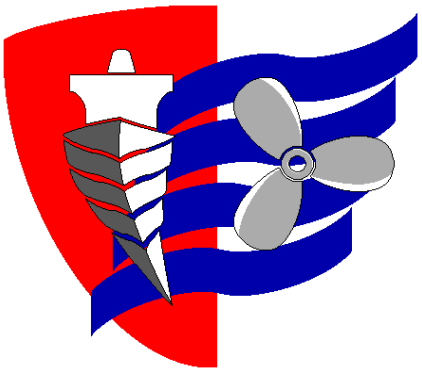
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Máster

INCIDENCIA DE LA PANDEMIA COVID-19 EN EL TRABAJO MARÍTIMO ESTUDIO Y ANÁLISIS

INCIDENCE OF THE COVID-19 PANDEMIC ON MARITIME WORK STUDY AND ANALYSIS

Para acceder al Título de Máster Universitario en

INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN MARÍTIMA

Autor: Manuel D. Delgado Padilla
Director: D. Manuel Ángel Andrés Roiz
Co-Director: D. Alberto Villa Berasategui

Julio - 2022

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Máster

INCIDENCIA DE LA PANDEMIA COVID-19 EN EL TRABAJO MARÍTIMO ESTUDIO Y ANÁLISIS

INCIDENCE OF THE COVID-19 PANDEMIC ON MARITIME WORK STUDY AND ANALYSIS

Para acceder al Título de Máster Universitario en

INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN MARÍTIMA

Julio - 2022

AGRADECIMIENTOS

«Quiero agradecer a todos los compañeros que he tenido, tanto en la universidad como fuera de ella, por haber fomentado el desarrollo de mi curiosidad por esta profesión. También quiero agradecer a aquellos que me han formado como profesional y como persona, realizando un trabajo que nunca se podrá valorar lo suficiente. Y como no, quiero agradecer a mi familia, a mi madre, a mi esposa Cristina y a mis hijos Martín y Lucía, que me han dedicado todo su tiempo, todo su esfuerzo y todos sus recursos para acompañarme en este recorrido. Y muy especialmente a mi padre, que me bendice y protege desde el cielo»

AVISO DE RESPONSABILIDAD:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.

RESUMEN:

El presente trabajo tiene como objetivo proporcionar un análisis sobre los efectos de los múltiples cambios normativos en el marco del trabajo marítimo, todo ello derivado de la pandemia ocasionada por el virus COVID-19, tanto en el ámbito internacional, como en España, con el fin de determinar si estos cambios fueron suficientes para mantener un equilibrio entre la protección de las cadenas de suministros, la salud y las condiciones laborales de los Marinos Mercantes. Para ello, se hace una investigación de tipo documental, enfocada en documentos de fuentes primarias relativos al COVID 19 compartidos por la OMI, así como las órdenes y decretos emitidos por las instituciones que integran el Gobierno de España.

Con el fin de dar contexto sobre las decisiones tomadas en el plano nacional, se incluye una comunicación y una guía emitidas por la Unión Europea que se consideraron pertinentes. Los análisis se hacen por separado en función de su origen, sin embargo, entre los objetivos se plantea igualmente determinar la sinergia existente entre ellos. Además, se evalúa el efecto en elementos claves de esta actividad, como los cambios introducidos en los contratos de fletamento o la flexibilización de obtención de permisos y certificados.

Palabras clave: *cambios normativos, trabajo marítimo, cadena de suministro, salud, condiciones laborales, COVID 19.*

ABSTRACT:

The objective of this project is to provide an analysis of the effects of the multiple regulatory changes in the framework of maritime work, all derived from the pandemic caused by the COVID-19 virus, both internationally and in Spain, with to determine if these changes were sufficient to maintain a balance between the protection of supply chains, health and working conditions of Merchant Seafarers. To do this, a documentary-type investigation is carried out, focused on primary source documents related to COVID 19 shared by the IMO, as well as the orders and decrees issued by the institutions that make up the Government of Spain.

In order to give context to the decisions taken at the national level, a communication and a guide issued by the European Union that were considered pertinent are included. The analyzes are carried out separately depending on their origin, however, among the objectives it is also proposed to determine the synergy between them. In addition, the effect on key elements of this activity is evaluated, such as the changes introduced in charter contracts or the flexibility of obtaining permits and certificates.

Keywords: *regulatory changes, maritime work, supply chain, health, working conditions, COVID 19.*

Tabla de contenido

1 INTRODUCCIÓN 1

2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS 2

2.1 Objetivos e Hipótesis 3

2.1.1 Objetivo General 3
2.1.2 Objetivos Específicos 3

3 MARCO METODOLÓGICO 4

4 ANÁLISIS DE NORMAS, PROTOCOLOS Y RESOLUCIONES 6

4.1 Resoluciones internacionales en el marco de la OMI 6

4.1.1 Circular nº4204/Add.1: COVID 19. Implementación y aplicación de instrumentos relevantes emitidos por la OMI 6
4.1.2 Circular nº4204/Add.28: Orientaciones de la OMS para promover medidas de salud pública en los buques de carga y buques pesqueros. 6
4.1.3 Circular nº4204/Add.14/Rev.1: Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID 19). . 8
4.1.4 Resolución MSC.473 (ES.2) (OMI), Resolución A/75/L.37 (ONU) y Resolución GB.340/Resolution (Rev.2) (OIT): Sobre acciones recomendadas para facilitar los cambios de tripulación, acceso a cuidados médicos y el viaje de marineros durante la pandemia de COVID 19. 10
4.1.5 Circular nº4204/Add.38: Declaración conjunta en la que se insta a todos los Gobiernos a que concedan prioridad a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar y las tripulaciones aéreas. 12
4.1.6 Circular MSC.1/Circ.1636/Rev.1: Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID 19). 13
4.1.7 Circular nº4204/Add.40: Herramienta de diligencia debida para apoyar los derechos humanos de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. 14
4.1.8 Circular nº4204/Add.44: Declaración conjunta instando a mantener la colaboración para tratar la crisis de los cambios de tripulación, salvaguardar la seguridad y salud de la gente de mar y evitar la disrupción de las cadenas de suministro durante la actual pandemia de COVID 19. 16
4.1.9 Declaración Neptuno sobre el bienestar de los marinos y cambios de tripulación 17
4.1.10 Protocolos STAR 18

4.2 Cambios en el marco normativo en España 26

4.2.1 Orden PCM/216/2020, del 12 de marzo, por la que se publica el acuerda del consejo de ministros por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID 19, mediante la prohibición de buques de pasaje provenientes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles 27
4.2.2 Orden TMA/241/2020, Orden TMA/242/2020: Se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y las ciudades de Ceuta y Melilla. 27
4.2.3 Orden TMA/246/2020: Se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Canarias. 28
4.2.4 Orden TMA/247/2020: Se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Illes Balears 28
4.2.5 Orden TMA/258/2020: Disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima. 29

4.2.6 Orden INT/270/2020: Criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países de la Unión Europea y asociados Schengen. 30
4.2.7 Orden TMA/286/2020: Se prorroga la prohibición de entrada a buques de pasaje procedentes de la República Italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles para limitar la propagación y contagio de COVID 19. 30
4.2.8 Orden TMA/309/2020: Se modifica la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo, por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima. 31
4.2.9 Resolución de 21 de abril de 2020 del Instituto Social de la Marina: Se actualizan determinadas medidas, con motivo del COVID 19, con relación a las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero. 32
4.2.10 Orden TMA/374/2020: Se establece la documentación con la que podrán acreditar su condición los tripulantes de los buques para facilitar su circulación, a fin de asegurar los servicios de transporte marítimo.32
4.2.11 Medidas para minimizar los efectos de la crisis sanitaria ocasionada de Covid 19 en el ámbito de la marina mercante. 33
4.2.12 Orden TMA/384/2020, de 3 de mayo, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición hacia una nueva normalidad. 34
4.2.13 Real Decreto 514/2020, de 8 de mayo, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el real decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19. 35
4.2.14 Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo, por la que se establecen las condiciones a aplicar en la fase I de la desescalada en materia de movilidad y se fijan otros requisitos para garantizar una movilidad segura. 35
4.2.15 Orden SND/403/2020, de 11 de mayo, sobre las condiciones de cuarentena a la que deben someterse las personas procedentes de otros países en su llegada a España, durante la situación de crisis sanitaria originada por el COVID 19. 37
4.2.16 Orden TMA/410/2020, de 14 de mayo, por lo que se limita la entrada en España a las aeronaves y buques de pasaje a través de los puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional. 37
4.2.17 Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19 al proceso de desescalada. 38
4.2.18 Orden SND/487/2020, de 1 de junio, por la que se establecen las condiciones a aplicar en la fase 2 y 3 del Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad en materia de servicios aéreos y marítimos. 39
4.2.19 Orden PCM/531/2020, de 16 de junio, por la que se publica el acuerdo del consejo de ministros de 16 de junio de 2020, por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como “Puntos de Entrada con capacidad de atención a Emergencias de Salud Pública Internacional”, según lo establecido en el reglamento sanitario internacional (RSI-2005), para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19. 39

4.3 Recursos adicionales 40

4.3.1 Declaración conjunta de los miembros del Consejo Europeo de 26 de marzo de 2020. 40
4.3.2 Guía de la UE sobre la protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para marinos, pasajeros y otras personas a bordo de buques, de 08 de abril de 2020. 41

5 CONCLUSIONES 44

6 RECOMENDACIONES 51

7 FUENTES BIBLIOGRÁFICAS 52

8 ANEXOS 57

1 INTRODUCCIÓN

La importancia del trabajo marítimo es tal, que su origen se remonta al nacimiento de las que son consideradas civilizaciones modernas, coinciden la mayoría en ubicar las primeras evidencias en el siglo XXX a. D. en Egipto, pero en muchos casos se cree incluso anterior. Su utilidad, primero, aparentemente enfocado en el movimiento y transporte de personas, para convertirse posteriormente en eje fundamental del comercio, ha moldeado capítulos enteros de la historia, ha permitido el acceso universal a bienes de cualquier origen, de grandes encuentros entre civilizaciones, campañas militares y casi cualquier evento importante que se recuerde.

Su evolución, además, es testimonio fiel de la propia evolución intelectual humana, desde barcos propulsados por sus músculos a motores de propulsión nuclear o combustibles fósiles, los usos de tan variada actividad hacen que hoy en día haya simultáneamente embarcaciones de todas las características y usos en cada gran puerto.

La principal razón de la consistencia del trabajo marítimo como eje fundamental de desarrollo, es que en la actualidad no hay alternativa capaz de cubrir los volúmenes de transporte que esta vía y su inmensidad proporcionan, y en el mundo interconectado de hoy, el alimento, la bebida o la energía podría venir del otro lado del mundo casi en su totalidad, lo que hace de las personas en el trabajo marítimo, personas tan importantes como
vulnerables.

Los eventos que iniciaron entre finales de 2019 e inicios de 2020, la aún vigente pandemia del virus COVID-19 ha cambiado la forma de hacer casi todas las actividades en el mundo, y el trabajo marítimo no podía ser la excepción, al contrario, la paralización de múltiples economías hizo que el transporte de suministros básicos tuviese potencialmente un efecto vital en la subsistencia de sociedades enteras y con ello se generaron cambios en la forma de trabajar y en los procedimientos aplicables, en algunos casos para garantizar la continuidad en

el trabajo y mantener intactas las cadenas de suministros y, en otros, para cumplir con la necesaria protección de quienes lo hacen posible.

Por esto, es el propósito de este proyecto evaluar los efectos objetivos que ha tenido la pandemia en el trabajo marítimo con el mayor detalle posible, particularmente en el caso de España, basado en los cambios en las legislaciones y normas al respecto, las múltiples resoluciones respectivas a esta actividad en tiempos de pandemia, además de los retos nacidos de esta situación excepcional y las experiencias en su solución y aprendizajes derivados.

2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS

El virus COVID 19 ha tenido repercusiones en España, tal como en el resto de los países del mundo. El aumento exponencial de los riesgos asociados al trabajo fue de tal magnitud que se decretaron confinamientos, incluso de países enteros, con el objetivo de restringir el tránsito entre distintas regiones y tratar de reducir la incidencia, aun así, ante la realidad moderna de interdependencia y el requerimiento apremiante de comercio de bienes básicos y de primera necesidad, en breve se hizo evidente que se debía salir al paso de los cambios improvisados para dar cabida a protocolos claros y medidas excepcionales mínimas recomendadas o normativas para garantizar la continuidad del trabajo marítimo y, al mismo tiempo, velar por la seguridad de los trabajadores, destacándose los cambios introducidos en los contratos de fletamento y las resoluciones en España referentes a excepciones y prórrogas en la Marina Mercante. Todo esto, nos lleva al objetivo general que no es otro que plantearse si se hizo suficiente a nivel normativo para mantener la continuidad del transporte marítimo y la seguridad de los trabajadores.

2.1 Objetivos e Hipótesis

2.1.1 Objetivo General

Analizar las normativas surgidas como respuesta a la pandemia del COVID 19 para evaluar si mantuvieron un balance entre el interés por la continuidad del transporte marítimo y la seguridad de los trabajadores.

2.1.2 Objetivos Específicos

1) Investigación y análisis de recomendaciones, resoluciones y normativas recogidas y distribuidas por la Organización Marítima Internacional[1].
2) Evaluación de los cambios normativos en el marco de la legislación de España.

3) Efecto de los cambios normativos respecto a los contratos de fletamentos y sus consecuencias.

4) Valoración de excepción de cursos y prórrogas de certificados en la Marina Mercante.

Con base en esta serie de objetivos se plantean las siguientes hipótesis para determinar su veracidad:

- **Hipótesis 1**

  La OMI por sí misma puso a disposición un marco de acción satisfactorio para la seguridad de los trabajadores y que garantice la continuidad del trabajo marítimo.

[1] En adelante OMI

- **Hipótesis 2**

  España dispuso de normativas que garanticen la seguridad de los trabajadores marítimos mientras protegían sus intereses comerciales.

- **Hipótesis 3**

  Existió armonía entre las disposiciones tomadas por las diferentes instituciones y las empresas, desde el punto de vista laboral, en relación con el Covid19.

3 MARCO METODOLÓGICO

A continuación, se detallan los pasos y estrategias utilizados para completar este proyecto, comenzando por definir el diseño de investigación que describe el tipo de estrategia a utilizar para alcanzar los objetivos planteados en el proyecto. Posteriormente se hará una mención secuencial de las etapas planteadas para la solución, en ellas se especificarán las herramientas y técnicas utilizadas para la obtención de datos y resultados.

Con base en Arias (2012) "*La investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios",* en consecuencia se establece el tipo de investigación como documental ya que se pretende evaluar cambios normativos a diferentes niveles y hacer un juicio informado acerca de sus consecuencias prácticas y determinar si, a criterio del investigador, el esfuerzo de las instituciones fue suficiente para cumplir con la seguridad y continuidad en el trabajo marítimo.

Una vez determinado el tipo de investigación se procede, en primer lugar, a recopilar una lista de todas las normas, de fuentes primarias, que según Bernal (2010) se definen así *"son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información. Es también conocida como información de primera mano o desde el lugar de los hechos. Estas fuentes son las personas, las organizaciones, los acontecimientos, el ambiente natural"* (p.191). Y recomendaciones y resoluciones emanadas por las instituciones españolas,

también desde la OMS[2], la OIT[3] y especialmente la OMI, siendo estas organizaciones la fuente directa. En esta fase es clave que la recolección se haga sin sesgo, más bien con una actitud curiosa y abierta y que además se haga de la manera más amplia posible revisando con cautela cada documento encontrado para no correr riesgos de omitir información importante entre un volumen considerable de material.

La segunda etapa, la que mayor tiempo y esfuerzo requiere, consiste en hacer una revisión detallada de toda la documentación recopilada, esta revisión se hace en dos vertientes, la primera, consiste en identificar los documentos claves en los que se recogen cambios reales en la forma de hacer el trabajo marítimo, para darles prioridad. Y, debido a que para hacer esta evaluación se requiere una revisión meticulosa, se da paso a la segunda vertiente mencionada al inicio del párrafo, que consiste en aprovechar el proceso de priorización para determinar la armonía entre las diferentes directrices consecuencia de la pandemia para esto se determinan coincidencias y diferencias entre medidas, tanto españolas, como internacionales.

Siguiente, teniendo ya un análisis completo del material disponible, es momento de plantear los resultados, que consisten en una valoración subjetiva, e informada acerca del problema planteado en el proyecto, presentando las consideraciones pertinentes en materia de normas y recomendaciones emanadas en el seno de la OMI, como marco internacional. También, aplica lo mismo en el caso de aquellos cambios que fueron iniciativa de España y, en definitiva, la relación entre ambos y sus consecuencias prácticas en el trabajo marítimo.

