

**Respuesta de la Marina Mercante ante
la crisis del Coronavirus COVID-19:
Experiencia Personal Abordo**

Trabajo Fin de Grado

Grado en Náutica y Transporte Marítimo

Marzo de 2021

Autor:

Begoña Pilar Alday Sáenz

72.830.784L

Tutor:

Prof. Dr. D. J. Agustín González Almeida

**Escuela Politécnica Superior de Ingeniería Sección Náutica, Máquinas y
Radioelectrónica Naval**

Universidad de La Laguna

D. J. Agustín González Almeida, Profesor del área de Construcciones Naveles, perteneciente al Departamento de Ingeniería Agraria, Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna:

Expone que:

D. **Begoña Pilar Alday Sáenz** con **DNI 72830784L**, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado: **Respuesta de la Marina Mercante ante la crisis del Coronavirus COVID-19: Experiencia Personal Abordo.**

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente documento.

En Santa Cruz de Tenerife a 21 de marzo de 2021.

Fdo.: D. J. Agustín González Almeida

Director del trabajo.

CONTENIDO

CONTENIDO	3
TABLA DE ILUSTRACIONES.....	4
RESUMEN.....	5
ABSTRACT	6
DESARROLLO	7
La organización marítima internacional (OMI)	7
Atención sanitaria y psicológica de la gente de mar	8
Cambios de tripulación.....	9
Circulares.....	11
Como encontrar directrices	11
Otras organizaciones internacionales.....	12
OCIMF	12
Cámara Naviera Internacional	12
Organización Mundial de la Salud	15
International Association of ports and Harbours.....	17
Organización Internacional del trabajo.....	18
Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.....	19
Dirección General de la Marina Mercante.....	21
Comparación de medidas por tiempo.....	22
Buque quimiquero Markos I	23
Buque LNG Catalunya Spirit.....	25
Impacto socio-económico.....	27
Escala general.....	27
Marina mercante	29
PROYECCIÓN DE FUTURO Y CONCLUSIONES	31
BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS	33
ANEXOS	35

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. IMO Logo. Fuente: imo.org.	7
Ilustración 2. Web de la IMO dedicada al COVID19. Fuente: imo.org.	8
Ilustración 3. Parte de la tripulación del Catalunya Spirit. Fuente: Elaboración propia. .	9
Ilustración 4. Guía para la protección de la salud de la gente de Mar. Fuente: International Chamber of Shipping.....	13
Ilustración 5. Web principal de la OMS. Fuente: who.int.	15
Ilustración 6. Guía de Gestión de riesgos ante una pandemia de gripe. Fuente: who.int.	16
Ilustración 7. Web de la OIT relacionada con el COVID y la gente de mar. Fuente: ilo.org.....	18
Ilustración 8. Evolución del mercado de trabajo en España. Fuente: OIT.	19
Ilustración 9. Demandas de la ITF. Fuente: itfglobal.org	20
Ilustración 10. Trabajadoras del transporte. Fuente: itfglobal.org.....	20
Ilustración 11. Guardia en el puente del Catalunya Spirit. Fuente: Elaboración propia.	22
Ilustración 12. M/T Markos I. Fuente: Marflet Maritime.....	23
Ilustración 13. LNG Catalunya Spirit. Fuente: aukevisser.nl.....	25
Ilustración 14. Cruceros fondeados frente a San Andrés, en Tenerife. Fuente. eldia.es.	27
Ilustración 15. Web de la IAPH para el COVID19. Fuente: sustainableworldports.org	29

RESUMEN

A principios de marzo de 2020 se produjo en todo el mundo una situación sin precedentes: la pandemia del COVID 19. Una enfermedad altamente contagiosa provocada por el virus del SARS COV2. En una carrera por tratar de frenar la pandemia se tomaron importantes medidas de contención desde un ámbito global hasta medidas locales y adaptadas a la situación cambiante de propagación. Recordemos que alrededor del 90% del comercio **mundial** tiene lugar por vía marítima gracias a la labor que desarrollan dos millones de marinos en todo el mundo a lo que habría que añadir todos los trabajadores de la pesca. Aproximadamente 100.000 marinos al mes son relevados tras largos periodos de navegación a bordo. Los cambios de tripulación periódicos son esenciales para la salud y el correcto desarrollo de las operaciones a bordo. Solo si los **cambios de tripulación** se realizan puede ofrecerse la continuidad y la seguridad del transporte marítimo.

El comercio marítimo, la capacidad de los servicios de transporte y el trabajo de la gente de mar son esenciales para garantizar el suministro de bienes de primera necesidad como son los suministros médicos vitales y productos agrícolas esenciales. También la energía y las materias primas son un eje crítico de la **cadena de suministro**. El propósito de estudio de este trabajo es analizar las distintas medidas adoptadas por las **organizaciones internacionales**, así como las repercusiones económicas y sociales del coronavirus en el sector marítimo. De esta forma a través de un estudio documental se pretende sacar conclusiones acerca de la efectividad de las medidas, la repercusión de la pandemia para la gente de mar y las posibles hojas de ruta adoptadas en el futuro, así como destacar la importancia de la **cooperación** internacional, la coordinación de medios y las acciones conjuntas de los distintos estados y organizaciones relevantes para el sector.

Palabras clave: [Comercio mundial, cambios de tripulación, cadena de suministro, organizaciones internacionales, cooperación]

ABSTRACT

At the beginning of March 2020, an unprecedented situation occurred around the world: the COVID 19 pandemic. A highly contagious disease caused by the SARS COV2 virus. In a race to try to stop the pandemic, important containment measures were taken from a global level to local measures and adapted to the changing situation of spread. Let us remember that around 90% of **world trade** takes place by sea thanks to the work carried out by two million seafarers around the world, to which we should add all the fishing workers. Approximately 100,000 seafarers a month are surveyed after long periods of navigation on board. Regular **crew changes** are essential for the health and proper development of on-board operations. Only if crew changes are made can the continuity and security of shipping be provided.

We cannot forget that maritime trade, the capacity of transport services and the work of seafarers are essential to guarantee the supply of basic necessities such as vital medical supplies and critical agricultural products. Also, energy and raw materials are a critical axis of the **supply chain**. The purpose of this study is to analyse the different measures adopted by international organizations, as well as the economic and social repercussions of the coronavirus in the maritime sector. In this way, through a documentary study, it is intended to draw conclusions about the effectiveness of the measures, the impact of the pandemic for seafarers and the possible road maps adopted in the future, as well as highlighting the importance of international cooperation, the coordination of media and joint actions of the different states and organizations relevant to the sector.

Key words: [World trade, crew changes, supply chain].

DESARROLLO

La organización marítima internacional (OMI)

Ante la crisis producida por el coronavirus la organización con más responsabilidad y respuesta en el ámbito marítimo ha sido y continúa siendo la organización marítima internacional. Es el organismo especializado y responsable de la seguridad y protección de la navegación, así como de prevenir la contaminación en el mar. En la actualidad la organización marítima internacional cuenta con 174 países miembros y 50 convenciones y protocolos firmados. Es la encargada de establecer un marco de normas aplicables en el sector del transporte marítimo de una manera justa, eficaz y adecuada al plano internacional.



Ilustración 1. IMO Logo. Fuente: imo.org.

A través de su página web ofrece una amplia gama de servicios y recursos como pueden ser las últimas publicaciones, actualidad y noticias, boletines electrónicos y acceso a las actividades de la Universidad Marítima Internacional (UMM) y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI). También ofrece distintos formularios de contacto para dar una respuesta individualizada a cualquier cuestión aplicable al ámbito de la organización.

En un sector tan globalizado como es el transporte marítimo es de vital importancia el papel de la organización marítima internacional, hecho que se ha visto demostrado ante la pandemia producida por la enfermedad Covid-19. Ante las primeras alarmas mundiales la OMI presentó una circular (poner primera circular).

La OMI ha establecido un equipo interno, el Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT) con el fin de ayudar a resolver los casos individuales, organización que trabaja en conjunto con la Organización Internacional de Trabajadores (OIT), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la Cámara Naviera Internacional (ICS). La principal función del grupo de gestión de crisis es contactar con los representantes de los gobiernos nacionales, así como las ONG's, los

sindicatos o las distintas asociaciones para encontrar soluciones a los distintos escenarios de crisis. La gente de mar y sus familiares pueden contactar directamente con este organismo de gestión de crisis a través del correo: info@imo.org.



Ilustración 2. Web de la IMO dedicada al COVID19. Fuente: imo.org.

Atención sanitaria y psicológica de la gente de mar

El escenario de actuación más frecuente ha sido el de trabajadores del mar que se encontraban durante un largo periodo mar adentro sin perspectiva de una fecha final de embarque ni de relevos, provocando una situación de tensión a bordo y poniendo en riesgo la seguridad. El protocolo de la OMI en estos casos comenzaba con contactar las autoridades marítimas del Estado de Abanderamiento, así como los Estados rectores de los puertos implicados. Tras eso asesoran a los marinos acerca de los convenios que protegen su trabajo ante los abusos de la extensión de contratos que se estaban produciendo por parte de los empleadores. Tras confirmar que los afectados estaban en su derecho de ser repatriados sin que ello suponga consecuencias negativas dentro de la empresa a la que prestan servicios y una vez acordado el puerto de desembarque con las autoridades miles de marinos pudieron volver a casa y reunirse con sus familias.

Por otra parte, la OMI hace actualmente especial hincapié en la protección de la salud mental de la gente de mar, ofreciendo apoyo a través del servicio radio médico y facilitando la repatriación en caso de que se considere necesario. Además, se ha dado prioridad a la repatriación de los marinos que tenían a su cargo familiares enfermos o vulnerables ante la crisis sanitaria. En todos los casos se ha tratado de garantizar la

evacuación médica urgente de cualquier tripulante independientemente de las medidas y restricciones que mantenga el puerto más cercano.



Ilustración 3. Parte de la tripulación del Catalunya Spirit. Fuente: Elaboración propia.

Cambios de tripulación

La OMI otorga especial importancia a los protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus. ([1]) Las principales recomendaciones de esta circular eran:

- Designar a la gente de mar profesional y al personal marino independientemente de su nacionalidad como “Trabajadores clave” que prestan un servicio esencial.

- Conceder a la gente de mar profesional y al personal marino las exenciones necesarias y apropiadas con respecto a las restricciones de viajes o de circulación a fin de facilitar su embarque o desembarque para prestar servicio a bordo de los buques.
- Aceptar los documentos oficiales de STCW, los libros de descarga, las cartas de nombramiento del empleador marítimo.
- Permitir a la gente de mar desembarcar de los buques en los puertos correspondientes para poder transitar por cambio de tripulación o repatriación.
- Proporcionar información a los buques y a las tripulaciones sobre las medidas básicas de protección contra la COVID-19, basada en las recomendaciones de la OMS.

Así mismo la OMI ha establecido un plan para establecer protocolos que cada empresa naviera tendrá que adaptar a sus necesidades. El protocolo se divide en dos sub-protocolos: La incorporación al buque desde el lugar de residencia y el abandono del buque hacia el lugar de residencia. Dentro de cada sección se destacan una serie de ubicaciones a tener en cuenta donde deberían aplicarse medidas especiales adaptadas a la situación sanitaria. Estas ubicaciones son: El lugar de residencia habitual, el aeropuerto de salida, el avión, el aeropuerto de llegada, el puerto marítimo y el buque. Cada ubicación tendrá sus propios procedimientos que incluirán tiempos de aislamiento, registros de temperatura corporal, pruebas diagnósticas y medidas de autoprotección.

Además, será necesario que el marino cumplimente una autodeclaración de salud en la que firme haber comprendido las medidas y precauciones de protección de salud aplicables para evitar la propagación. Deberá cumplimentar un formulario referente a resultados positivos, anticuerpos, síntomas, posibles contactos con positivos y medidas de aislamiento adoptadas en los últimos 14 días.

Actualmente mediante la circular *msc1/Circ 1636 2 de diciembre de 2020* se ha emitido un comunicado recordando los protocolos e invitando a los Estados miembros y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales a facilitar su aplicación a raíz de la reunión del comité de seguridad marítima en su periodo de sesiones 102 donde se reconoció la importancia del marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques.

Circulares

Véase el anexo 1 para consultar las circulares publicadas en relación al coronavirus entre el 15 de marzo de 2020 y el 15 de marzo de 2021.

Como encontrar directrices

La OMI en su página web ofrece información actualizada de cada Estado Miembro acerca de las restricciones de viaje y de la situación de los distintos puertos. Además, proporciona los documentos oficiales publicados por los organismos gubernamentales de cada país donde detalla las medidas adoptadas con relación a la gente de mar. De esa manera tanto la gente de mar como los armadores, agencias de tripulación, navieras y agentes de cada puerto puedan gestionar los cambios de tripulación y mantenerse informados del marco legal vigente.

Cabe destacar que otras organizaciones prestan este mismo servicio como es el caso de: Wilhelmsen ([2]) En su página web ofrece un mapa interactivo con los principales puertos del mundo. A través de un sistema de colores (rojo, amarillo, verde) indica la posibilidad actualizada de hacer relevos en ese puerto, pudiendo ampliar la información detallada y las restricciones aplicables. Aunque la información está actualizada no deja de ser un punto de consulta por lo que recomiendan ponerse en contacto con las autoridades locales para solicitar información antes de gestionar ninguna operación de cambio de tripulación.

Otras organizaciones internacionales

OCIMF

El Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras (OCIMF) por sus siglas en inglés cuenta con el apoyo de la mayoría de las compañías petroleras con intereses en el transporte, así como con el de las terminales marítimas de carga o descarga y productos del petróleo. Hasta el momento ha producido más de 50 directrices técnicas y operacionales para mejorar la seguridad en la industria petrolera y ha introducido el Programa de Informes sobre Inspecciones de Buques (SIRE).

En relación a la pandemia provocada por el coronavirus la OCIMF tuvo un papel muy importante desde los inicios. Recordemos que el foro trabaja estrechamente con la OMI (Organización Marítima Internacional) utilizando su conocimiento técnico y su experiencia para comprender tanto los problemas que la OMI elige abordar como el impacto potencial de la regulación propuesta en las empresas y actividades de los miembros de OCIMF. De esta manera proporciona una voz poderosa dentro de la OMI y es reconocido como un asesor de confianza para trabajar en las implicaciones de los problemas, el desarrollo de propuestas y la inclusión de nuevas regulaciones.

El 6 de abril de 2020 la OCIMF publicó una circular de buenas prácticas con el título: *“Best Practice precautions for carrying out the pre-transfer conference during the COVID-19 Pandemic”* ([3]). Durante las operaciones de carga y descarga de petróleo y productos derivados, los buques y las terminales en tierra llevan a cabo una serie de “Checklist” o listas de control proporcionadas por la OCIMF. En ellas se detallan los distintos pasos a seguir, procedimientos y medidas de seguridad en cada paso. Así quedan divididas en Antes de la llegada, La llegada y el control de acceso, antes de la carga, durante la carga y después de la carga. La mayoría de los buques de este sector cumplen con ese formato por lo que al desencadenarse la pandemia tuvieron que revisar las medidas tomadas en cada etapa para adaptarlas a las nuevas circunstancias.

Cámara Naviera Internacional

La cámara Naviera internacional (ICS) por sus siglas en inglés, es la principal organización naviera del mundo y representa alrededor del 80% del tonaje mercante gracias a la membresía de las asociaciones nacionales de armadores. Se ocupa principalmente de cuestiones normativas, operativas y legales. La ICS es además un organismo consultivo de la OMI. A diferencia de la OCIMF y otras asociaciones

comerciales de transporte marítimo, la cámara naviera internacional representa los intereses globales de todos los oficios de la industria, desde buques graneleros o cisterna hasta containeros, armadores y administración, pilotaje, sociedades de clasificación.... Además, colabora estrechamente con la organización mundial de aduanas, la unión internacional de telecomunicaciones y las Naciones Unidas.

En su página web www.ics.com ([4]) la ICS cuenta con mucha información relativa al coronavirus, actualizada diariamente y a disposición del público en general. En ella además hay enlaces directos a las publicaciones oficiales de la OMI.



Coronavirus (COVID-19)

Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers



Ilustración 4. Guía para la protección de la salud de la gente de Mar. Fuente: International Chamber of Shipping.

Por su parte la ICS publicó el 20 de septiembre de 2020 una guía de protección sanitaria para gente del mar en operaciones marítimas con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial del Trabajo (OMT) y el centro para el control y la prevención de desastres (ECDC, Centre for Disease Prevention and Control) ([5]). Se trata de una guía muy completa de 51 páginas donde se ofrece información, directrices y recomendaciones en relación a las restricciones de entrada en puertos, medidas a tomar a bordo, como manejar los casos positivos a bordo y la asistencia sanitaria de la gente de mar en puerto durante la pandemia. Incluye además 10 anexos sobre temas específicos como medidas de apoyo psicológico, protocolos para realización de PCR a bordo, como hacer mascarillas y como interpretar los síntomas, entre otros temas.

Como actividades complementarias la ICS realiza semanalmente conferencias virtuales sobre temas relacionados con la pandemia donde ponentes expertos en la materia y representantes de las diferentes organizaciones ponen en común su conocimiento y experiencia. alguno de los temas más significativos que se han tratado han sido:

- *Shipping 2021 – global impact of coronavirus*
- *What will be the new norms?*
- *Planning for an uncertain future*
- *Leadership insights : Post Covid-19 recovery*
- *The rôle of trade in post- Covid recovery*

Todas las conferencias están disponibles en la página web y a través de webinar.

Cabe destacar que el 21 de enero de 2021 el secretario general de la ICS instó a los gobiernos estatales de los diferentes países a establecer la prioridad para recibir la vacuna contra la enfermedad por covid-19 a la gente de mar. En su declaración alega que se trata de una obviedad que los responsables de transportar los equipos de protección personal (PPE, por sus siglas en inglés) así como de las vacunas deben de estar protegidos por su interés como mercancías clave.

Organización Mundial de la Salud

La OMS ha constituido desde el inicio de la pandemia el organismo de referencia para cualquier procedimiento o medida adoptada por el resto de las organizaciones internacionales. En su página web www.who.int/es/home ([6]) podemos encontrar información actualizada al minuto de la situación de la pandemia, guías de actuación, videos explicativos para ciudadanos y corporaciones, conferencias de expertos y un amplio apartado de preguntas y respuestas donde se aclaran las cuestiones más polémicas y se trata de desmontar los mitos y rumores difundidos en torno al virus.



Ilustración 5. Web principal de la OMS. Fuente: who.int.

En lo que hace referencia al objeto de estudio de este trabajo cabe destacar la publicación del “Global Influenza Programme” titulada: Guía de la OMS para fundamentar y armonizar las medidas nacionales e internacionales de preparación y respuesta ante una pandemia. ([7]) Está publicada en 2017 y es la guía de referencia que se utilizó tras dispararse las primeras alertas sobre la propagación del virus, cuando decidieron declarar la situación de pandemia mundial. En su artículo 2.1.2.:

“Medidas adoptadas por los Estados Parte en relación con los viajes y el comercio.” Expone que: *“Según el RSI (2005), las medidas sanitarias adoptadas ante la propagación de una enfermedad deberán limitarse a las que sean «proporcionadas y restringidas a los riesgos para la salud pública» y que al mismo tiempo eviten «las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales». Para alcanzar este objetivo, la OMS emite orientaciones periódicas sobre el tráfico y el comercio*

internacionales en relación con eventos de salud pública en que las medidas se puedan aplicar o vengan bien. Aunque el RSI (2005) no les prohíbe a los Estados Parte aplicar medidas de carácter específico que afecten al comercio o a los viajes, sí los obliga a informar a la OMS de estas medidas y a explicar por qué su introducción se justifica a pesar de que suponen una gran interferencia” ([8]).



Ilustración 6. Guía de Gestión de riesgos ante una pandemia de gripe. Fuente: who.int.

International Association of ports and Harbours

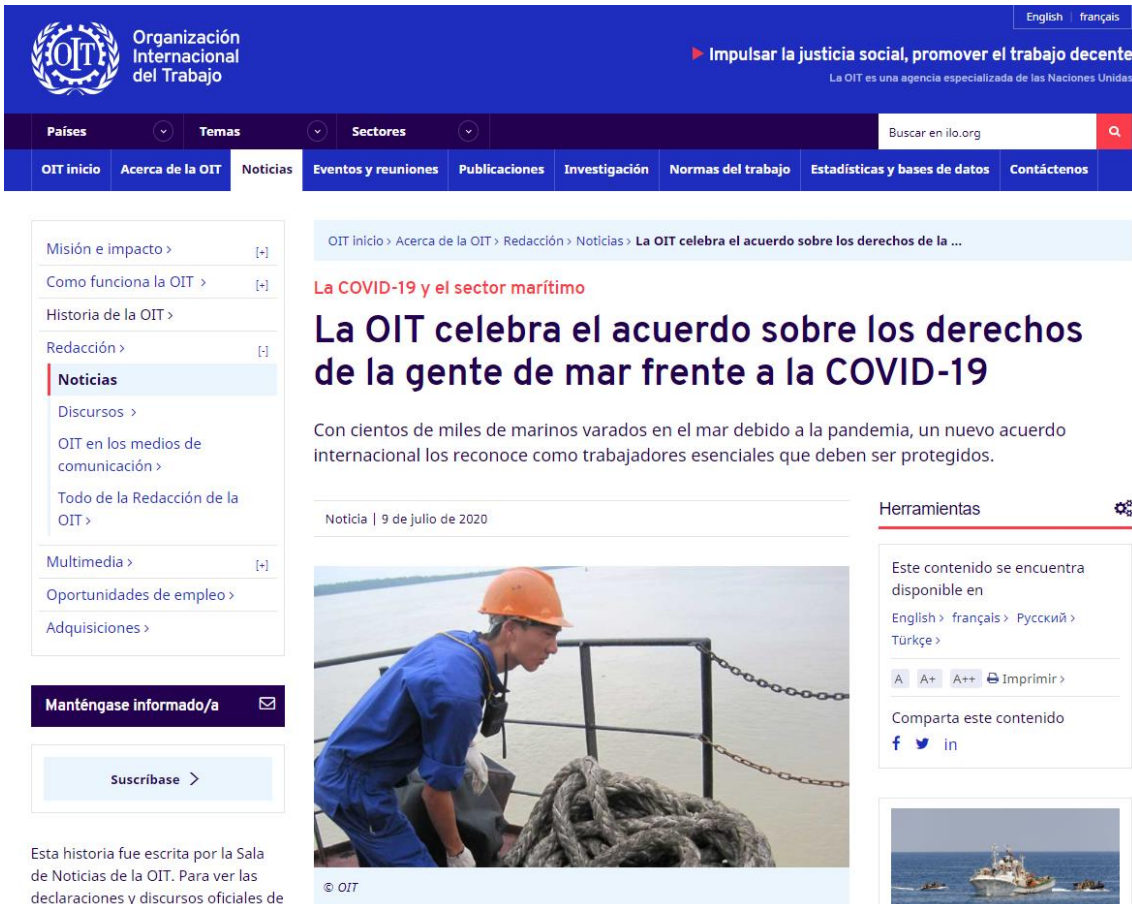
Maritime Street

Se trata de una compañía privada que se dedica a al asesoramiento estratégico global para empoderar a los gobiernos de los países emergentes y en desarrollo a fin de implementar marcos de políticas digitales. Además, proporciona soluciones tecnológicas a sus proveedores para definir su estrategia y sus planes de crecimiento. En abril de 2019 el convenio sobre facilitación del tráfico marítimo (FAL) aplicó una importante enmienda que requiere que los gobiernos nacionales implementen el intercambio electrónico de información relacionada con el transporte marítimo. Miles de puertos de todo el mundo se vieron afectados por la nueva regulación. La OMI por su parte está impulsando el concepto de ventanilla única marítima, en la que toda la información requerida por las autoridades con relación a la llegada, estancia y salida de buques, personas y carga se presentara electrónicamente a través de una única plataforma. Maritime Street colabora con los gobiernos y las agencias en la cadena de suministro marítima proporcionando un servicio de consultoría para facilitar estas implementaciones, simplificar el comercio transfronterizo, reducir la carga administrativa y crear una cadena logística eficiente. Por ello se ha convertido en una empresa clave durante la pandemia puesto que se ha encargado de proporcionar soluciones tecnológicas globales, necesarias para la coordinación conjunta del nuevo escenario de crisis.

El 2 de junio de 2020 publicó un estudio bajo el título: *“Accelerating digitalisation of maritime trade and logistics, a call to action”* ([9]) Donde destacaba la importancia de implementar una correcta digitalización del sistema en tiempos de crisis, así como la hoja de ruta a seguir en los próximos meses. Esta publicación cuenta con la colaboración de otros organismos importantes como la Federación Nacional de Asociaciones de Brókeres y Agentes Marítimos (FONASBA por sus siglas en inglés), la Asociación Marítima Internacional de Prácticos (IMPA por sus siglas en inglés) y la Asociación Internacional de Coordinación del Manejo de la Carga (ICHCA por sus siglas en inglés)

Organización Internacional del trabajo

El observatorio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) es un organismo de referencia para el estudio del impacto de la pandemia en el futuro laboral internacional. Una de las labores más importantes que ha realizado se materializa en la publicación de los informes “La COVID -19 y el mundo del trabajo” ([10]).



The screenshot shows the ILO website interface. At the top, there is a navigation bar with the ILO logo and the text "Organización Internacional del Trabajo". Below this, there are dropdown menus for "Países", "Temas", and "Sectores", along with a search bar. The main content area features a news article titled "La OIT celebra el acuerdo sobre los derechos de la gente de mar frente a la COVID-19". The article includes a sub-header "La COVID-19 y el sector marítimo" and a brief summary: "Con cientos de miles de marinos varados en el mar debido a la pandemia, un nuevo acuerdo internacional los reconoce como trabajadores esenciales que deben ser protegidos." There is a date "Noticia | 9 de julio de 2020" and a large image of a seafarer in a blue uniform and orange helmet. To the right of the image, there are social media sharing options and a language selection menu. On the left side of the page, there is a sidebar with a navigation menu including "Misión e impacto", "Como funciona la OIT", "Historia de la OIT", "Redacción", "Noticias", "Discursos", "OIT en los medios de comunicación", "Todo de la Redacción de la OIT", "Multimedia", "Oportunidades de empleo", and "Adquisiciones". There is also a "Manténgase informado/a" section with a "Suscribirse" button.

Ilustración 7. Web de la OIT relacionada con el COVID y la gente de mar. Fuente: ilo.org.

A día de presentación del trabajo la edición más reciente es la séptima edición. En ella se añade información actualizada sobre la evolución del mercado de trabajo, previsiones para la recuperación y análisis detallado por países. En lo que respecta a la marina mercante en esta edición destaca la recuperación del sector del transporte, con una tendencia alcista desde enero de 2021 debida principalmente a la reanudación de las actividades de comercio marítimo y terrestre, aunque todavía inferior a la cifra obtenida en el mismo periodo del año anterior a causa de la disminución del tráfico aéreo de mercancías.

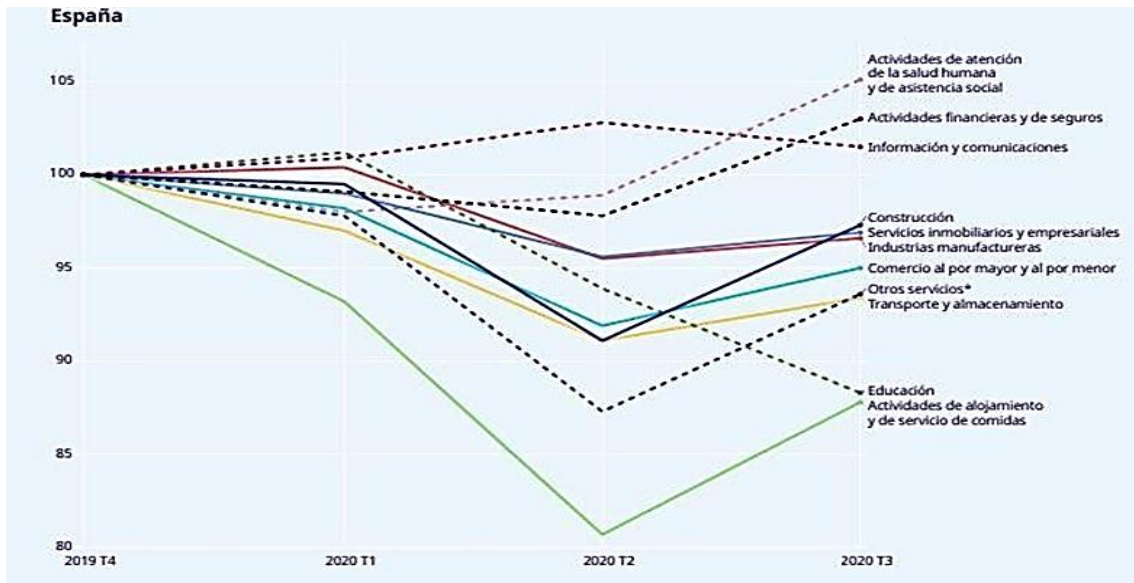


Ilustración 8. Evolución del mercado de trabajo en España. Fuente: OIT.

Federación Internacional de Trabajadores del Transporte

La internacional de los trabajadores del transporte tiene una gran influencia en el transporte marítimo. Trabaja para garantizar la seguridad en las embarcaciones y por unas condiciones laborales decentes para la gente de mar. Su principal objetivo es mejorar el marco normativo, proteger a los más vulnerables y erradicar la explotación de la gente de mar. Realizan acciones de inspección de buques, establecen acuerdos con las agencias internacionales que regulan las condiciones laborales y ayudan a los marinos que necesitan asistencia. A través de iniciativas globales como la mesa redonda marítima colaboran con los sindicatos para lograr lugares de trabajo más seguros y equitativos.

Además de ofrecer en su página web [9] noticias actualizadas de la situación sanitaria, así como enlaces de interés de otras organizaciones, el 7 de abril de 2020 publicó una lista de demandas dirigida a los gobiernos y empleadores del sector de transportes en relación a la pandemia. En ella destaca 5 puntos fundamentales.

- Proteger a los trabajadores es vital para dar respuesta a la COVID-19
- La salud y la seguridad de los trabajadores siempre van por delante.
- Proteger los ingresos de los trabajadores del transporte
- Estimular a los gobiernos a mantener la economía en marcha
- Mantener de forma adecuada las cadenas de suministro



Ilustración 9. Demandas de la ITF. Fuente: itfglobal.org

Cabe destacar otra publicación de la ITF del 28 de mayo de 2020 titulada: “Women transport workers , rights and covid 19” ([12]) En ella se insta a los empleadores los gobiernos y los inversores a cumplir las reivindicaciones de las trabajadoras del transporte.



Ilustración 10. Trabajadoras del transporte. Fuente: itfglobal.org

Dirección General de la Marina Mercante



En su página la dirección web <https://www.mitma.gob.es/maritimo/estado-alarma> ([13]) podemos encontrar la relación de todas la órdenes ministeriales, reales decretos y publicaciones que afectan al ámbito de la marina mercante.

Entre ellas destaca la publicación medidas para minimizar los efectos de la crisis sanitaria ocasionada por la Covid-19 en el ámbito de la marina mercante (incluida en el anexo 4 de este trabajo). Publicada el 5 de junio de 2020 hace referencia a las medidas adoptadas en el ámbito de la ordenación de la navegación marítima, incluyendo los siguientes apartados:

- Ampliación del plazo de validez de los títulos certificados y tarjetas
- Ampliación de los despachos enroles y desenroles
- Inspecciones y reconocimientos
- Restricciones y condiciones para el embarque y desembarque de pasajeros
- Facilitación del tránsito de marinos
- Formación marítima
- Náutica de recreo
- Convenio de agua de lastre

Comparación de medidas por tiempo

Durante el primer año desde que se desató la pandemia se han producido cambios con una rapidez sin precedentes. Los cambios normativos de cada estado unidos a la cambiante situación sanitaria y a la crisis social y económica desencadenada han provocado la necesidad de actualizar y optimizar los protocolos de forma continua. Se va a tomar como ejemplo dos campañas diferentes, una transcurrida en un buque químico entre diciembre de 2019 y julio de 2020 y otra en un buque de gas natural licuado (LNG) entre enero de 2021 y junio del mismo año. A través de tal ejemplificación destacaremos las medidas adoptadas en cada momento por las distintas navieras según el área de operación.



Ilustración 11. Guardia en el puente del Catalunya Spirit. