 los directores generales de la OIT y de la OMS, junto con las personas responsables de diversas organizaciones y federaciones internacionales de transporte, establecieron el [Grupo de Acción Conjunta para examinar las repercusiones de la pandemia COVID-19 en los trabajadores del transporte y en las cadenas mundiales de suministro \(JAG-TSC\)](#). La composición del JAG-TSC se amplió posteriormente para incluir a la OMI y la OACI. En 2023 el grupo de acción formuló [recomendaciones](#) a los gobiernos, entre las que cabe citar el llamamiento a la adopción de medidas inmediatas, eficaces y sostenibles para que todos los ministerios, organismos y demás instituciones gubernamentales pertinentes reconozcan la función esencial que cumplen los trabajadores del transporte durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, “en particular, los trabajadores del transporte móviles y transfronterizos que contribuyen a mantener cadenas de suministro esenciales, y a que, si no lo han hecho ya, los designen como “trabajadores esenciales”.

## 2.2 Organización Internacional del Trabajo (OIT)

2.2.1 En su reunión de noviembre-diciembre de 2020, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT adoptó una [Observación general sobre cuestiones que suscita la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 \(MLC, 2006\) durante la pandemia COVID-19](#). La comisión saludó las resoluciones adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el Consejo de Administración de la OIT y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en las que se exhorta a los Estados Miembros a designar a la gente de mar como trabajadores clave a los efectos de garantizarles una circulación segura y sin restricciones para poder embarcar y desembarcar, la entrega de permisos para bajar a tierra y, cuando sea necesario, el acceso a atención médica en tierra, y alentó “encarecidamente a los Estados ratificantes, en sus diversas capacidades de Estados del pabellón, Estados del puerto y Estados que suministran mano de obra, que aún no lo hayan hecho a que reconozcan sin demora a la gente de mar como trabajadores clave y que lleven a la práctica las consecuencias de calificarlos como tales, con el fin de restablecer el respeto de sus derechos tal y como establece el MLC, 2006”.

2.2.2 Más recientemente, el 11 de abril de 2025, la Quinta reunión del Comité Tripartito Especial de la OIT, establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas al Código del Convenio, incluyendo la pauta B2.5.2 – *Trabajadores clave* en virtud de la regla 2.5 (*Repatriación*). Estas enmiendas se aprobaron el 6 de junio de 2025 en la 113ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo [I.L.C. 113/Enmiendas, Enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 \(MLC, 2006\), en su versión enmendada](#) y está previsto que entren en vigor el 23 de diciembre de 2027. Cabe destacar que el reconocimiento de la gente de mar como trabajadores clave en el marco de la OIT no se limita al contexto de las emergencias de salud pública.

El texto de la nueva pauta B2.5.2 – *Trabajadores clave* reza así:

1. Todo Miembro debería designar y reconocer a la gente de mar como trabajadores clave y adoptar las medidas adecuadas para facilitar sus desplazamientos seguros cuando viajen en relación a su empleo o trabajo, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrutar de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y atención médica en tierra.

2.2.3 Además, el Comité Tripartito Especial adoptó una resolución por la que se reconoce a la gente de mar como trabajadores clave ([STCMLC/2025/Resolución](#)), en la que:

1. Insta a los Miembros de la OIT a dar cumplimiento a la pronta aplicación de la enmienda propuesta a la pauta B2.5.2 - *Trabajadores clave*, y a que designen y reconozcan a la gente de mar como trabajadores clave y a que adopten las medidas adecuadas para facilitar sus desplazamientos seguros cuando viajen en relación a su empleo o trabajo, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrutar de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y atención médica en tierra.
2. Reafirma el compromiso de los mandantes tripartitos de la OIT de abogar por el bienestar y los derechos de la gente de mar, promoviendo iniciativas que reconozcan sus contribuciones indispensables al comercio marítimo mundial, incluso dando efecto en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, al derecho de la gente de mar a desplazarse de forma segura al embarcar o desembarcar de un buque, inclusive, con fines de disfrute de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y, cuando sea necesario, acceso a atención médica en tierra.
3. Pide a la Oficina que apoye la pronta aplicación de la pauta B2.5.2 - *Trabajadores clave*.

### 2.3 Organización Marítima Internacional (OMI)

2.3.1 Las enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional se adoptaron en 2022 en virtud de la resolución FAL.14(46), que introdujo un nuevo apartado titulado *Respuesta a una emergencia de salud pública de importancia internacional*. Estas enmiendas entraron en vigor en enero de 2024 e incluyen normas y prácticas recomendadas vinculantes relativas, entre otras cosas, a la facilitación de los cambios de tripulación, el acceso a la atención médica, el suministro de información concerniente a la salud pública, la coordinación con las partes interesadas y la designación de los trabajadores portuarios y la tripulación de los buques como trabajadores esenciales durante tales emergencias. En el apéndice se incluyen pasajes de las normas y prácticas recomendadas pertinentes, para fines de referencia.

2.3.2 En su 49º periodo de sesiones, el Comité de Facilitación de la OMI (FAL 49) examinó una propuesta para abordar la protección de los trabajadores esenciales durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, que incluye enmiendas del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), con el fin de alinear las disposiciones de la OMI y la OIT. En el FAL 49 se convino en que se necesitaba más información para tomar una decisión y se solicitó a la secretaría de la OMI que se pusiese en contacto con las secretarías de la OACI, la OIT y la OMS para estudiar el modo de establecer esta modalidad de grupo de trabajo. En el FAL 50 (23 a 27 de marzo de 2026) se examinarán los resultados de las deliberaciones de las secretarías de los cuatro organismos especializados de las Naciones Unidas, que figuran en el documento FAL 50/19.

### 2.4 Organización Mundial de la Salud (OMS)

2.4.1 El [Acuerdo de la OMS sobre Pandemias](#), adoptado (conforme al Artículo 19 de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud) por la Asamblea Mundial de la Salud durante su 78.ª Asamblea (mayo de 2025), tiene por objeto fortalecer la colaboración internacional para la prevención, preparación y respuesta frente a pandemias mediante la definición de principios, enfoques y herramientas clave en esferas como la vigilancia, el acceso equitativo y oportuno a contramedidas médicas, y la resiliencia de los sistemas de salud, entre otros.

2.4.2 El [Artículo 7.5 del Acuerdo Pandémico de la OMS](#) hace referencia a los trabajadores esenciales que proporcionan bienes y servicios públicos esenciales durante las emergencias pandémicas. Durante las deliberaciones relativas al Acuerdo sobre Pandemias hubo un reconocimiento general de que el término “trabajadores esenciales” se refiere a los trabajadores “que proporcionan bienes y servicios públicos esenciales durante las emergencias pandémicas”, y tal definición quedará a la discreción de cada país y de su contexto particular. A continuación figura el texto del artículo 7.5:

#### **Artículo 7.5 Trabajadores de la salud y asistenciales**

Las Partes, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, adoptarán las medidas apropiadas con el fin de garantizar el trabajo decente y un entorno seguro y saludable para otros trabajadores esenciales que proporcionan bienes y servicios públicos esenciales durante las emergencias pandémicas. Las Partes, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, adoptarán también medidas a fin de elaborar y aplicar políticas coordinadas para la seguridad y la protección de los trabajadores del transporte y de la cadena de suministro, según proceda, facilitando el tránsito y el traslado de la gente de mar y los trabajadores del transporte, entre otros, y su acceso a la atención médica.

2.4.3 En virtud de la decisión WHA78.1 se estableció un Grupo de Trabajo Intergubernamental (IGWG) sobre el Acuerdo de la OMS sobre Pandemias, entre otras cosas para redactar y negociar el anexo del Sistema de Acceso a los Patógenos y Participación en los Beneficios (PABS), que es un sistema multilateral para el acceso y la participación en los beneficios. El IGWG presentará los resultados de su labor para consideración y adopción en la 79.<sup>a</sup> Asamblea Mundial de la Salud, que tendrá lugar en mayo de 2026. Una vez que la Asamblea adopte el anexo del PABS, el Acuerdo de la OMS sobre Pandemias se abrirá para su firma y entrará en vigor una vez que lo hayan ratificado al menos 60 países.

## 2.5 Otras iniciativas de las Naciones Unidas

2.5.1 En julio de 2024 el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas adoptó una resolución relativa a la «Promoción y protección del disfrute de los derechos humanos por la gente de mar», lo que dio lugar a claras sinergias con la labor realizada por la OIT, la OMI y la Asamblea General de las Naciones Unidas respecto a la necesidad de adoptar medidas para fortalecer el disfrute efectivo de los derechos humanos de la gente de mar, incluidos los derechos laborales. En el apartado 6 de esa resolución, el Consejo de Derechos Humanos: Insta a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que designen a la gente de mar y a otros trabajadores marítimos como trabajadores esenciales, en consonancia con la resolución 75/17 de la Asamblea General, de 1 de diciembre de 2020, sobre la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) para apoyar las cadenas mundiales de suministro.

## 2.6 Consideraciones entre las secretarías

2.6.1 Las secretarías de la OACI, la OIT, la OMI y la OMS señalaron que sus instrumentos pertinentes presentan diferencias en cuanto a terminología, ámbito de aplicación y efecto jurídico, lo que refleja mandatos y estructuras de gobernanza distintos. También señalaron las dificultades de aplicación que surgen cuando las competencias en materia de salud, trabajo y transporte recaen en diferentes autoridades nacionales.

2.6.2 De la información proporcionada resulta que el ámbito de aplicación y la terminología de los trabajadores esenciales son diferentes en las respectivas organizaciones puesto que, mientras que la OMI se refiere a la gente de mar y a los trabajadores portuarios como trabajadores esenciales en el contexto de una pandemia, la OIT se refiere a la gente de mar como trabajadores clave y a la necesidad de facilitar sus desplazamientos de forma segura sin limitarlos a situaciones de pandemia, y la OMS se refiere a los trabajadores esenciales e insta a los países a adoptar medidas para elaborar y aplicar políticas coordinadas para la seguridad y la protección de los trabajadores del transporte y de la cadena de suministro, según proceda, facilitando el tránsito y el traslado de la gente de mar y los trabajadores del transporte.

2.6.3 Teniendo en cuenta estas consideraciones, las secretarías concluyeron que establecer un grupo de trabajo conjunto OACI/OIT/OMI/OMS oficial no sería efectivo en esta etapa. En cambio, recomendaron la continuidad de la cooperación entre las secretarías, el intercambio de información y de mejores prácticas, que es un enfoque más pragmático y flexible para promover un trato armonizado de los trabajadores del transporte en futuras emergencias de salud pública.

## 3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita al Grupo Experto en Facilitación a:

- a) tener en cuenta el ámbito de aplicación y uso diferentes de los términos “trabajadores clave” y “trabajadores esenciales” en los marcos internacionales pertinentes y, a la luz de estas distinciones, considerar qué términos y ámbito de aplicación serían adecuados para su aplicación en el Anexo 9 — *Facilitación*, según corresponda; y

- b) examinar las normas y prácticas recomendadas derivadas del *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional* de la Organización Marítima Internacional (OMI) que figuran en el apéndice, y considerar si pudieran elaborarse SARPS similares para su posible inclusión en el Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI.

-----

## APPENDIX

### IMO FACILITATION CONVENTION

#### Standards and Recommended Practices on Response to a Public Health Emergency of International Concern

*(Extracts from IMO FAL Convention, as amended by resolution FAL.14(46); reproduced from FAL 50/19 — for reference only)*

**6.11 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, allow ships and ports to remain fully operational, in order to maintain complete functionality of supply chains during a public health emergency of international concern in line with the International Health Regulations and any relevant recommendations of the World Health Organization.

**6.12 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should facilitate the continuing operation of shipping, and of ports under their jurisdiction, to allow the transport of marine cargoes so that supply chains are not disrupted and to allow the global economy to continue to function during a public health emergency of international concern.

**6.13 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should also avoid the introduction of unnecessary interference to ship and port operations, including the movement of ship's crew for the purposes of crew changes, repatriation and travel of crews, as well as the wider functionality of port ecosystems during a public health emergency of international concern.

**6.14 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should engage with appropriate stakeholders, including port authorities, port service providers, shipowners and ship operators, to secure continued facilitation of maritime trade and supply chains during a public health emergency of international concern.

**6.15 Standard:** Public authorities shall provide ships with relevant information concerning measures taken to protect public health prior to arrival at a port, where practicable, during a public health emergency of international concern.

**6.18 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure, to the greatest extent possible, a safe ship–shore interface during a public health emergency of international concern.

**6.22 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure that port workers and ship's crew, regardless of their nationality or the flag of their ship, when in their territory, are designated as key workers (or equivalent) providing an essential service during a public health emergency of international concern.

**6.23 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, continue to facilitate ship's crew changes, including the travel and repatriation of crew, and ensure access to visas and permissions during a public health emergency of international concern.

**6.24 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to the facilitation of crew changes and travel by ship's crew during a public health emergency of international concern.

*Note: The above Standards and Recommended Practices are reproduced from the IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, as amended, and are provided for reference only. Their inclusion does not imply the adoption of similar terminology or obligations within ICAO instruments.*