Por último, se presentan las conclusiones derivadas del aspecto informativo descrito en la parte anterior, haciendo énfasis en la pregunta que origina este proyecto en el planteamiento del problema y las hipótesis desarrolladas en función del tema y la documentación disponible.

[2] OMS - Organización Mundial de la Salud
[3] OIT - Organización Internacional del Trabajo

4 ANÁLISIS DE NORMAS, PROTOCOLOS Y RESOLUCIONES

4.1 Resoluciones internacionales en el marco de la OMI

4.1.1 Circular nº4204/Add.1: COVID 19. Implementación y aplicación de instrumentos relevantes emitidos por la OMI.

Es la primera circular emitida a partir del inicio del brote del COVID 19, en líneas generales recuerda a los Estados miembros sus responsabilidades de garantizar el flujo de transporte de personas y cargas, para lo cual menciona múltiples convenios y obligaciones. Hace, además, mención textual a un comunicado de la OIT[4], en la que se recuerda la importancia de establecer medidas que garanticen la seguridad de los trabajadores y el cumplimiento de sus derechos, en la que se hace recuento de la responsabilidad de los Estados de pabellón[5] de asegurar atención médica adecuada a bordo y la protección de la salud, y a las administraciones de puertos en garantizar el tratamiento en tierra de condiciones que no puedan tratarse a bordo de los buques.

4.1.2 Circular nº4204/Add.28: Orientaciones de la OMS para promover medidas de salud pública en los buques de carga y buques pesqueros.

Se pone a disposición de los Estados miembros y demás instituciones interesadas "*orientaciones de la OMS para promover medidas de salud pública en los buques de carga y buques pesqueros*". Se hará una breve síntesis de esta circular para mostrar los protocolos recomendados antes de la disposición masiva de vacunas. Dando cuenta de las dificultades que representa un potencial brote de COVID en un buque, se elabora un marco por etapas, que se detallan a continuación:

- **Preembarque:** Hay que destacar que las recomendaciones en este apartado son en buena medida, una especie de código de honor, en la que se recomienda aplicar cuestionarios a los tripulantes sobre potenciales

[4] Nota informativa de la OIT sobre los problemas del trabajo marítimo por el COVID 19 emitido en febrero 2020.
[5] País en el que está registrado un buque.

contactos con infectados de COVID 19 en los últimos 14 días, y su propio estado de salud, además, se recomienda hacer un chequeo de temperatura previo abordaje con termómetro sin contacto.

- **A bordo:** Inicialmente se analizan los riesgos, para ello se clasifica el buque en zonas, cada zona va a describir el tipo de contactos que en ella se generan y así el nivel de riesgo que representan y los equipos de protección personal adecuados para cada una, teniendo en cuenta la capacidad del buque para almacenarlas.

  Se recomienda tomar medidas preventivas que permitan únicamente el contacto esencial entre la tripulación y personas externas, también delimitar las zonas en que esos contactos se producen, contando con dispensadores de gel hidroalcohólico y lavaderos de manos. En la medida en que el espacio lo permita se recomienda guardar distancia de un metro entre miembros de la tripulación, y de no ser posibles debería hacerse uso de medidas excepcionales, como el uso de tapabocas, o cualquiera que pueda mitigar el riesgo en consideración del capitán.

  Se deberán limpiar con desinfectante las superficies que tengan mayor contacto y, en caso de sospecha de un caso, se deberán seguir protocolos en el manejo de pertenencias y uso de activos compartidos como si fueran infecciosos, tanto para la persona con síntomas como para quienes tuvieron contacto con esa persona. Además, se debe aislar a la persona que presentó los síntomas, evaluar potencialmente la gravedad en función de los factores de riesgo y monitorear tres veces al día su estado para determinar si es necesario trasladarlo a una instalación médica en tierra. Aquellos que hayan tenido contacto directo deberán aislarse por catorce días desde el último contacto, siempre que sea posible.

- **Bajar a tierra:** La posibilidad de hacer visitas dependerá de las restricciones locales, la ruta procedente y las condiciones de salud a bordo. En el caso en que sean permitidas se deben aplicar las recomendaciones de la OMS para protegerse del COVID 19. Hay que recordar que no se deben aplicar

restricciones para bajar en caso de situaciones médicas o cambios de tripulación.

- **Comunicaciones:** Debe haber protocolos de recopilación de información para personal de mar, como de tierra y entre puerto, buque y cuerpos médicos, de forma que se agilicen los intercambios de datos requeridos y sea posible la comunicación directa durante la estancia y los catorce días posteriores a la salida, y así se pueda avisar sobre cualquier contacto que presente síntomas en ese periodo.

- **Formación:** la persona encargada del cuidado médico debe ser entrenada para atender casos leves y, además, debe darse la información general conocida y aprobada por la OMS a toda la tripulación, como procedimientos de aislamiento, cuando hay contacto con alguien que presenta síntomas, o cuales son los grupos más vulnerables.

- **Salud mental:** Debido al estrés y la incertidumbre derivada de la pandemia y la experiencia de distintos niveles infecciosos en las localidades visitadas por los marineros, que muchas veces están por largos periodos incomunicados con sus seres queridos, y en vista de que no es posible contar con apoyo profesional presencial, se debe poner a disposición de la tripulación todos los medios posible para enfrentar el riesgo de problemas de salud mental, como servicios de apoyo telefónico, telemedicina, correos electrónicos, material digital y cualquier otro al que se pueda tener acceso.

4.1.3 Circular nº4204/Add.14/Rev.1: Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID 19).

Surge del consenso entre diferentes instituciones civiles destacadas en las labores marítimas y como respuesta al compromiso del G20, en su reunión sobre la pandemia celebrada el 26 de marzo. El objetivo, hacer frente a los principales retos identificados como consecuencia de la emergencia mundial, fundamentalmente en dos frentes igualmente valorados. Primero, la necesidad de mantener funcionando

sin obstáculos la cadena global de suministros y, segundo, la seguridad y condiciones adecuadas de trabajo para la gente de mar, para proteger a los marinos y el ambiente.

En virtud de estas necesidades se recomienda entonces a los Estados miembros y otras instituciones que puedan tener incidencia en el tema a permitir la libre entrada de los buques a atracaderos y también que puedan hacer sus cargas y descargas sin restricciones, a fin de garantizar la continuidad del comercio marítimo y las actividades relacionadas, por esto se pide eximir de cuarentenas dentro del buque a las tripulaciones.

A continuación se recomienda, algo que es quizás, una de las peticiones fundamentales recogidas en circulares y resoluciones para la gente del mar: reconocer a todos los trabajadores marinos, sin distingo de su origen, como trabajadores claves, a fin de garantizar su trabajo en puertos, el acceso a actividades fundamentales como cambios de tripulación o repatriación, flexibilidad para aceptar la documentación que acredite a los trabajadores cuando se requiera y tener en marcha protocolos sanitarios e información sobre el COVID 19 basados en las recomendaciones de la OMS.

También se ponen a disposición de los Estados miembros medidas recomendadas para facilitar las actividades portuarias, primeramente, al igual que para los marinos, se recomienda la designación de trabajadores esenciales para aquellos que hacen trabajo directo en puertos y otras infraestructuras claves, también se recomienda designar de esta forma a aquellos que prestan servicios de forma indirectas, en grúas, reparaciones, suministro de partes y cualquier actividad que sea necesaria para garantizar la continuidad del trabajo marítimo, sea en el sector público o el sector privado. Igualmente, se debe poner a disposición del personal de buques la información pertinente a medidas restrictivas producto del COVID 19, con suficiente anticipación antes de su llegada.

Se emplaza a utilizar alternativas electrónicas para evitar los riesgos asociados a interacciones personales de intercambio de documentos. También se insta a los

Estados a disponer de recursos suficientes en controles de aduana para suplir posibles faltas por cuarentena. Con motivo de mantener la seguridad marítima se deben poder ejecutar las inspecciones que sean requeridas y debe haber medidas que lo garanticen de forma expedita y segura.

Finalmente, se elaboran una serie de recomendaciones con el fin de garantizar la protección a la salud en los puertos. Los gobiernos deberían requerir a los buques informar antes de llegar a puerto sobre cualquier posible contagio de COVID 19, también deberán vigilar las condiciones de salud de la tripulación mientras estén en puerto. Se recomienda otorgar la potestad de restringir el desembarco en caso de que sea necesario, a menos que haya una emergencia médica que no pueda tratarse a bordo, o que se esté llevando a cabo un cambio de tripulación. Se deberá garantizar el acceso a equipos de protección personal que puedan prevenir la infección del COVID 19 y también a la información básica recomendada por la OMS para su seguridad.

Finalmente, se recuerda a los Estados que deben dar asistencia médica de emergencia en tierra al personal que así lo requiera, sin restricciones.

4.1.4 Resolución MSC.473 (ES.2) (OMI), Resolución A/75/L.37 (ONU) y Resolución GB.340/Resolution (Rev.2) (OIT): Sobre acciones recomendadas para facilitar los cambios de tripulación, acceso a cuidados médicos y el viaje de marineros durante la pandemia de COVID 19.

En estas resoluciones de septiembre, noviembre y diciembre de 2020, respectivamente, y que son tan concisas como importantes los puntos tratados, se hace de preámbulo una recopilación de la importancia de los trabajadores marítimos, la importancia de cumplir con los protocolos ya establecidos a la fecha y los riesgos extraordinarios a los que se enfrenta el sector, con el objetivo de promover el cumplimiento de recomendaciones concretas que deben ser implementadas y promovidas desde todos los involucrados, especialmente los gobiernos y entes reguladores, que se resumen en:

- Cumplir a la máxima extensión posible con los protocolos de cambio de tripulación ya disponibles, además ser parte activa en la discusión de éstos a nivel internacional para que se adapten cada vez mejor a la situación real de puertos, naves y trabajadores.

- Garantizar la aceptación de documentos internacionales para viajes y cambios de tripulación, por lo cual se considera fundamental la designación de los trabajadores del mar como trabajadores clave y el establecimiento de una documentación reconocida de forma global.

- Considerar la posibilidad de que aquellos lugares que usualmente requieren visas u otros documentos para permitir la entrada a su territorio adopten excepciones temporales para que los marinos no estén sujetos a estas restricciones mientras la emergencia así lo haga necesario.

- Tomar todas las medidas preventivas posibles al momento de hacer cambios de tripulación como, pero no limitada a resultados negativos de pruebas para la detección de COVID 19, para evitar infecciones en la nave.

- Asegurar el acceso a instalaciones médicas y cuidado a los marinos cuando por cualquier razón no puedan ser atendidos a bordo o en el puerto. Además, atender la necesidad de aquellos que por haber extendido su servicio requieran obtener medicinas prescritas.

Adicionalmente, la OIT, en su comunicado, hace múltiples llamados a sus afiliados a asegurar los métodos de cooperación que permita resolver la situación de los marinos cuyos derechos laborales están siendo vulnerados de acuerdo con la convención de 2006[6], en la que se detalla, entre otras cosas, el tiempo máximo de servicio, el derecho de los trabajadores a ser reemplazados máximo al finalizar ese periodo, y también a ser repatriados. Adicionalmente recuerda el compromiso de todos los miembros y su responsabilidad en el monitoreo de potenciales violaciones de los derechos humanos de los marinos mientras se garantiza la continuidad de

[6] Convenio sobre el trabajo marítimo en 2006, enmendado en 2018.

las cadenas de suministros globales.

4.1.5 Circular nº4204/Add.38: Declaración conjunta en la que se insta a todos los Gobiernos a que concedan prioridad a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar y las tripulaciones aéreas.

Aunque esta circular fue hecha con más de un año de diferencia respecto a la primera comunicación de la OMI con recomendaciones para enfrentar el COVID 19 y reducir el impacto de las medidas restrictivas de los diferentes Estados sobre el comercio marítimo, en esta ocasión, la circular es conjunta, participando la OACI[7], OIM[8], OIT, OMI y OMS, esto con motivo principalmente de la crisis que al momento de enviarse este comunicado enfrenta el sector, que contabiliza más de cuatrocientos mil marinos esperando por cambio de tripulación, atrapados en sus naves, con documentación caducada. En vista de esto, las organizaciones mencionadas anteriormente hacen una vez más un llamado a los Estados que no lo hayan hecho a declarar como trabajadores esenciales a los marinos, de forma que se eximan del requerimiento de contar con prueba de vacunación para llevar a cabo las actividades propias de sus profesiones, a fin de garantizar la continuidad del comercio global en su forma más importante. Especialmente, cuando en el momento, la OMS recomienda no utilizar las vacunas como medio necesario de ingreso a ningún país, pues su suministro es limitado y no se conoce la efectividad real de la vacuna para prevenir el contagio.

Otra petición reiterada es que, bajo el mismo marco, se les permita excepciones de vacunación a los marinos, y que se hagan los esfuerzos requeridos para priorizar la vacuna de los trabajadores del mar junto con otros grupos esenciales, tal cual fue definido en la hoja de ruta de vacunación diseñado por la OMS donde se clasifica a los trabajadores marítimos como de prioridad alta entre los grupos de interés, con el objetivo, no solo de facilitar su entrada, salida y circulación en puertos y donde sea requerido por actividades de repatriación o cambio de tripulación, sino también principalmente para proteger su salud. Piden que de inmediato se identifiquen y

[7] OACI - Organización de Aviación Civil Internacional.
[8] OIM - Organización Internacional para las Migraciones.

planifiquen soluciones para aquellos retos únicos que pueda significar vacunar a personas que por la naturaleza de su trabajo pasan largos periodos fuera de casa.

4.1.6 Circular MSC.1/Circ.1636/Rev.1: Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID 19).

Es una circular que amplía los protocolos para cambios seguros de tripulación y que sirve para evaluar la evolución de la utilidad de los protocolos y también de la influencia y receptividad que han tenido los marcos emitidos por la OMI, con apoyo de múltiples organizaciones. Al momento de esta circular, trece meses después de la publicación de las primeras directrices, hay una crisis en el sector marítimo debido a los problemas relacionados con las restricciones al tránsito de marinos involucrados en los cambios de tripulación, derivando en servicios excepcionalmente largos de quienes operan los buques que ponen en peligro su seguridad y la de sus operaciones.

Para ello, se establecen recomendaciones mucho más detalladas, estructuradas, e incluso, con recursos digitales que permiten estandarizar a cierto nivel en función de las condiciones individuales[9]. Las actividades y sus recomendaciones relacionadas, por ubicación del trabajador a lo largo del proceso, se organizan de esta forma:

Protocolos para incorporarse a un buque:

- Lugar de residencia habitual.
- Aeropuerto de salida.
- Avión.
- Aeropuerto de llegada.
- Puerto marítimo y buque.

Protocolos para el abandono de un buque y la repatriación:

[9] El detalle de cada ítem en la estructura se muestra en el anexo 1.

- Buque.
- Puerto marítimo.
- Aeropuerto de salida.
- Avión.
- Aeropuerto de llegada.
- Lugar de residencia habitual

El objetivo de esta estructuración es orientar sobre las responsabilidades añadidas a cada parte involucrada del trabajo marítimo para reducir el impacto del COVID 19 en su desenvolvimiento normal, desde las compañías navieras, al trabajador y hasta los entes gubernamentales e instituciones reguladoras, dándoles una extensión razonable del nivel de influencia y obligaciones que deben tener en la protección de la salud y también, como consecuencia, en la continuidad del trabajo marítimo y el comercio mundial.

También en este marco se incluyen, opcionalmente, estadías intermedias en hoteles. Enfatiza que la información es meramente referencial, por lo que los cambios pertinentes pueden hacerse para amoldarse a restricciones locales, características de los buques o puertos, o procedimientos adoptados por la empresa u otra institución, por lo que no es un reglamente a ser cumplido al pie de la letra sino una referencia objetiva de trabajo en el contexto de pandemia[10].

4.1.7 Circular nº4204/Add.40: Herramienta de diligencia debida para apoyar los derechos humanos de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19.

Para mayo de 2021, después de año y medio del inicio de la crisis por la pandemia, la situación de los marinos se ha hecho insostenible, hay cientos de miles de trabajadores del mar varados en sus barcos, en todo tipo de actividades, con mucho más que los once meses permitidos por la Convenio del Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT, lo que podría resultar en una forma de trabajos forzosos y sufriendo rutinariamente violaciones a algunos de sus derechos humanos, como el derecho

[10] Recomendaciones completas sobre hospedajes intermedios en el anexo 1.

a estar con su familia, de circular libremente y, más frecuentemente, el acceso a la atención adecuada de salud física y mental.

Todo ello, por supuesto, como consecuencia de las acciones restrictivas asumidas por gobiernos en todo el mundo para intentar reducir los efectos del COVID 19 en sus áreas, medidas que restringen los movimientos internos y también el proceso de embarcar o desembarcar, haciendo imposibles los cambios de tripulación, sabiendo también que los llamados desde múltiples organismos multilaterales como la ONU, la OIT, la OMI y la OMS, por nombrar algunas, han sido reiterados en cuanto a la necesidad más que evidente de nombrar a los trabajadores del mar, sin distinción de origen, como trabajadores esenciales, que se relajen los documentos necesarios para revisión, entendiendo que han habido prórrogas y que hay marinos que por cuestiones que escapan completamente de su control no han podido renovar documentación, que se haga uso de herramientas que permitan intercambio de información sin contacto, y se pongan en marcha protocolos completos que contemplen las medidas necesarias para garantizar el libre tránsito del personal marítimo sin que éste signifique un riesgo sanitario para las naciones.

Sabiendo que los Estados tienen una responsabilidad ineludible con el cuidado, la promoción y la verificación de condiciones de trabajo en las que se respeten los derechos fundamentales, también hay que recordar que las empresas tienen también una responsabilidad en cumplirlos, entendiendo que la capacidad de eludir restricciones está ligada al tamaño de la empresa o el sector en el que trabaja, éstas deben, en la medida de sus posibilidades, asegurarse de cumplir con las condiciones laborales correctas, haciendo uso de cualquier estrategia, inclusive medidas que sirvan de usar la posición comercial e importancia económica y estratégica para persuadir a los gobiernos a cumplir con sus responsabilidades con el sector.

Con esto en mente, se hace un marco de sugerencia para las partes involucradas en el trabajo marítimo para que asuman su responsabilidad en asegurarse, que las condiciones de trabajo son las adecuadas, basadas en buenas prácticas ya aplicadas por negocios y que se buscan replicar y mejorar. El instrumento,

disponible en el anexo 2, busca dotar a los dueños de la carga, con herramientas que les permitan ser garantes de las condiciones de trabajo asociadas al servicio contratado, con base en los protocolos emanados de la OMI, mencionados en apartados anteriores, como guía de aquellos elementos básicos que deben cumplirse para todas las tripulaciones, por ejemplo, no trabajar más tiempo que el previsto en su contrato. También se hace énfasis en la necesidad de actuar junto con otros actores que compartan los mismos intereses, y haciendo uso de las herramientas y comunicaciones disponibles emanadas por la ONU[11], OMS, OIT y la OMI; hacer presión colectiva sobre los gobiernos y proveedores de trabajo para hacer frente a restricciones, que son potencialmente un riesgo para el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales en el mar. Se recomienda igualmente pedir a los socios comerciales no usar o retirarse de contratos de fletamento que no permiten cambio de tripulación, y a ser flexibles cuando sea necesario desviar una embarcación para un cambio de tripulación.

Para quienes sirven de intermediario entre, quien requiere mover carga y el dueño de las embarcaciones también se da un marco de orientación sobre responsabilidades mínimas que debe asumir para garantizar que los socios comerciales cumplen con los derechos de sus trabajadores. Permitiendo desviaciones que sean requeridas en la ruta para hacer cambios de tripulación y no utilizar cláusulas que restrinjan el cambio de tripulación en sus contratos de fletamento.

4.1.8 Circular nº4204/Add.44: Declaración conjunta instando a mantener la colaboración para tratar la crisis de los cambios de tripulación, salvaguardar la seguridad y salud de la gente de mar y evitar la disrupción de las cadenas de suministro durante la actual pandemia de COVID 19.

En vista de la aparición de nuevas variantes peligrosas del COVID 19, particularmente la ómicron, se hace un llamado conjunto entre la OMI, OIT, UNCTAD[12] y la OMS para emplazar a los países e instituciones a seguir

[11] ONU - Organización de Naciones Unidas.
[12] UNCTAD - Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo.

colaborando y mejorando sus protocolos y acciones en escenario de pandemia. Teniendo en cuenta que, aunque se han reducido en número, aún hay marinos atrapados en el mar y muchos de los retos de circulación y cambio de tripulación se mantienen vigentes, después de dos años y una cantidad importante de orientaciones disponibles. Por ello, se considera pertinente comunicar, una vez más, la obligación de prestar asistencia médica al personal de mar cuando esta no pueda administrarse a bordo, declarar a los trabajadores marítimos como trabajadores esenciales, priorizar la vacunación de los trabajadores del mar y formular protocolos para los retos que esto suponga, facilitar la aplicación de pruebas de COVID y la disponibilidad de equipos de protección personal, adaptarse a los protocolos internacionales de documentos de viaje requeridos y utilizar las plataformas digitales disponibles para ello y mantenerse al día con las recomendaciones y orientaciones emanadas por instituciones como la OMS para usarlas como lineamientos en medidas que protejan cada vez más al trabajador y reduzca o evite retrasos en las cadenas de suministros.

4.1.9 Declaración Neptuno sobre el bienestar de los marinos y cambios de tripulación

Constituye una declaración conjunta entre empresas e instituciones privadas del foro marítimo global[13], que en vista de las persistentes dificultades a las que se siguen enfrentando los trabajadores de mar, asumen su cuota de responsabilidad y plantean las oportunidades de mejora principales en relación con tres fallas detectadas. Estas son: inconsistencia entre los protocolos de alto nivel adoptados por los países en convenios internacionales y su aplicación práctica, lo que ha resultado en restricciones para los marinos al considerarse riesgos de incidencia del COVID 19; el aumento en los costos operacionales como resultado de implementación de protocolos seguros de cambio de tripulación, aunque esto reduzca significativamente las posibilidades de interrupciones o retrasos en las cadenas de suministro. Por último, la imposibilidad de repatriar o traer miembros a reemplazar la tripulación en países donde los servicios aéreos están suspendidos

[13] El foro marítimo global, en adelante FMG, constituye la agrupación de numerosas instituciones privadas de todo el espectro del trabajo marítimo.

o reducidos al mínimo.

En vista de estos desafíos, se reconoce la importancia de trabajar de forma conjunta, en todos los niveles de la cadena de valor, desde los accionistas hasta los gobiernos. Por lo cual se promueven acciones en sintonía con las recomendaciones emanadas por distintos organismos internacionales que se han basado en casos exitosos y buenas prácticas aplicadas en el sector. Estas se resumen así:

1. Reconocer a los trabajadores del mar como trabajadores esenciales y darles prioridad en la administración de vacunas.
2. Establecer e implementar protocolos basados en buenas prácticas conocidas.
3. Colaboración más estrecha entre fletadores y operadores de embarcaciones.
4. Asegurar la conexión aérea entre centros marítimos para transporte de marinos.

También son parte de la iniciativa, dos paquetes de protocolos genéricos. El primero es conocido como protocolos STAR, estos se basan en las buenas prácticas aplicadas en Singapur, con participación de todos los niveles y con base en los protocolos emanados de la OMI.

4.1.10 Protocolos STAR

Los protocolos STAR son una serie de recomendaciones emanadas del acuerdo de los promotores de la declaración Neptuno, es pertinente recordar que en el comunicado emitido de esta agrupación se hace referencia a la responsabilidad compartida que tienen todos los actores involucrados en el trabajo marítimo en buscar los mecanismos para garantizar condiciones de trabajo adecuadas. En consecuencia, este grupo de empresas recopila una serie de prácticas que han tenido resultados positivos en Singapur, y que a su vez se basan en el marco de protocolos reconocidos por la OMI para cambios de tripulación seguros y viajes durante la pandemia del COVID 19, con el objetivo de hacer más expedito y seguro el trabajo de mar, especialmente en los puntos clave como el cambio de tripulación

y la repatriación, además de aquello necesario para proteger las cadenas de suministros como la carga y descarga de materiales o productos.

Estos protocolos constituyen sugerencias para su aplicación, la realidad de cada uno, en función de regulaciones locales o la disposición de nueva información que provenga de instituciones oficiales como la OMS determinarán las adaptaciones que deban hacerse sabiendo que se debe cumplir siempre con lo dispuesto por las autoridades. Por ello, algunos elementos de esta lista podrían sustituirse, eliminarse o se podría agregar algo que hiciera falta.

Información importante para el alta de la tripulación:

- Todos los tripulantes, a excepción de aquellos que provengan de países considerados de bajo riesgo, deben hacer la cuarentena obligatoria de catorce días. Esta puede hacerse en la residencia personal si se cuenta con un área en el que no haya interacción con otros y con baño privado, o en caso contrario puede hacerse en un lugar designado para ello, como un hotel.

- Los catorce días de cuarentena deben ser garantizados por la empresa y no puede hacerse en dos lugares distintos, por ejemplo, siete días en residencia y siete días en hotel. En casos así se considera rota la cuarenta.

- Debe darse a conocer y subrayar la importancia del gráfico RACI[14] que contiene los roles y responsabilidades de todas las partes involucradas.

- Se recomienda usar servicios de recogida en los aeropuertos a la llegada de miembros de la tripulación, para reducir contactos no planificados.
- Los miembros de tripulación que provengan de países con bajas tasas de riesgo o contagio podrán estar exentos o hacer una cuarentena más corta, de siete días en lugar de catorce, en el país de origen.

[14] RACI - Matriz de responsabilidades, que se refiere a los responsables, aprobador, consultado e informado. Matriz disponible en anexo 3.

- La tripulación debe contar con resultado negativo de una prueba de PCR[15], de un centro acreditado, con menos de setenta y dos horas de antigüedad al momento de tomar el vuelo desde el país de origen.

- Adicionalmente, si algún miembro de la tripulación ha sido diagnosticado con COVID 19, deberá presentar como evidencia la primera prueba PCR con resultado positivo. A partir de ese documento se siguen estos lineamientos:

    1. Si el resultado positivo tiene veintiún días o menos, esa persona no podrá ser parte del cambio de tripulación.
    2. Si el resultado es de entre veintidós y noventa días de antigüedad, esa persona no necesita hacer cuarentena en su país de origen, pero sí debe hacerse una prueba PCR, máximo setenta y dos horas antes de viajar.
    3. Si la fecha es de entre noventa y un días y ciento ochenta días entonces se le debe exigir a la persona una cuarentena de catorce días en su país de origen antes de viajar, mientras que para efectos del cambio de tripulación no hace falta solicitar resultado negativo de PCR a menos que presente síntomas asociados al COVID 19.
    4. Si la prueba es de hace más de ciento ochenta días, se deben tomar ambas precauciones, cuarentena de catorce días en el país de origen y resultado negativo vía PCR, dentro de las setenta y dos horas previas al viaje.

- Se recomienda que, durante todo el proceso de cambios de tripulación, los marinos deberían desplazarse en grupos de máximo cinco personas, sin tener interacciones entre miembros de grupos distintos.

- Para aquellos que vayan a incorporarse directamente a sus barcos pueden llegar con una antelación máxima de cuarenta y ocho horas, mientras que para

[15] PCR - Por su siglas en inglés, que en español se traduce a “reacción en cadena de polimerasa” es una prueba de diagnóstico para la detección de COVID 19

aquellos que se quedan en instalaciones designadas puede ser un máximo de setenta y dos horas.

- Las pruebas PCR hechas antes de la salida deben hacerse en centros acreditados.

Proceso de cambio de tripulación:

- Cada paso del proceso de cambio y los involucrados debe estar estudiado minuciosamente priorizando que haya los contactos mínimos entre la tripulación y el personal de transporte y hospedaje.

- Tener mecanismos de acción que permitan actuar oportunamente si alguien reporta síntomas.

- Se debe contar con protocolos de emergencia y cuarentena apropiados.

Tanto para la llegada, como para el regreso, es muy recomendado que los marinos vayan directamente al punto de llegada o salida y el barco. Para ello, se hacen una serie de recomendaciones en formas de check list, con la idea de proporcionar instrumentos con acciones claras y sencillas, pero con potencial para reducir notablemente la incidencia del virus. Para la llegada se pueden ver estas lista de comprobación en el anexo 4, así como el material sugerido, y lo mismo para el regreso en el anexo 5.

Mejores prácticas para fletadores

El propósito de esta guía de acciones, desarrollada por fletadores, no es sustituir la responsabilidad de los dueños de los barcos en sus operaciones ni en la garantía, implementación y monitoreo de los protocolos de salud emanados por instituciones oficiales y que deben ser accionadas por ellos, lo que se busca en cambio, es estrechar las formas de colaboración para permitir que se vigile de forma coordinada el cumplimiento de las tareas que resguardan la salud de los marinos,

en el espíritu de responsabilidad compartido emanado de la declaración Neptuno.

Como resultado de esta responsabilidad compartida se establece que no deben hacerse contratos de fletamento que restrinjan cambios de tripulación necesarios por el impacto negativo que podría tener esto en la seguridad de las operaciones marítimas y la protección del bienestar y de los derechos de los trabajadores.

Basados en prácticas utilizadas por fletadores de todo el mundo se recopiló un plan de acción para ser usado como marco de trabajo, se recomienda hacer las adaptaciones requeridas en función de las necesidades individuales. Debido a las diferencias operativas que se producen entre fletamentos por tiempo[16] y fletamento de contado[17], se dividen las prácticas para cada una de forma separada.

Mejores prácticas para fletamentos de larga duración

Para minimizar costos asociados a la interrupción del trabajo y permitir planificar a largo plazo los fletadores deberían pedir a los armadores del buque la información referente a los protocolos de salud puestos en práctica[18] así como la vigencia de los contratos de la tripulación. Con esta información el fletador y el armador deben acordar una estrategia que permita llevar a cabo cambios de tripulación con las menores implicaciones de tiempo y costos posibles.

A continuación, se presentan las principales acciones generales y específicas recomendadas:

Acciones Generales

- Establecer una referencia de contacto basado en un modelo jerárquico para coordinar todas las acciones de fletamento.

[16] De larga duración, puede servir para múltiples servicios.
[17] Contrato por servicio.
[18] Sugeridos por la OMS, continuamente actualizados.

- Hacer seguimiento al cumplimiento de los planes hechos para los cambios de tripulación.

- Trabajar con los puertos y autoridades locales de forma continua para asegurar que se desarrollen protocolos de salud que permitan que se aumente la probabilidad de que los cambios se hagan sin contratiempos.

Antes de la firma del fletamento

- Pedir información al armador del buque sobre la implementación de los protocolos de salud de la OMI, especialmente en lo referido a la llegada y retirada de la tripulación, los equipos de protección disponibles, cuarentenas y uso de pruebas PCR.

- Indagar sobre el tiempo de servicio y la fecha de expiración de los contratos del personal asignado a los buques en negociación, además de los planes de cambio de tripulación que puedan ocurrir durante el tiempo que estén contratados.

- Involucrarse en el diseño de planes a largo plazo con los armadores para asegurar que puedan hacerse los cambios de tripulación, a la vez que se cumple con las expectativas operacionales.

Durante el flete.

- Mantenerse informado acerca de los cambios en regulaciones de zonas que sean parte de las rutas contratadas y comunicarse sobre estas con el armador, para anticiparse a potenciales retrasos.

- Interceder con el armador para que se envíen con suficiente antelación las solicitudes de cambio de tripulación a los puertos.

- Debido al ambiente de incertidumbre que reina actualmente y los constantes cambios en regulaciones, se recomienda mantener comunicación con el armador para que, de ser necesario, se hagan los planes que hagan falta para garantizar los cambios de tripulación, sin importar que deban hacerse grandes desviaciones u otras concesiones.

Mejores prácticas para fletamentos por viaje

Lo primero que se recalca es que, aunque durante estos tipos de fletamentos también se debe cumplir con los cambios de tripulación, la naturaleza de estos servicios hace mucho menor la influencia de los fletadores en la planificación de los cambios, por lo que las acciones que puede tomar para ajustar los cambios de tripulación con las necesidades operativas propias son limitadas. Se recomienda abordar este problema desde el inicio para analizar la posibilidad de cumplir con los cambios de tripulación sin comprometer las necesidades del fletador, y si una solución conjunta no fuese posible, hacerlo saber para que se pueda buscar una alternativa.

Se muestran ahora las acciones recomendadas por los firmantes de la declaración Neptuno en el contexto del fletamento por tiempo:

Antes de firmar el contrato de fletamento

- Al igual que en los fletamentos por tiempo, deben asegurarse de que los armadores del buque cumplen con los protocolos de salud recomendados por la OMI.

- Averiguar el tiempo de servicio de la tripulación y la fecha de vencimiento de contrato para planificar los cambios de tripulación que puedan ser requeridos.

- En caso de que se identifique la necesidad de hacer cambios de tripulación durante el contrato, evaluar la posibilidad de llevarlo a término con implicaciones razonables en términos de tiempo y dinero.

Durante el flete

Las recomendaciones en este apartado no varían mucho respecto a la otra forma de fletamento, con interés en mantenerse informado y en comunicación con la parte armadora sobre los cambios de regulaciones locales y las acciones que se tomarán en consecuencia y, aunque sea difícil, a hacer los ajustes requeridos para priorizar cambios de tripulación causados por eventos no previstos.

Indicador de cambio de tripulación de la declaración Neptuno

Este indicador es actualizado mensualmente y su intención es ofrecer una medida objetiva del nivel de crisis en cambios de tripulación, ofreciendo datos acerca de la cantidad de marinos que se mantienen en sus barcos después de expirar sus contratos, la cantidad que sigue en labores pasados once meses desde su incorporación y la tasa de vacunación de los trabajadores de mar, estos cálculos se hacen sobre una muestra de más de noventa mil marinos.

En el caso de quienes siguen trabajando después de vencer sus contratos entre agosto de 2021, que estaba en 9.0%, y enero de 2022, cuando llegó al 3.7%, sin embargo, entre febrero y marzo fue en aumento y ahora es una señal positiva que en abril haya bajado de nuevo hasta 4.2%, aunque cada vez los retos son más y mayores. La tabla actualizada está disponible en el anexo 6.

En el caso de los marinos que llevan más de once meses embarcados se notó una reducción durante el mismo periodo que entre aquellos que trabajaban más allá de sus contratos, pasando del 1.3% al 0.4%, sin embargo, de enero a abril se ha mantenido en la última cifra mencionada. Datos completos en el anexo 6.

El porcentaje de vacunación entre las tripulaciones activas, en cambio, ha

mantenido una clara tendencia a la alta, aunque se haya reducido en magnitud naturalmente a medida que aumenta la cantidad de marinos ya vacunados, es así entonces como de un 15,3% en agosto de 2021, se encuentra la última medición de abril de 2022 en 77.2%. Estas cifras son particularmente positivas en América del Norte, Europa y algunos países de Asia.

Los principales factores que se han identificado como responsables en el comportamiento de los datos son:

- La guerra en Ucrania[19] ha hecho más difícil las labores de cambio de tripulación debido a sanciones que afectan a equipos y personas, además de ocasionar la migración de la demanda de tripulaciones hacia Asia.

- El aumento en la cantidad de contagios en China ha impactado severamente la ya comprometida capacidad de repatriación y cambios de tripulación hacia, y desde, ese territorio.

- La mejora en las condiciones de la pandemia en Filipinas ha hecho posible la flexibilización de algunas medidas restrictivas y de cuarentena que afectan a los marinos.

4.2 Cambios en el marco normativo en España

El Real Decreto 463/2020 que declara el estado de alarma marca el inicio de una serie de ordenanzas y disposiciones que pone en marcha el gobierno de España para hacer frente a la crisis sanitaria derivada de la EPII asociada al COVID 19. Este decreto no trata exclusivamente temas marítimos, pero si fundamenta el rango de acción que tendrán las autoridades para, dentro del marco legal nacional, tomar decisiones que podrían cambiar o restringir aspectos de la vida cotidiana de los pasajeros. También se deja constancia en su contenido de los límites de aplicación y casos excepcionales a tomar en cuenta.

[19] Conflicto que inicia el 20 de febrero de 2022.

Debido a la importante cantidad de recursos, se ha intentado incluir los instrumentos normativos más trascendentes para las actividades del transporte marítimo, dejando fuera, la mayoría de las órdenes que suponían extensiones de anteriores cuando su único objetivo era ese. A continuación, se presenta la información de forma secuencial.

4.2.1 Orden PCM/216/2020, del 12 de marzo, por la que se publica el acuerda del consejo de ministros por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID 19, mediante la prohibición de buques de pasaje provenientes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles

Esta orden, es de las primeras respuestas del gobierno de España para restringir el tránsito marino y es respuesta a las recomendaciones del Comité de Emergencias del Reglamento Sanitario Internacional[20] que invitaba a los países a tomar medidas extraordinarias para la detección temprana, aislamiento de los casos y distanciamiento social. En este caso, se prohíben la entrada en puertos nacionales de ferries que provengan de Italia, pero no así los buques de carga, pues se considera que por las características de permanencia y poca exposición de las tripulaciones representan un riesgo más bajo.

4.2.2 Orden TMA/241/2020, Orden TMA/242/2020: Se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Estas dos órdenes demarcan la prohibición de viaje entre Ceuta y Melilla con el territorio peninsular, incluyendo el desembarco de pasajeros en las líneas regulares de buques de pasajeros que prestan ese servicio. Las únicas excepciones a esta prohibición serán las aeronaves del Estado, aquellas exclusivamente de carga, vuelos de emergencias y de fines médicos.

[20] El Reglamento Sanitario Internacional es un convenio jurídico vinculante firmado por 196 países para evitar o responder a enfermedades graves con potencial de transmisión internacional y su Comité está integrado por expertos técnicos internacionales que asesoran al Director General de la OMS en el evento de una ESPII.

Se da autoridad al delegado del Gobierno en estas regiones a no permitir el ingreso de aquellos barcos que no tengan fines de pasaje, pesca o comercial, si se considera que por su número de tripulantes u otra razón representa un riesgo a la salud pública.

Será posible el desembarco de pasajeros si exista una necesidad urgente, se debe contar con autorización expresa de la Delegación de Gobierno en estas ciudades autónomas y se deberán adoptar las medidas sanitarias que se consideren necesarias.

4.2.3 Orden TMA/246/2020: Se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Canarias.

Se prohíben los desembarcos de pasajeros en todos los puertos de la Comunidad, de igual forma se prohíbe la entrada a los puertos de buques de uso recreacional o deportivo, también se suspenden todos los vuelos hacia el territorio y se prohíbe el aterrizaje de aeronaves excepto en el marco de las actividades autorizadas en el Real Decreto 463/2020, para estos casos de urgencia se establece la frecuencia de vuelos que podrán ser autorizados a las aerolíneas comerciales, las cuales deben notificar su intención de cubrir las rutas y las medidas excepcionales de protección de la salud que implementarán. La conexión aérea entre las islas de la comunidad también queda restringida a la frecuencia de vuelos autorizada en esta orden.

Se autoriza al presidente del Gobierno de Canarias a tomar medidas adicionales en función de la realidad particular de la zona, así como fijar las condiciones de viaje marítimo entre las islas.

4.2.4 Orden TMA/247/2020: Se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Illes Balears

Se aplican las mismas prohibiciones que en la TMA/246/2020, pero las condiciones

de excepción varían.

Se programan tres viajes diarios por sentido entre las islas de Formentera e Ibiza, los pasajeros deberán demostrar que la actividad que van a desarrollar está designada como autorizada según el decreto del estado de alarma. La comunidad podrá habilitar algunos de sus puertos para desembarcos, de cualquier tipo de buques, por razones humanitarias, de interés público o de urgencia médica.

4.2.5 Orden TMA/258/2020: Disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima.

En el marco de las disposiciones adoptadas por el gobierno de España en el Real Decreto 463/2020, donde se declaraba el estado de alarma para enfrentar la crisis sanitaria producto del COVID 19, se da licencia a las autoridades competentes para tomar decisiones en temas diversos, en el caso del trabajo marítimo, y con el objetivo, según señala la comunicación posterior del Reino de España a la OMI contenida en la circular 4247, de alinear las actuaciones del gobierno de España con las recomendaciones emitidas por la OMS en los primero meses de pandemia, particularmente la declaración de la ESPII[21] que permite poner en práctica los mecanismos para detener la propagación de enfermedades mientras se protege el comercio internacional, y se invita a las naciones a diseñar métodos proporcionalmente estrictos para contener la pandemia, enfocadas en la detección temprana de casos, aplicación de tratamientos, aislamiento y localización de los contactos para identificar potenciales casos adicionales y promover planes de distanciamiento según el riesgo. Se decide entonces tomar las siguientes acciones.

En el artículo dos se declara extendida la validez, por el periodo de duración del estado de alarma, de los certificados, títulos y tarjetas de suficiencia o especialidad requeridas por la STCW[22] o la normativa local, los documentos emitidos para

[21] ESPII - Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional declarada en el marco del reglamento sanitario internacional

[22] STCW - Siglas en inglés para los estándares de formación, entrenamiento y vigilia. Acordados en la convención de mismo nombre de 1978.

buques por las autoridades locales y por la OMI, la OIT, y la UE[23].

El artículo tres proclama la suspensión de las actividades de inspección de buques civiles exigidas en el real decreto 1837/2000, permitiendo solo aquellos reconocimientos necesarios por una situación de emergencia y que supongan un riesgo para la tripulación o el medio ambiente. También se suspenden las inspecciones a buques extranjeros en puertos españoles en el marco del Real Decreto 1737/2010, salvo algunas excepciones contenidas en el anexo I de ese reglamento, como la notificación de otro Estado miembro de la Unión Europea o que no se pueda identificar el buque en la base de datos.

También se amplía el periodo de validez de despachos por el tiempo que dure el estado de alarma, con notificación del capitán en puerto o su representante de que las condiciones que permiten el despacho no han variado y notificando los cambios de tripulación que se dispongan.

4.2.6 Orden INT/270/2020: Criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países de la Unión Europea y asociados Schengen.

En el marco de las decisiones del consejo europeo para evitar los viajes no necesarios en el territorio Schengen[24], que se llevó a cabo el 17 de marzo de 2020, se decide implementar una serie de medidas de restricción de tránsito de personas hacia territorio español que sean ciudadanos de la Unión o sus familiares, sin embargo se señala como excepción el personal de labores de transporte de mercancías, el ejercicio de su actividad de trabajo o que se dediquen a tareas transfronterizas, en este renglón estarían los trabajadores del mar.

4.2.7 Orden TMA/286/2020: Se prorroga la prohibición de entrada a buques de pasaje procedentes de la República Italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles para limitar la propagación y contagio de COVID 19.

[23] UE - Unión Europea.

[24] Espacio sin restricciones de circulación entre sus fronteras que incluye a los países miembros de la UE, Islandia, Noruega y Suiza.

Esta orden mantiene la decisión del consejo de ministros del 12 de marzo de 2020 en la que se prohíbe la entrada a territorio español de buques de pasaje que hayan embarcado pasajeros en puertos de la República de Italia, se mantiene al mismo tiempo la prohibición de ingreso de todos los buques de crucero, sin importar su procedencia.

4.2.8 Orden TMA/309/2020: Se modifica la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo, por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima.

La prórroga en el estado de alarma tras el Real Decreto 476/2020, hace notar que las decisiones puestas en práctica deben esclarecer sus lapsos para evitar incertidumbre ante un posible cambio repentino en las políticas públicas para la contención de la pandemia, por ello, se modifican los plazos mencionados en la Orden TMA/258/2020 para la extensión de vigencia de documentos y se decide que se mantenga mientras lo haga el estado de alarma, y que sea a partir del final de este que comienzan a contarse los plazos para tramitación de renovaciones y obtención de certificados.

Al mismo tiempo, se añade un artículo adicional dedicado a las embarcaciones de recreo, se procede a ampliar la validez de los títulos náuticos, certificados de navegabilidad, tiempos de despacho, certificados y otros documentos relativos a los buques. Igualmente se suspenden las inspecciones, excepto en situaciones que puedan poner en peligro el ambiente o las personas.

También se le da potestad al director general de la Marina Mercante para tomar las decisiones que crea necesarias respecto a las normas de revalidación de títulos y certificados, para garantizar que se desarrollen las actividades esenciales de formación, así como extender validez de documentos con plazo de hasta seis meses después del fin del estado de alarma.

4.2.9 Resolución de 21 de abril de 2020 del Instituto Social de la Marina: Se actualizan determinadas medidas, con motivo del COVID 19, con relación a las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero.

Se decide la extensión de validez de certificados de formación marítima por hasta seis meses posteriores a su caducidad. Se aplica el mismo principio a la vigencia los certificados médicos de aptitud, además eximiendo a aquellos trabajadores que por estarse incorporando por primera vez al trabajo marítimo no cuentan con uno, también de los botiquines preceptivos a bordo y se comunica la posibilidad de que quienes no puedan acogerse a estas extensiones, en el caso de los botiquines, hagan solicitudes para su tramitación de forma telemática a través de los medios digitales del Instituto Social de la Marina.

4.2.10 Orden TMA/374/2020: Se establece la documentación con la que podrán acreditar su condición los tripulantes de los buques para facilitar su circulación, a fin de asegurar los servicios de transporte marítimo.

Con el fin de preservar la continuidad de las labores marítimas, fundamentales para garantizar el abastecimiento del país y la movilidad de las personas, desde la península hacia los territorios no peninsulares y, evidentemente también con terceros países, es clave garantizar la circulación y el acceso a hospedajes necesarios a los trabajadores de esta actividad. Con base en las excepciones contenidas en el TMA/270/2020, que deja claro que no deberá negarse la entrada a aquellas personas en el desempeño de sus actividades laborales, particularmente el transporte de mercancías. En sintonía igualmente con las peticiones reiteradas desde la OMI de designar a todos los trabajadores de mar como personal esencial, para proteger las cadenas de suministros y las orientaciones similares dispuestas por la Comisión Europea.

Se resuelve definir la documentación que servirá para demostrar la vinculación laboral con el trabajo marítimo para facilitar las tareas de cambios de tripulación, hospedajes, y viajes aéreos necesarios para incorporaciones o repatriaciones.

Mientras esté vigente el estado de alarma, sólo se permitirá la circulación en el territorio español y el cruce de sus fronteras a aquellos trabajadores que lo requieran para embarcar o desembarcar un buque en puerto español o extranjero, o regresar a su lugar de residencia.

Como documentos de acreditación se deberán mostrar cuando fuese requerido el certificado profesional o documento de identidad del marino o libreta marítima, junto a alguno de estos tres se deberá presentar también el contrato de trabajo con quien contrata, puede ser el capitán del buque, alguna agencia de colocación o un contrato escrito. Este segundo documento deberá contar con el nombre del marino, que debe coincidir con el del primero, las fechas estimadas de embarque y desembarque y la información del buque para su verificación.

Se facilitarán los permisos de desplazamiento para los hospedajes requeridos para el descanso de los tripulantes o por el tiempo necesario para conmutar desde o hacia el puerto español donde está el buque.

4.2.11 Medidas para minimizar los efectos de la crisis sanitaria ocasionada de Covid 19 en el ámbito de la marina mercante.

Esta circular sirve para comunicar en síntesis las decisiones tomadas por el Gobierno de España para mitigar los efectos del Covid 19 en el trabajo marítimo para esa fecha, partiendo del estado de alarma decretado el catorce de marzo y las órdenes posteriormente publicadas. En forma general se comunica lo ya mencionado en el apartado dedicado a la orden TMA/258/2020 sobre la extensión de validez de distintos documentos relacionados con certificados de entrenamiento obligatorios en el marco legal local e internacional pero que, vistas las circunstancias extraordinarias, representa un gran reto garantizar su obtención oportuna, como a los certificados médicos de aptitud a los que se extiende su vigencia a seis meses después de la que figura originalmente en el documento. También se comunica la decisión de suspender las inspecciones salvo en caso de que haya factores prioritarios.

Además de prohibirse el desembarco de pasajeros en el país, se hace un informe de las restricciones navieras de transporte que aplican entre España y la República de Italia, que impiden el ingreso de cualquier embarcación procedente de puertos italianos, también se prohíbe el ingreso de cruceros al territorio sin distingo del puerto de origen.

Igualmente se mencionan las restricciones del territorio peninsular con las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla contenidas en órdenes mencionadas con anterioridad.

Se notifica la decisión de tomar medidas para facilitar el tránsito de marinos para actividades de transporte y pesca, permitiendo su cruce por las fronteras nacionales, además se adopta un criterio para determinar la condición de marino de un tripulante que no discrimine en origen para permitir su circulación por España y el acceso a alojamientos declarados esenciales para cumplir con los descansos o para desplazamientos desde o hacia el puerto donde se encuentra el buque.

También se notifica, la orden TMA/309/2020, que habla sobre la la ampliación de vigencia de los documentos relativos a la náutica de recreo por la duración del estado de alarma, la suspensión de las actividades de ocio o deportivas que involucren embarcaciones, la prohibición de la navegación privada con fines de esparcimiento, se suspenden al igual que en la navegación comercial las inspecciones a menos que existiera una emergencia y finalmente también se extienden los periodos de despacho.

4.2.12 Orden TMA/384/2020, de 3 de mayo, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición hacia una nueva normalidad.

Con el objetivo, según el documento, de garantizar el transporte y la movilidad de personas y mercancías, se hace obligatorio el uso de mascarillas en medios de

transporte, incluyendo el marítimo, en el que solo se establece excepción de uso cuando el ocupante de la nave esté en su camarote en aquellos buques donde los hubiere.

También, se establece la obligación de los administradores de infraestructuras de entrada y salida de pasajeros que se deben tomar medidas para evitar aglomeraciones y que el paso por el lugar sea rápido y organizado, sin embargo, sólo menciona que se deben desplegar materiales visuales que invitan a la gente a cumplir con la distancia de separación o lavarse las manos, pero no especifica ni recomienda protocolos específicos que puedan implementarse para cumplir con este apartado.

4.2.13 Real Decreto 514/2020, de 8 de mayo, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el real decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19.

Con este decreto se declara la extensión del estado de emergencia y, en consecuencia, de muchas de las órdenes mencionadas, de forma complementaria se plantea la necesidad de equilibrar las restricciones con las repercusiones que tienen sobre las personas, especialmente sobre su salud mental, por lo que señala la necesidad de alinearse con la hoja de ruta emanada por la Unión Europea para la vuelta a la normalidad que plantea una evaluación continua que permita reducir y eliminar restricciones de forma responsable.

Se hace énfasis en que los procedimientos de desescalada deben atender a las circunstancias particulares de cada región, y a las medidas vigentes de las autoridades sanitarias.

4.2.14 Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo, por la que se establecen las condiciones a aplicar en la fase I de la desescalada en materia de movilidad y se fijan otros requisitos para garantizar una movilidad segura.

En el marco del PTNN[25], se plantea un movimiento progresivo hacia condiciones de nueva normalidad[26] en el desempeño de las actividades marítimas. En ese sentido se procede a reducir las restricciones previstas para el uso de medios de transporte en el territorio insular, tanto en las Islas Canarias y el Archipiélago de las Islas Baleares como la conexión con el territorio peninsular, de esta forma se establecen tarifas, capacidad y regularidad de transporte interno lo que podría tener un impacto positivo en la movilidad de tripulaciones o desarrollo de planes de cambio o repatriación de marinos en la zona.

Sin embargo, mientras se flexibiliza el transporte interno, en medidas más directamente enfocadas al sector marítimo, se prohíbe el desembarco de pasajeros en la Comunidad Autónoma de Canarias, aunque se especifican para el transporte interno la autorización de actividades marinas de turismo que no sean cruceros, las requeridas para actividades de formación o entrenamiento y aquellos dedicados al ocio.

También se mantiene la política de eximir de restricciones a las embarcaciones dedicadas exclusivamente al transporte de cargas, con fines humanitarios o médicos.

En el caso particular de las Islas Baleares se establece una obligatoriedad mínima de dos vuelos entre Palma de Mallorca e Ibiza bajo una restricción de aforo de sólo la mitad de los ocupantes, mientras que con el fin de comenzar el restablecimiento del transporte marítimo se acordó reiniciar las rutas de transportes interinsulares dejando en manos de la comunidad la regulación de la actividad; igualmente y bajo las mismas condiciones, se restablecen los transportes de pasajeros que conectan a la península con esta región.

Se replican las resoluciones sobre autorización de embarcaciones de recreo, y las excepciones de cualquier restricción restante para actividades de transporte de

[25] Plan de Transición para una Nueva Normalidad.

[26] Expresión comúnmente utilizada para retomar actividades bajo un marco de medidas de higiene y protección que reduzcan la transmisión.

carga, humanitarios y médicas.

En el caso de ambas comunidades, aunque se exime de las restricciones de entrada a embarcaciones de diferente naturaleza, las tripulaciones deberán adherirse a las restricciones de movilidad locales mientras estén atracadas.

Finalmente se enumeran las condiciones a cumplir para el ejercicio de la navegación por recreo, en las que no se profundiza porque se ha establecido el foco en las actividades de fines comerciales, por su vulnerabilidad y potencial incidencia en la transmisión de COVID 19.

4.2.15 Orden SND/403/2020, de 11 de mayo, sobre las condiciones de cuarentena a la que deben someterse las personas procedentes de otros países en su llegada a España, durante la situación de crisis sanitaria originada por el COVID 19.

Se requiere a partir del momento de aplicación de esta orden un periodo de 14 días de cuarentena para personas provenientes del extranjero, bajo ciertas excepciones médicas, alimenticias, de emergencia o laborales, que sean sujeto de excepción según el decreto de alarma.

Además, se acuerdan los mecanismos para contactar a quienes estén en cuarentena para verificar el cumplimiento y que, si alguien presenta síntomas lo informe para chequear la trazabilidad.

Sin embargo, las restricciones no aplican a las tripulaciones ni a los transportistas siempre y cuando no hayan entrado en contacto con alguien diagnosticado como positivo para COVID 19.

4.2.16 Orden TMA/410/2020, de 14 de mayo, por lo que se limita la entrada en España a las aeronaves y buques de pasaje a través de los puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional.

En relación con el PTNN, se flexibiliza la entrada, designando una serie de puertos

y aeropuertos como accesos a España, incluyendo buques con pasajeros de puertos extranjeros. Los puertos autorizados en esta orden fueron Barcelona, Bilbao, Las Palmas de Gran Canarias, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife, Valencia, Vigo, Santander, Alicante y Motril. Las decisiones sobre los procedimientos para reducir los riesgos de contagio quedan a disposición del Ministerio de Sanidad.

El resto de entradas seguirá disponible para las excepciones del transporte marítimo de carga y humanitario.

4.2.17 Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19 al proceso de desescalada.

Se definen los mecanismos de movilidad de embarcaciones de recreo hacia actividades de mantenimiento o reparación, para astilleros o en caso de que haya alguna actividad comercial involucrada. Para ello, el traslado se hará sin pasajeros, se notificará previamente de forma electrónica y se respetarán los procedimientos en marcha para contención del virus en el área.

También se establece la ampliación de los permisos de gestión de agua de lastre que vencían en 2020, bajo el esquema contenido en el “Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques”. La solicitud se hará de forma electrónica y podrá otorgarse un plazo de extensión de hasta 12 meses.

Se deja sin efecto la prohibición de entrada para buques procedentes de Italia y, se modifica la ampliación de validez de títulos. También, se dispone a retomar las actividades inspectoras.

Se dan facultades especiales al director de la marina mercante para tomar las medidas nacionales que considere adecuadas y que no se contemplen en la orden,

particularmente en materia de formación y extensión de certificados.

4.2.18 Orden SND/487/2020, de 1 de junio, por la que se establecen las condiciones a aplicar en la fase 2 y 3 del Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad en materia de servicios aéreos y marítimos.

Se restablece el transporte de pasajeros de la península a Canarias, se permite en todo el territorio nacional el transporte turístico, mientras no se trate de cruceros, en el caso de Baleares y Canarias se mantiene la prohibición de superar el 50% de la capacidad de estos buques.

Se permite el ejercicio de actividades destinadas al recreo, siempre y cuando no supere el 65% de la capacidad de la nave, a menos que sean residentes del mismo domicilio, en cuyo caso podrá ser un máximo de 10 personas, para ello se permite la renta de equipos destinados a este uso. Sea propia o alquilada, la nave debe permanecer en el área en la que esté amarrada.

El aforo permitido en los buques en el resto del territorio se fija en 70% para poder organizar a los pasajeros con separación.

4.2.19 Orden PCM/531/2020, de 16 de junio, por la que se publica el acuerdo del consejo de ministros de 16 de junio de 2020, por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como "Puntos de Entrada con capacidad de atención a Emergencias de Salud Pública Internacional", según lo establecido en el reglamento sanitario internacional (RSI-2005), para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19.

Se reafirman los puertos autorizados para recibir buques de pasaje internacionales mencionados en la TMA/410/2020, además, se incluyen Algeciras y Tarifa bajo el marco establecido por el Ministerio de Sanidad para evitar que tengan incidencia negativa en la situación epidemiológica de las localidades.

4.3 Recursos adicionales

En esta sección se incluye información complementaria que considero importante incluir en el contexto del desarrollo del tema. Incluye información referente a procedimientos y restricciones del trabajo marítimo proveniente de la Unión Europea, tratados internacionales y algunos datos referentes a la evolución de la pandemia.

4.3.1 Declaración conjunta de los miembros del Consejo Europeo de 26 de marzo de 2020.

Para limitar el avance de la pandemia la Unión Europea recomienda la puesta en práctica de los procedimientos del ECDC[27] según la guía diseñada por el panel de asesores de la agencia para el COVID 19, además, plantea que la evolución rápida del virus hace necesario la revisión continua de estas herramientas ya que se anuncia que pueden cambiar en función de la nueva información que pueda estar disponible para los expertos epidemiólogos a través del mecanismo de respuesta integrada[28] de la UE.

Se restringen los viajes a la UE que no se consideren necesarios, al tiempo que se evalúan los controles de fronteras internas para practicar el control necesario, sin poner en riesgo el comercio en la zona ni las posibilidades de viajeros de llegar a su hogar al haberse quedado atrapados por las restricciones de movilidad, o trabajadores de llegar a su destino para mantener en marcha actividades esenciales.

Se compromete además el CE a enfrentar la desinformación, haciendo uso de la información comprobada y con soporte científico más reciente.

[27] "European Center for Disease Prevention and Control" o Centro Europeo para prevención y control de enfermedades, es un órgano que ofrece vigilancia, estudio y respuesta a las enfermedades infecciosas, sirviendo de investigador y asesor de la Unión Europea.

[28] IPCR por sus siglas en inglés es un mecanismo que ofrece al Consejo Europeo apoyo e información para la toma de decisiones en situaciones que pueden tener efectos políticos extraordinarios.

En otro orden de ideas, se hace un llamamiento a redoblar esfuerzos para garantizar que se pongan a disposición de todos los estados miembros los equipos médicos, herramientas de diagnóstico y medicinas necesarias para enfrentar la pandemia, con criterios claros y justos de asignación basados en los datos epidemiológicos locales. Con este propósito la Comisión se compromete a evaluar las existencias de instrumentos necesarios y las capacidades de importación y de producción local, a fin de tomar las decisiones que aseguren el abastecimiento y aumentar la capacidad de testeo.

Se pondrán en práctica todos los instrumentos para apoyar la investigación sobre el virus y promover la coordinación de esfuerzos dentro de la comunidad científica en Europa para hacer frente a los retos prioritarios con todas las herramientas a disposición al mismo tiempo que se debe procurar mantener un intercambio continuo de información con los socios.

También se plantea la urgente necesidad del desarrollo de una vacuna y se garantiza el soporte científico y económico completo para lograr ese objetivo.

De forma general también se resalta en esta comunicación la importancia de que las naciones que integran la Unión Europea puedan tomar decisiones independientes basadas en su realidad particular, por lo que se da autonomía para tomar medidas excepcionales.

4.3.2 Guía de la UE sobre la protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para marinos, pasajeros y otras personas a bordo de buques, de 08 de abril de 2020.

Con el fin de garantizar la salud de los trabajadores del mar y la disponibilidad de bienes se recomienda que las acciones a tomar por los Estados en la fase temprana de la pandemia cumplieran con lo siguiente:

- Protección de las cadenas de suministros, por lo que se invita a asegurar la facilidad de tránsito de los trabajadores marítimos sin importar su nacionalidad y se deben garantizar los cambios de tripulación en puertos

acordados en toda la Unión ya que estos deben ser considerados trabajadores esenciales. Los puertos elegidos para esto deben contar con servicios médicos, hospedajes cercanos en los que puedan hacerse cuarentenas y con acceso a rutas ferroviarias y aeropuertos que estén en funcionamiento.

- Aunque se ha procurado permitir el tránsito a los trabajadores marítimos, se evidencian muchas dificultades en conseguir los medios para su traslado al país de embarco o de repatriación, por lo que se llama a los Estados Miembros a prestar el soporte que se requiera para hacer los arreglos de viaje que sean necesarios.

- Los trabajadores del mar no deben enfrentarse a obstáculos en su ingreso y movilidad dentro del territorio de los miembros cuando así lo requieran para efectuar su embarque o repatriación.

- Se deben tomar las medidas necesarias para identificar los riesgos a los que se enfrentan los trabajadores marítimos y portuarios y poner en acción instrumentos de prevención que salvaguarda de su seguridad.

- Se informa sobre la disponibilidad de una herramienta para preparación y respuesta a casos de COVID 19 en las puertas de entrada de la Unión Europea, disponible para su revisión en el anexo 7.

- Todos los cambios normativos y nuevas regulaciones que se quieran introducir deben hacerse en consulta con empleados y empleadores de la actividad marítima y portuaria.

- Respecto a los cruceros, se hace hincapié en que la responsabilidad de repatriación recae en las empresas[29], mientras que a aquellos cruceros con

[29] Los servicios de crucero usualmente se venden por paquetes, por lo que encajan en la denominación de viajes por paquetes y arreglos de viaje del consejo de 25 de noviembre del parlamento europeo, en la directiva (UE) 2015/2302 disponible en el anexo 8.

bandera de algún Estado miembro de la UE se le deberá permitir el desembarco en algún puerto del Estado que se la otorgó y asegurar los medios de acceso a servicios sanitarios y medios de movilidad requeridos en su territorio. De no ser fe un estado Miembro se deberían acordar las condiciones con la empresa que opera el crucero, a menos que se requieran acciones expeditas por cuestiones humanitarias.

- En caso de que un Estado Miembro no pueda recibir algún buque de tipo crucero se deberá prestar la colaboración requerida para su desembarco en otro Estado, de ser posible que sea parte de la UE.

- Cuando haya casos de COVID 19 a bordo que deban tratarse fuera del buque se deberá acomodar los medios para proveer asistencia en el centro sanitario más cercano con capacidad.

- Se deben facilitar las visas a los trabajadores marítimos provenientes de países a los que se le requieran y que no la hayan podido tramitar con anticipación.

- Se descartan las restricciones de exportación para EPP[30] cuando su uso se destine a embarcaciones.

[30] La Unión Europea había declarado al momento de esta publicación un régimen de veto a la exportación de equipos de protección personal usados para reducir la incidencia del COVID 19.

5 CONCLUSIONES

La crisis ocasionada por el COVID 19 sigue teniendo efectos en la vida diaria de los ciudadanos de todo el mundo en el momento de la redacción de este proyecto, de hecho, nuevos brotes y medidas restrictivas en China amenazan parte del sustancial avance logrado en dos años de intenso sacrificio.

Durante el desarrollo de los análisis de las circulares, comunicaciones y recursos puestos a disposición por la OMI lo primero que se hizo evidente fue que no había un marco de acción establecido de forma práctica para enfrentar un escenario como el que la pandemia COVID 19 presentó al mundo. Esa evidencia se enmarca en lo reiterativo de los temas abordados, como en los cambios constantes en recomendaciones y procedimientos. Fue un proceso de aprendizaje en caliente, en el que a medida que se avanzaba sobre el entendimiento de las características de la enfermedad y su transmisión, se actualizaban las recomendaciones y, en algunos casos, la nueva información era contraria a la anterior.

Igualmente, se debe resaltar el uso y distribución responsable de la información por parte de la OMI, que además demostró de forma efectiva su capacidad de asociación con otras instituciones como la OMS o la OIT para procurar la protección de la seguridad de los trabajadores del mar, el respeto a su derecho a condiciones laborales justas e incluso defender el cumplimiento de sus derechos humanos, entendiendo que la crisis no es excusa para vulnerar ninguno.

Sabiendo que el transporte marítimo es vital para la existencia de las cadenas de suministros, la OMI escogió un enfoque en el que se pusieron a disposición recomendaciones de organismos competentes sobre procedimientos de diversa índole como contactos en los puertos, de movimientos detallados para cambios de tripulación y repatriaciones, uso de equipos de protección personal, protocolos ante un caso sospechoso o positivo, formas de comunicación y mucho más. También se pusieron a disposición buenas prácticas recopiladas de experiencias en todo el mundo con ejemplos de éxito verificable. La OMI también sirvió como guía para que se establecieran objetivamente y con base en el marco legal existente

responsabilidades y márgenes de acción de los actores involucrados.

Para hacer viable la actividad del comercio marítimo internacional, es menester el cuidado de los marinos, por ello, se considera que la OMI ha sido determinante, pues ha procurado en todo momento la continuación de las actividades al hacerlas cada vez más seguras y ha puesto al alcance de todos y de manera sencilla los recursos necesarios para el esfuerzo compartido que significa detener la pandemia.

Sin embargo, en el caso de la hipótesis número uno, en la que se plantea que por sí misma la OMI puso a disposición un marco de acción satisfactorio para la protección de la salud de los trabajadores y la continuidad de la actividad marítima, la respuesta es que cuanto menos dudosa ya que, aunque se fueron aprendiendo las lecciones pertinentes y actualizando procedimientos con estos propósitos, a veces las incidencias ya estaban fuera de control, en parte por la incapacidad de la OMI de servir como algo más que un mediador y también por no tener previamente ningún plan, dependiendo en buena parte de información que evoluciona continuamente, lo que hacía centrar los esfuerzos en las condiciones particulares de la COVID 19 y no en un plan genérico de acción frente a ESPII.

Por otro lado, así como se reconoce la actuación de la OMI como un catalizador de información y un agente clave de promoción de cooperación para el logro de resultados, se perciben también limitaciones fundamentales en términos de aplicabilidad de sus decisiones, en general, recomendaciones vitales como otorgar el estatus de trabajadores esenciales a los marinos sin importar su origen, suspender visas o permisos para su circulación por territorios, o incluso permitirles desembarcar, fueron desestimadas por naciones durante meses, vulnerando en muchos casos convenios adquiridos por esos países en relación a permitir entrada de buques a sus puertos por razones médicas o para cambios de tripulación, incluso cuando estos cambios eran requeridos por moratorias con la legislación internacional sobre la duración de los contratos en el sector marítimo.

En esos casos, fue clara la incapacidad de la OMI de hacer cumplir en algunos Estados sus obligaciones, e incluso invitaba a las compañías a ejercer presión

combinada sobre estados portuarios que seguían imponiendo restricciones que atentaban contra la continuidad segura del comercio marítimo.

En el marco normativo español en cambio, al ser un gobierno de una nación, se tomó una ruta de acciones de restricciones con el objetivo de reducir el contagio del virus, especialmente en el periodo inicial, estableciendo una situación de emergencia, diseñando múltiples órdenes, mayoritariamente desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, enfocadas a reducir los riesgos asociados al transporte marítimo. Sin embargo, estas acciones estuvieron dirigidas hacia las actividades de transporte marítimo de pasajeros, embarcaciones para uso turístico y de recreación y especialmente los cruceros, obviando otros gremios del sector.

En el caso de los cruceros se prohibió la entrada de los mismos a los puertos españoles, salvo por razones humanitarias, mientras que el transporte de pasajeros fue restringido inicialmente para embarcaciones procedentes del extranjero y tiempo después para las conexiones entre la península y los territorios insulares, al igual que la península con Ceuta y Melilla, estableciéndose una frecuencia mínima de vuelos dentro de las islas y con excepciones de las restricciones por razones humanitarias o médicas.

Sin embargo, siempre hubo uno consideración especial desde el punto de vista normativo para las actividades marítimas de carga y descarga que se eximieron casi en la totalidad de las restricciones y para las que se procuró el cumplimiento de las obligaciones del país para facilitar los medios para cambios de tripulación, repatriación y acceso excepcional por razones humanitarias o médicas.

En mayor o menor medida fue clara la política de España para ponerse al día con las recomendaciones, protocolos y decisiones de las organizaciones de las que es miembro de forma rápida y efectiva, dando efecto a decisiones sobre protocolos de seguridad, restricciones de ingreso y definición de una cantidad reducida de puertos para asuntos humanitarios.

Igualmente se procedió de manera oportuna a suspender la caducidad de

documentos claves cuya posibilidad de renovación se había visto comprometida producto de la interrupción de las actividades no esenciales como consecuencia de la pandemia de COVID 19, en ese sentido la orden TMA/258/2020 es clave, pues no sólo extendió la validez de los títulos administrativos y de inspección, sino que de forma acertada por ser el sector específico, deriva la responsabilidad de la toma de decisiones respecto a los documentos al Director General de la Marina Mercante como autoridad competente en la materia. De esa forma debería garantizarse una visión sobre los pasos a dar con conocimiento de las situaciones particulares que inciden. En este apartado se considera que fueron las decisiones correctas, pues evitan atascos en actividades asociadas a situaciones que para ese momento no se podían remediar de forma inmediata. Además, las extensiones estaban sujetas a criterios objetivos que servían como prueba de las competencias de los trabajadores, sin menospreciar la razón de ser de los periodos de caducidad, pero entendiendo que es una situación única.

Tras estos argumentos se evalúa la veracidad de la segunda hipótesis, en la que se considera que el Gobierno de España desplegó acciones que tenían por objetivo proteger a los trabajadores del mar mientras protegía sus intereses comerciales. En este caso, se considera que se puso la mayor parte del esfuerzo en proteger a la población local del potencial riesgo de transmisión que, por sus condiciones laborales, representan los marinos. Se valora positivamente que, a excepción de las actividades de ocio y restauración, se atendió desde el primer momento la necesidad de establecer excepciones en aquellas medidas que pudieran resultar en interrupciones de las actividades comerciales marítimas, incluyendo las actividades de cambio de tripulación. En términos de seguridad específica de los trabajadores, España se limitó a reproducir y aplicar las exigencias, recomendaciones y procedimientos publicados por las organizaciones internacionales especialistas, tanto en materia de salud como transporte, de las que es miembro.

Entendiendo que era imposible prever las características epidemiológicas de la enfermedad y, en consecuencia, tener protocolos y equipos de protección de manera anticipada, se considera que el esfuerzo español, desde el punto de vista

normativo, fue correcto para el transporte de cargas y bien dirigido hacia la consecución de un trabajo marítimo ininterrumpido y seguro en el contexto de pandemia. Por lo que se considera que, si se cumple esta hipótesis, siempre y cuando no se incluyan los buques crucero y de pasajeros.

Uno de los cambios más importantes en las condiciones del trabajo marítimo que se produjo durante la pandemia fue la introducción de las cláusulas de no desembarque de los fletadores, particularmente en los de larga duración, y que fue rápidamente respondido de forma legal por parte de la OMI por vulnerar derechos laborales y humanos de los marinos mercantes, con periodos de embarque demasiado largos en la mar. Igualmente, se produjo una reacción generalizada entre fletadores y armadores para rechazar esta práctica y animar a quienes fletan un barco a involucrarse como parte activa en garantizar que se respetan las condiciones adecuadas de trabajo en el buque que les presta el servicio. Estos actores privados, asumen igualmente su responsabilidad primaria en asegurarse que sus clientes respeten los derechos de las tripulaciones, tanto en la disposición de equipos de protección personal, como de servicios médicos mínimos a bordo, respetando el tiempo que su contrato establece y que se realicen los cambios de tripulación necesarios, comprometiéndose a ser flexibles e invitando al resto a hacer lo mismo, incluso cuando sea necesario cambiar de ruta a otro puerto no previsto y retrasarse por estas razones.

En relación con este tema las instituciones privadas asociadas en el foro marítimo internacional asumen explícitamente su responsabilidad y compromiso en la declaración Neptuno y presentan los protocolos STAR como un esfuerzo sincero y bien estructurado por dar forma a un protocolo que reduzca el riesgo para los países que permiten el tránsito de tripulaciones. También presentan una guía de buenas prácticas para fletadores en la que se rechaza la cláusula de “no desembarco” y además se recomiendan acciones concretas para evitar su implementación, invitando a todos los involucrados en la actividad a asumir un rol activo que procure la seguridad de las tripulaciones como principio prioritario de operaciones.

Para evitar el uso masivo de la cláusula mencionada fue clave la acción oportuna

de la OMI que motivó a los responsables a desmarcarse de una práctica potencialmente ilegal y procurar alternativas que permitan conseguir acuerdos entre todas las partes de la actividad para garantizar su continuidad de forma responsable y accediendo a hacer consideraciones especiales cuando las circunstancias lo demanden. Sin embargo, estas buenas prácticas solo están garantizadas por los miembros de estos acuerdos, lo que deja espacio para mejorar respecto a la capacidad que tienen las instituciones para hacer cumplir con sus obligaciones y para evitar abusos en una actividad que por su naturaleza es ejecutada de forma global.

Con toda la información disponible y sabiendo que la actividad marítima involucra a la gran mayoría de los países, se destaca la ambigüedad que puede presentarse en el trabajo marítimo en una situación excepcional como la causada por el COVID 19, ya que mientras por un lado había un esfuerzo común en España, la Unión Europea y en muchos otros países dentro de los términos de la OMI, OMS y otros, algunos países diseñaron sus propias acciones de forma independiente tratando de atender sus propios problemas, generando disparidades en los procedimientos y protocolos, problemas en intercambio de información y erosionando el compromiso por honrar los deberes en el marco del comercio marítimo internacional. Lo que resultó en cientos de miles de marinos que de forma simultánea seguían en sus actividades, a pesar de haber superado el tiempo previsto en sus contratos e incluso el previsto en la convención del trabajo (MLC) de la OIT de 2006, pudiendo considerarse trabajo forzoso.

Igualmente, las prohibiciones generalizadas de entrada en los puertos de los cruceros derivaron en una crisis de estos barcos fondeados y atracados en puertos por todo el mundo siendo particularmente vulnerables a brotes, incluyendo el declive de la salud mental sus tripulantes por estar particularmente aislados dentro del mismo buque durante tantos meses sin actividad. Sin embargo, la Unión Europea decidió que al menos en el territorio de los Estados Miembros se debía procurar el desembarco y repatriación en acuerdo y bajo el financiamiento de los operadores de los cruceros.

En el caso de la tercera hipótesis, se considera, por tanto, que la OMI puso a disposición de todas las partes implicadas en el Transporte Marítimo de una variedad de mecanismos y procedimientos para los Estados Miembros, siendo aquellos que lo pusieron en práctica los más beneficiados.

Para España se cree que, con la información disponible y en una situación de gran incertidumbre, se privilegió la experiencia y la pericia técnica de las instituciones especialistas internacionales. Por lo que en el caso local si se evidencia armonía, al menos en la parte comercial de carga y descarga. Sin embargo, no se considera tal armonía en el contexto global de los elementos mencionados anteriormente, incluyendo esfuerzos de agrupaciones que trataban de crear una uniformidad de acción, haciendo ver inconsistencias puntuales en este sentido.

6 RECOMENDACIONES

Con base a lo expuesto en el anterior apartado y en el análisis de las normas llevado a cabo, se hace constancia en todo momento de que una emergencia de naturaleza similar puede ocurrir en cualquier momento, por lo que se debe estar mejor preparado si esto volviera a ocurrir, recomendándose las siguientes acciones:

- Migrar de la creación de consejos y comités internacionales de evaluación de emergencias a protocolos diseñados para proteger a los países del riesgo de entrada de enfermedades a través del transporte marítimo. De esta manera se protege también a los trabajadores que lo hacen posible, sin menoscabo de sus derechos humanos y laborales y al mismo tiempo velando por la continuidad del funcionamiento del sector, avanzando sobre la recopilación de las mejores prácticas durante estos tiempos para crear una guía general de acción con base en los diferentes resultados y etapas de este escenario y las múltiples lecciones aprendidas.

- Los Marinos Mercantes deberían ser considerados trabajadores esenciales de forma permanente, por lo que debe revisarse la pertinencia de exigir a personas en el ejercicio de su trabajo visados y permisos especiales de entrada.

- Estamos en plazos de revisar, mejorar y tener a disposición los protocolos de movilidad interna y demarcación de puertos clave para las actividades de cambio de tripulaciones en casos de ESPII y promover mecanismos que garanticen la entrada de buques a puertos cercanos por razones médicas o humanitarias.

- Se invita a trabajar en un marco normativo internacional de carácter vinculante, que permita garantizar que todas las instituciones públicas y privadas cumplan con las responsabilidades adquiridas con sus trabajadores y establecer acciones sancionatorias contra quienes las vulneren.

7 FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- OMI. Circular nº 4204/Add.28 Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones de la OMS para promover medidas de salud pública en los buques de carga y los buques pesqueros. 26 de agosto de 2020.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20n%C2%BA%204204-Add.28.pdf

- OMI. Resolución MSC.473(ES.2) Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. 21 de septiembre de 2020.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.7-Circ.1-Rev.18%20-.pdf

- ONU. Resolución A/75/L.37 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. 24 de noviembre de 2020.
  https://tft.unctad.org/wp-content/uploads/2021/02/A_75_L.37_S.pdf

- OIT. Resolución GB.340(Rev.2) Resolución concerniente a los problemas del trabajo marítimo y la pandemia del COVID-19. 8 de diciembre de 2020.
  https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760649.pdf

- OMI. Circular nº 4204/Add.14/Rev.1 Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19) . 5 de octubre de 2020.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20n%C2%BA%204204-Add.14-Rev.1.pdf

- OMI. Circular nº 4204/Add.38 Declaración conjunta en la que se insta a todos los Gobiernos a que concedan prioridad a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar y las tripulaciones aéreas. 25 de marzo de 2021.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/Documents/Circular%20n%C2%BA%204204-Add.38%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-

%20Declaraci%C3%B3n%20Conjunta%20En%20La%20Que%20Se%20InstaA%20Todos%20Los%20Gobiernos%20A%20Qu...%20(Secretar%C3%ADa).pdf

- OMI. Circular MSC.1/Circ.1636/Rev.1 Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID 19). 22 de abril de 2021.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1636-Rev.1.pdf

- OMI. Circular nº4204/Add.40 Herramienta de diligencia debida para apoyar los derechos humanos de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. 17 de mayo de 2021.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/Documents/Circular%20n%C2%BA%204204-Add.40%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Herramienta%20De%20Diligencia%20Debida%20Para%20ApoyarLos%20Derechos%20Humanos...%20(Secretar%C3%ADa).pdf

- OMI. Circular nº 4204/Add.44 Declaración conjunta instando a mantener la colaboración para tratar la crisis de los cambios de tripulación, salvaguardar la seguridad y salud de la gente de mar y evitar la disrupción de las cadenas de suministro durante la actual pandemia de COVID-19. 28 de febrero de 2022.
  https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/Documents/Circular%20n%C2%BA%204204-Add.44%20-%20Coronavirus%20(Covid%2019)%20-%20Declaraci%C3%B3n%20Conjunta%20OmiOitUnctadOmsInstando%20A%20Mantener%20La%20Colabo...%20(Secretar%C3%ADa)%20(1).pdf

- FMG. Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change. 26 de enero de 2021.
  https://www.globalmaritimeforum.org/content/2020/12/The-Neptune-Declaration-on-Seafarer-Wellbeing-and-Crew-Change.pdf

- FMG. STAR protocols. 26 de enero de 2021.
  https://www.globalmaritimeforum.org/content/2020/12/The-Neptune-Declaration-STAR-protocols.pdf

- FMG. Best practices for charterers. 22 de mayo de 2021.
  https://www.globalmaritimeforum.org/content/2021/05/The-Neptune-Declaration-Best-Practices-for-Charterers.pdf

- FMG. Crew Change Indicator. Abril 2022.
  https://www.globalmaritimeforum.org/content/2022/04/The-Neptune-Declaration-Crew-Change-Indicator-April-2022.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/241/2020 por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Ciudad de Ceuta. 16 de marzo de 2020.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/16/pdfs/BOE-A-2020-3778.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/242/2020 por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Ciudad de Melilla. 16 de marzo de 2020.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/16/pdfs/BOE-A-2020-3779.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/246/2020 por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Canarias. 17 de marzo de 2020.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/17/pdfs/BOE-A-2020-3822.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/247/2020, de 17 de marzo, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Illes Balears.
  https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-3823-consolidado.pdf

- Ministerio del Interior. Orden INT/270/2020 por la que se establecen criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y seguridad pública con motivo de la crisis ocasionada por el COVID 19. 21 de marzo de 2020.
  https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-3972-consolidado.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/258/2020, por la que se dictan disposiciones respecto a los titulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima, al amparo del Real Decreto 463/2020.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/20/pdfs/BOE-A-2020-3894.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/286/2020, por la que se prorroga la prohibición de entrada a buques de pasaje procedentes de la República Italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles para limitar la propagación y contagio de COVID 19. 25 de marzo de 2020.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/26/pdfs/BOE-A-2020-4067.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA 309/2020, por la que se modifica la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo, por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima, al amparo del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. 31 de marzo de 2020.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/01/pdfs/BOE-A-2020-4210.pdf

- Ministerio de inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Resolución de 21 de abril de 2020 del Instituto Social de la Marina: Se actualizan determinadas medidas, con motivo del COVID 19, con relación a las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero.
  https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/23/pdfs/BOE-A-2020-4578.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Orden TMA/374/2020, por la que se establece la documentación con la que podrán acreditar su condición los tripulantes de los buques para facilitar su circulación, a fin de asegurar la prestación de los servicios de transporte marítimo, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. 28 de abril de 2020.
  https://www.boe.es/eli/es/o/2020/04/28/tma374/dof/spa/pdf

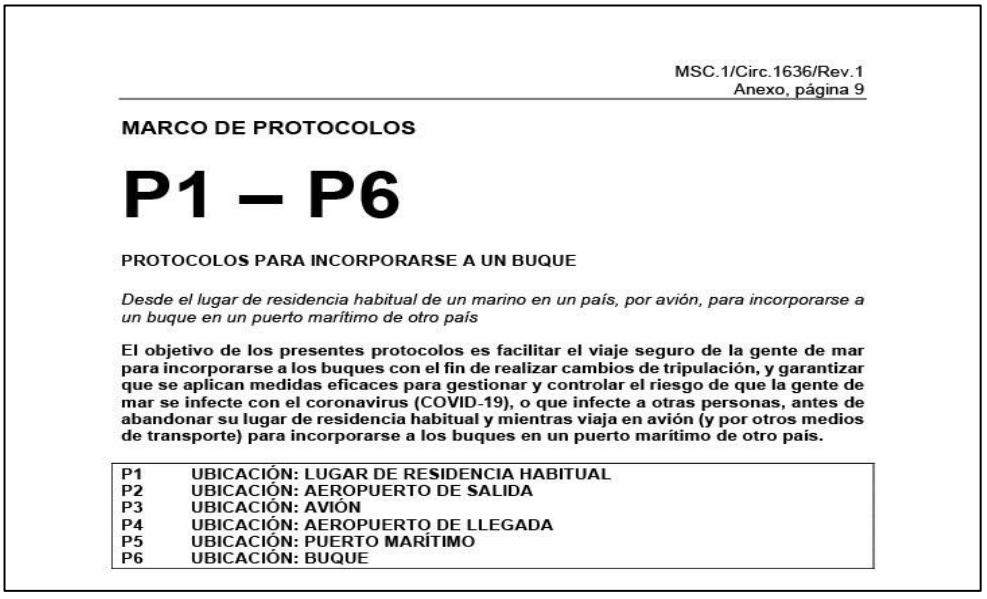
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Medidas para minimizar los efectos de la crisis sanitaria ocasionada de COVID 19 en el ámbito de la Marina Mercante. 28 de abril de 2020.
  https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/20200428_medidas_minimizar_efectos_covid19_ambito_marina_mercante.pdf

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Resolución de 22 de marzo de 2021 de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determinan las condiciones sobre el procedimiento de revalidación de los certificados de suficiencia del convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar.
  https://www.boe.es/boe/dias/2021/04/02/pdfs/BOE-A-2021-5218.pdf

8 ANEXOS

1. La magnitud de este anexo es de 52 páginas, por lo que se decide incluir el enlace permanente al recurso y dos imágenes referenciales:

   https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1636-Rev.1.pdf



MSC.1/Circ.1636/Rev.1
Anexo, página 9

MARCO DE PROTOCOLOS

P1 – P6

PROTOCOLOS PARA INCORPORARSE A UN BUQUE

Desde el lugar de residencia habitual de un marino en un país, por avión, para incorporarse a un buque en un puerto marítimo de otro país

El objetivo de los presentes protocolos es facilitar el viaje seguro de la gente de mar para incorporarse a los buques con el fin de realizar cambios de tripulación, y garantizar que se aplican medidas eficaces para gestionar y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus (COVID-19), o que infecte a otras personas, antes de abandonar su lugar de residencia habitual y mientras viaja en avión (y por otros medios de transporte) para incorporarse a los buques en un puerto marítimo de otro país.

P1	UBICACIÓN: LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL
P2	UBICACIÓN: AEROPUERTO DE SALIDA
P3	UBICACIÓN: AVIÓN
P4	UBICACIÓN: AEROPUERTO DE LLEGADA
P5	UBICACIÓN: PUERTO MARÍTIMO
P6	UBICACIÓN: BUQUE

Ilustración 1. Anexo 1 - 1/2

MSC.1/Circ.1636/Rev.1
Anexo, página 36

MARCO DE PROTOCOLOS

P7 – P12

PROTOCOLOS PARA EL ABANDONO DE UN BUQUE Y LA REPATRIACIÓN

Desde un buque que se encuentre en un puerto marítimo de un país, por avión, hasta el lugar de residencia habitual del marino en otro país

El objetivo de los presentes protocolos es facilitar el viaje seguro de la gente de mar a efectos de su repatriación, y garantizar que se apliquen medidas eficaces para gestionar y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus (COVID-19), o de que infecte a otras personas, durante todo el viaje en avión (y otras modalidades de transporte) hasta su lugar de residencia habitual en otro país.

P7	UBICACIÓN: BUQUE
P8	UBICACIÓN: PUERTO MARÍTIMO
P9	UBICACIÓN: AEROPUERTO DE SALIDA
P10	UBICACIÓN: AVIÓN
P11	UBICACIÓN: AEROPUERTO DE LLEGADA
P12	UBICACIÓN: LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL

Ilustración 2. Anexo 1 - 2/2

2. Acciones para los fletadores y dueños de carga:

https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/Documents/Circular%20n%C2%BA%204204-Add.40%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Herramienta%20De%20Diligencia%20Debida%20Para%20ApoyarLos%20Derechos%20Humanos...%20(Secretar%C3%ADa).pdf

Circular Letter No.4204/Add.40
Annex, page 5

1

MARITIME HUMAN RIGHTS RISKS AND THE COVID-19 CREW CHANGE CRISIS: A TOOL TO SUPPORT HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE

PART ONE

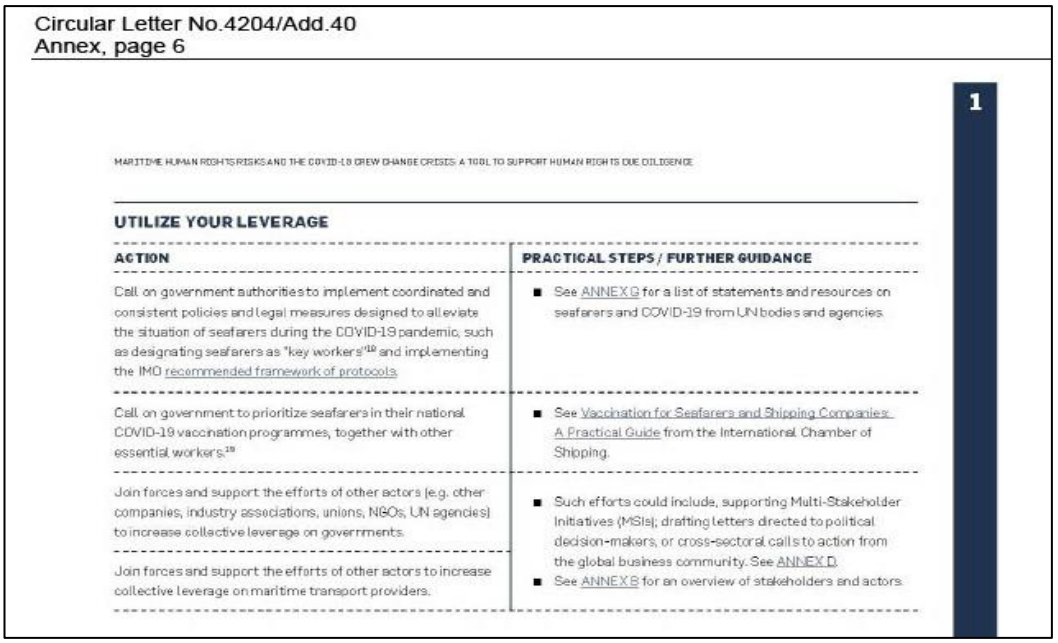
ACTIONS FOR CARGO OWNERS / CHARTERERS:
ENSURE RESPECT FOR SEAFARERS' LABOUR RIGHTS, HEALTH & SAFETY

ENGAGE WITH BUSINESS PARTNERS

- **Business partners of cargo owners:** Charterers, suppliers of services, logistics providers, maritime transport providers, other business partners who use maritime transport
- **Business partners of charterers:** Shipowners, ship operators

ACTION	PRACTICAL STEPS / FURTHER GUIDANCE
Cascade the latest version of the IMO Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel during the Coronavirus (Covid-19) Pandemic and use it as a basis for engaging in dialogue with your business partners.[7]	■ Familiarize yourself with the IMO Protocols which outline general measures to be implemented by governments and shipping companies to facilitate safe ship crew changes during the COVID-19 pandemic and share them with your business partners.
Outline expectations and verify that: a. No seafarers should be or have been on board for a continuous period of more than the default 11 months maximum period of service (derived from the MLC, 2006).[8] b. Vessel operators are limiting any avoidable crew contract extensions.[9] c. Seafarers are not to work beyond the expiration of their contracts without their consent, highlighting that to do so may be grounds for considering such work as forced labour.[10] d. Vessel operators are upholding the right of seafarers to both fair and free repatriation (as required by MLC, 2006).[11] e. The cost of any quarantine obligations, before or after joining the ship are not borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer.[12] f. Vessel operators are providing seafarers with adequate protective personal equipment (PPE).[13] g. Vessels transporting your goods grant seafarers access to medical care ashore (e.g. by permitting diversions in the route) as required by MLC, 2006.[14] h. Vessel operators are upholding safe manning requirements, in accordance with Flag State laws and applicable international standards.[15]	■ Seek a written assurance that your company's expectations are being met, and make this public when appropriate.[16] See ANNEX F for an example letter to business partners. ■ Make your company's expectations public, e.g. through annual corporate responsibility reports, enterprise website, or other relevant forms of disclosure.[17] ■ Engage with relevant stakeholders, in particular the International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Chamber of Shipping (ICS). See a list of relevant stakeholders/email addresses in ANNEX B. ■ Engage with third parties (e.g. NGOs, research consultancies) to help with the verification of commitments. See ANNEX B. ■ Review suppliers' company reports for statements on their policy and practice concerning crew changes. ■ ANNEX G contains resources with practical information on seafarer health and safety considerations during the COVID-19 pandemic.

Ilustración 3. Anexo 2 - 1/4



Circular Letter No.4204/Add.40
Annex, page 6

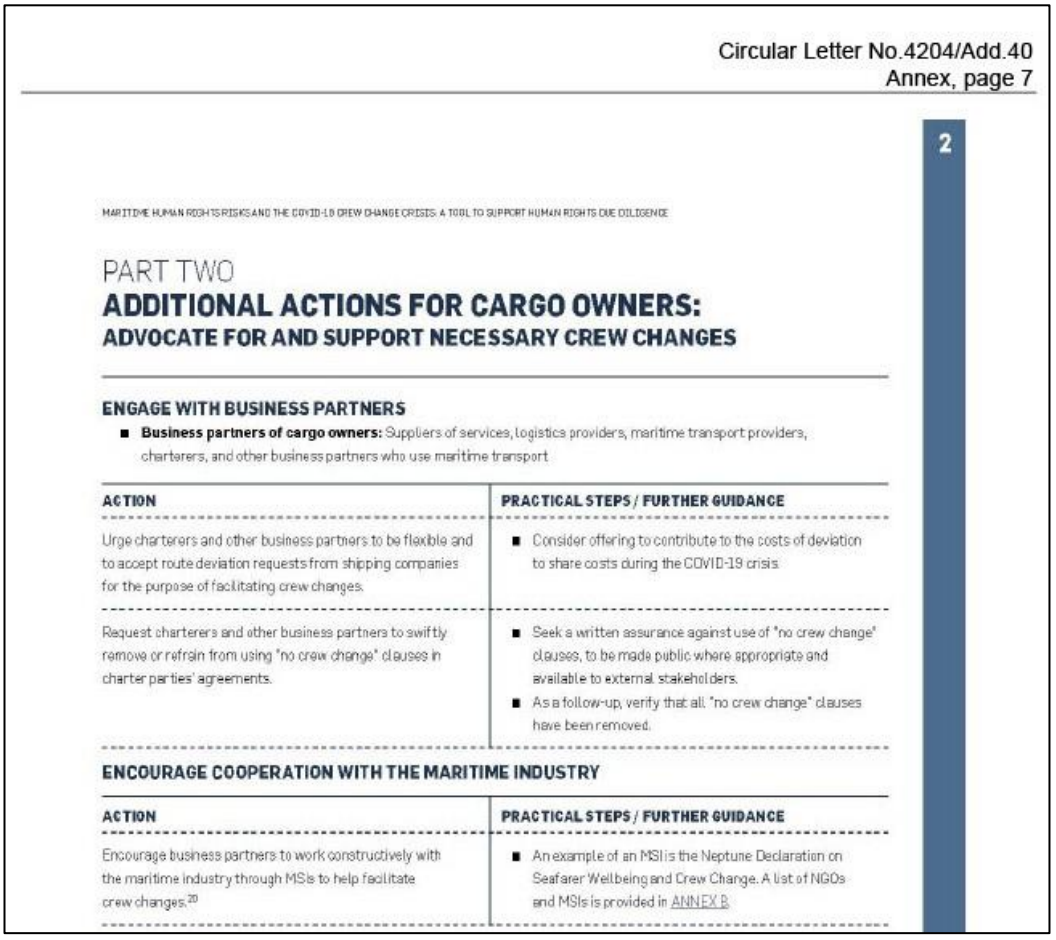
1

MARITIME HUMAN RIGHTS RISKS AND THE COVID-19 CREW CHANGE CRISIS: A TOOL TO SUPPORT HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE

UTILIZE YOUR LEVERAGE

ACTION	PRACTICAL STEPS / FURTHER GUIDANCE
Call on government authorities to implement coordinated and consistent policies and legal measures designed to alleviate the situation of seafarers during the COVID-19 pandemic, such as designating seafarers as "key workers"[18] and implementing the IMO recommended framework of protocols.	■ See ANNEX G for a list of statements and resources on seafarers and COVID-19 from UN bodies and agencies.
Call on government to prioritize seafarers in their national COVID-19 vaccination programmes, together with other essential workers.[19]	■ See Vaccination for Seafarers and Shipping Companies: A Practical Guide from the International Chamber of Shipping.
Join forces and support the efforts of other actors (e.g. other companies, industry associations, unions, NGOs, UN agencies) to increase collective leverage on governments.	■ Such efforts could include, supporting Multi-Stakeholder Initiatives (MSIs); drafting letters directed to political decision-makers; or cross-sectoral calls to action from the global business community. See ANNEX D.
Join forces and support the efforts of other actors to increase collective leverage on maritime transport providers.	■ See ANNEX B for an overview of stakeholders and actors.

Ilustración 4. Anexo 2 - 2/4



Circular Letter No.4204/Add.40
Annex, page 7

2

MARITIME HUMAN RIGHTS RISKS AND THE COVID-19 CREW CHANGE CRISIS: A TOOL TO SUPPORT HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE

PART TWO
ADDITIONAL ACTIONS FOR CARGO OWNERS:
ADVOCATE FOR AND SUPPORT NECESSARY CREW CHANGES

ENGAGE WITH BUSINESS PARTNERS

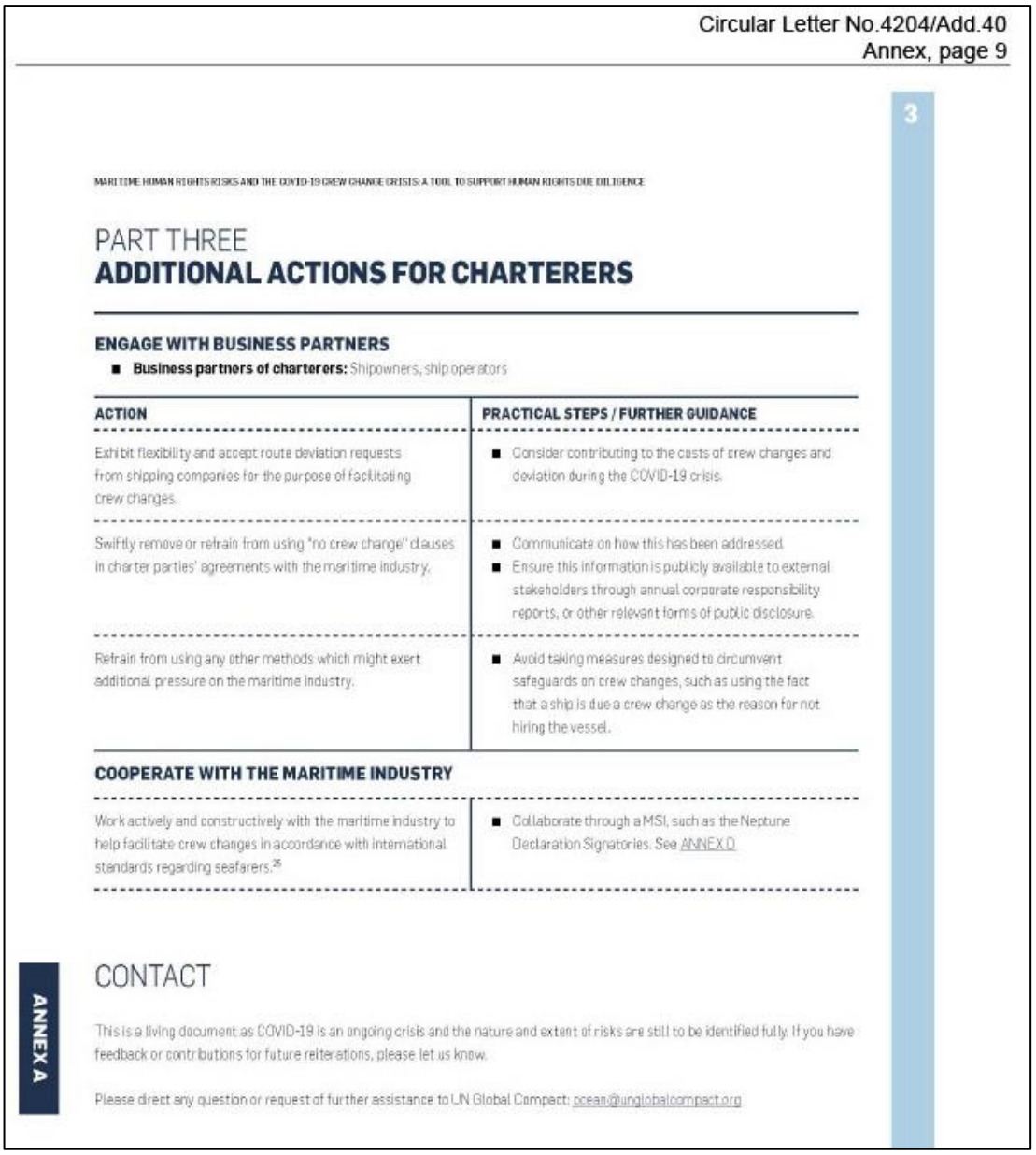
■ **Business partners of cargo owners:** Suppliers of services, logistics providers, maritime transport providers, charterers, and other business partners who use maritime transport

ACTION	PRACTICAL STEPS / FURTHER GUIDANCE
Urge charterers and other business partners to be flexible and to accept route deviation requests from shipping companies for the purpose of facilitating crew changes.	■ Consider offering to contribute to the costs of deviation to share costs during the COVID-19 crisis.
Request charterers and other business partners to swiftly remove or refrain from using "no crew change" clauses in charter parties' agreements.	■ Seek a written assurance against use of "no crew change" clauses, to be made public where appropriate and available to external stakeholders. ■ As a follow-up, verify that all "no crew change" clauses have been removed.

ENCOURAGE COOPERATION WITH THE MARITIME INDUSTRY

ACTION	PRACTICAL STEPS / FURTHER GUIDANCE
Encourage business partners to work constructively with the maritime industry through MSIs to help facilitate crew changes.[20]	■ An example of an MSI is the Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change. A list of NGOs and MSIs is provided in ANNEX B.

Ilustración 5. Anexo 2 - 3/4



Circular Letter No.4204/Add.40
Annex, page 9

3

MARITIME HUMAN RIGHTS RISKS AND THE COVID-19 CREW CHANGE CRISIS: A TOOL TO SUPPORT HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE

PART THREE
ADDITIONAL ACTIONS FOR CHARTERERS

ENGAGE WITH BUSINESS PARTNERS

- **Business partners of charterers:** Shipowners, ship operators

ACTION	PRACTICAL STEPS / FURTHER GUIDANCE
Exhibit flexibility and accept route deviation requests from shipping companies for the purpose of facilitating crew changes.	■ Consider contributing to the costs of crew changes and deviation during the COVID-19 crisis.
Swiftly remove or refrain from using "no crew change" clauses in charter parties' agreements with the maritime industry.	■ Communicate on how this has been addressed. ■ Ensure this information is publicly available to external stakeholders through annual corporate responsibility reports, or other relevant forms of public disclosure.
Refrain from using any other methods which might exert additional pressure on the maritime industry.	■ Avoid taking measures designed to circumvent safeguards on crew changes, such as using the fact that a ship is due a crew change as the reason for not hiring the vessel.
COOPERATE WITH THE MARITIME INDUSTRY	
Work actively and constructively with the maritime industry to help facilitate crew changes in accordance with international standards regarding seafarers.[35]	■ Collaborate through a MSI, such as the Neptune Declaration Signatories. See ANNEX D

ANNEX A

CONTACT

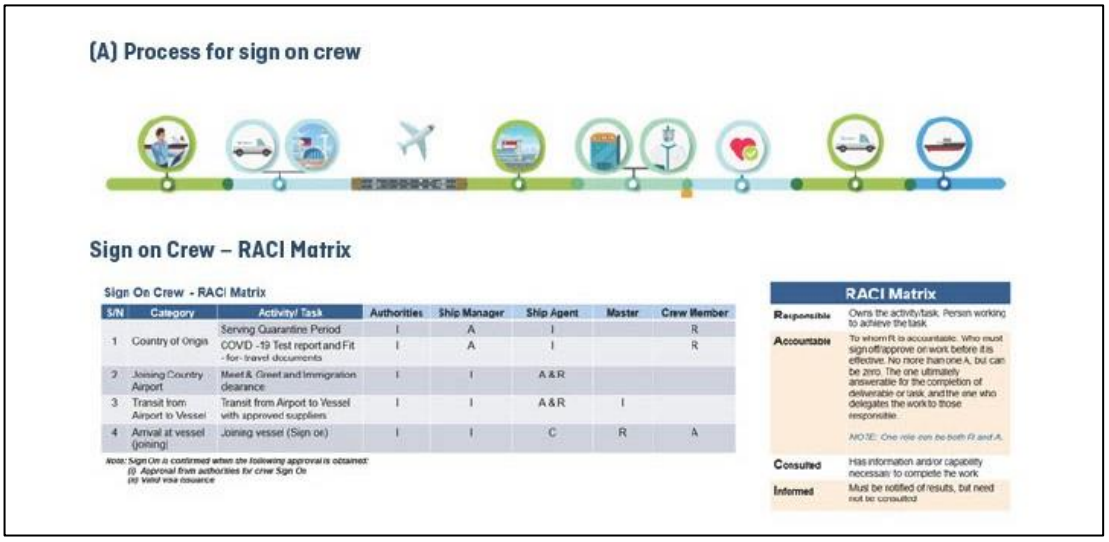
This is a living document as COVID-19 is an ongoing crisis and the nature and extent of risks are still to be identified fully. If you have feedback or contributions for future reiterations, please let us know.

Please direct any question or request of further assistance to UN Global Compact: ocean@unglobalcompact.org

Ilustración 6. Anexo 2 - 4/4

3. Matriz RACI:

https://www.globalmaritimeforum.org/content/2020/12/The-Neptune-Declaration-STAR-protocols.pdf



(A) Process for sign on crew

Sign on Crew – RACI Matrix

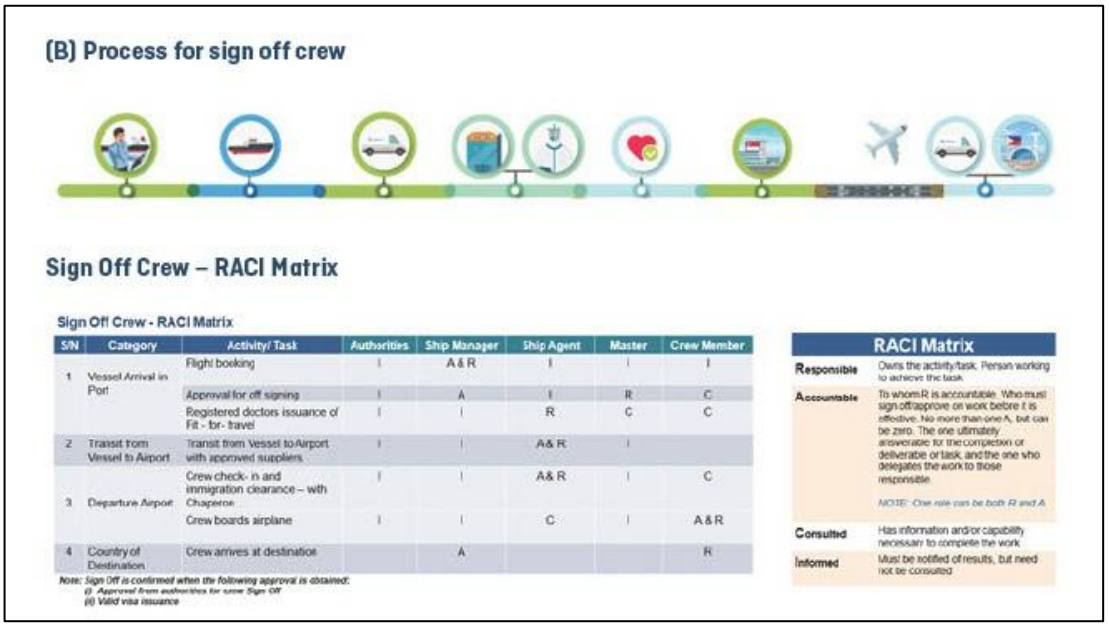
Sign On Crew - RACI Matrix

S/N	Category	Activity/ Task	Authorities	Ship Manager	Ship Agent	Master	Crew Member
1	Country of Origin	Serving Quarantine Period	I	A	I		R
		COVID -19 Test report and Fit - for- travel documents	I	A	I		R
2	Joining Country Airport	Meet & Greet and Immigration clearance	I	I	A & R		
3	Transit from Airport to Vessel	Transit from Airport to Vessel with approved suppliers	I	I	A & R	I	
4	Arrival at vessel (joining)	Joining vessel (Sign on)	I	I	C	R	A

Note: Sign On is confirmed when the following approval is obtained:
(i) Approval from authorities for crew Sign On
(ii) Valid visa issuance

RACI Matrix	
Responsible	Owns the activity/task. Person working to achieve the task
Accountable	To whom R is accountable. Who must sign off/approve on work before it is effective. No more than one A, but can be zero. The one ultimately answerable for the completion of deliverable or task, and the one who delegates the work to those responsible. NOTE: One role can be both R and A.
Consulted	Has information and/or capability necessary to complete the work
Informed	Must be notified of results, but need not be consulted

Ilustración 7. Anexo 3 - 1/2



(B) Process for sign off crew

Sign Off Crew – RACI Matrix

Sign Off Crew - RACI Matrix

S/N	Category	Activity/ Task	Authorities	Ship Manager	Ship Agent	Master	Crew Member
1	Vessel Arrival in Port	Flight booking	I	A & R	I	I	I
		Approval for off signing	I	A	I	R	C
		Registered doctors issuance of Fit - for- travel	I	I	R	C	C
2	Transit from Vessel to Airport	Transit from Vessel to Airport with approved suppliers	I	I	A& R	I	
3	Departure Airport	Crew check- in and immigration clearance – with Chaperon	I	I	A& R	I	C
		Crew boards airplane	I	I	C	I	A& R
4	Country of Destination	Crew arrives at destination		A			R

Note: Sign Off is confirmed when the following approval is obtained:
(i) Approval from authorities for crew Sign Off
(ii) Valid visa issuance

RACI Matrix	
Responsible	Owns the activity/task. Person working to achieve the task
Accountable	To whom R is accountable. Who must sign off/approve on work before it is effective. No more than one A, but can be zero. The one ultimately answerable for the completion of deliverable or task, and the one who delegates the work to those responsible. NOTE: One role can be both R and A.
Consulted	Has information and/or capability necessary to complete the work
Informed	Must be notified of results, but need not be consulted

Ilustración 8. Anexo 3 - 2/2

4.

Phase Descriptor	Check List	Mitigating Factor
Sign-On Crew **A**	Crew must serve quarantine at his/her home country prior to his/her departure flight to joining country. *(For the period of quarantine, the crew should abide by the relevant local protocols). All visa requirements for joining country must be followed. Countries that require a visa to enter must take into consideration the application period needed. • Crew shall take his/her temperature twice daily and keep a record. • Crew shall remain healthy throughout the 14-days quarantine period. • Crew shall provide a declaration that he/she has complied with the above and provide the temperature records for verification. • Company shall, at the point of application, provide a declaration that the company shall ensure the crew's compliance, including periodical checks on the crew during the quarantine period. • Company shall provide details of the quarantine facility/hotel such as the location and period of quarantine, and how they will ensure compliance.	1. Confirmation that the crew has been in quarantine* for at least 14 days prior to arrival at joining country and has been well throughout that period. 2. Mandatory Temperature screening when crew disembarks from the plane 3. If temperature is above 37.6 degree Celsius, he/she will be led out to the nursing station set up in the airport for further assessment 4. It is strongly recommended that the appointed agent be there in advance to meet the crew and transport direct to airport. The agent will transport the crew to the ship in a private transport. 5. It is recommended to have a meet-and-greet services - to ensure proper hand-over of each arriving crew to transport company driver 6. Meet-and-greet services to provide fresh face mask and hand sanitization for arrival crew upon arrival. 7. Transport services to standby 30mins prior flight landing time to receive arriving crew 8. Transportation safety measure: 9. Hand sanitization process before boarding the vehicle. 10. Reminder will be given that face mask should always worn.
B	Crew must be COVID-19 tested via PCR method with negative result at government-approved or ISO 15189-accredited testing facilities at his/her country of origin not more than 72 hours prior to his/her departure flight. The crew may also obtain a fit-to-travel medical certificate from doctors registered with the medical authorities at his/her country of origin not more than 24 hours prior to his/her departure flight.	
C	The vessel shall confirm her intentions/movements prior the crew arrival in the joining country.	
D	Master to notify relevant Authority and agent to confirm once on-signer are safely onboard.	

Ilustración 9. Anexo 4.

5.

Phase Descriptor	Check List	Mitigating Factor
Sign-Off Crew **A**	The crew must have an available flight for him/her upon sign-off.	• Registered doctor to certify crew member are fit-to travel prior sign-off. This can be performed via Tele-medicine if available/required • No sharing of Passenger launch boats for crew and service engineers/technicians • Agent will arrange for crew for using private transport and Meet-and-greet Services, at the airport, escorting the crew to clear immigration through to boarding the plane. • Transport to standby 30 mins prior crew arrival
B	Crew is not allowed to remain ashore while waiting for his flight unless they have a confirmed booking at an approved quarantine facility or hotel.	
C	Relevant approvals and documentation must be provided to authorities.	
D	Sign-off crew may require a fit-to-travel medical certificate issued by a registered doctor in the off-signing country not more than 24 hours prior disembarking the ship.	
Land / Sea Transport Provider	Wear a mask at all times. Sanitize and disinfect seats/interior prior receiving the next onboard crew. Ensure all crew sanitize their hands once in vehicle/ launch. Sanitize and disinfect seats/interior after dropping off crew.	• Eliminating cross contamination: ◦ All transport vendors are to practice WHO COVID-19 guidelines and safety measures. ◦ All vendors' segregation plans are to be submitted to the relevant authorities. ◦ Drivers and boatman are to remind crew on the COVID-19 safety measures. ◦ All vendors are to abide to the WHO cleaning guidelines.

Ilustración 10. Anexo 5.

6.

Section 1: Overdue Crew Changes

	Percentage of seafarers onboard beyond the expiry of their contracts		Percentage of seafarers onboard for over 11 months	
	Monthly percentage	Percentage point change from previous month	Monthly percentage	Percentage point change from previous month
April 2022	**4.2%**	**-0.8**	**0.4%**	**0**
March 2022	**5.0%**	**+0.8**	**0.4%**	**0**
February 2022	**4.2%**	**+0.5**	**0.4%**	**0**
January 2022	**3.7%**	**-1**	**0.4%**	**-0.3**
December 2021	**4.7%**	**-2.4**	**0.7%**	**-0.3**
November 2021	**7.1%**	**-0.8**	**1.0%**	**0**
October 2021	**7.9%**	**-1.0**	**1.0%**	**-0.2**
September 2021	**8.9%**	**-0.1**	**1.2%**	**-0.1**
August 2021	**9.0%**	**+0.2**	**1.3%**	**+0.3**
July 2021	**8.8%**	**+1.6**	**1.0%**	**+0.6**

1 Source: Our World in Data, Share of the population fully vaccinated against COVID-19 (ourworldindata.org)

Ilustración 11. Anexo 6.

7. Guía de preparación y respuesta a casos de COVID 19 en los puntos de entrada de la Unión Europea.

   https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480

8. Directiva (UE) 2015/2302 del parlamento europeo y del consejo de 25 de noviembre de 2015 relativa a los viajes combinados y los servicios de viajes vinculados.

   https://www.boe.es/doue/2015/326/L00001-00033.pdf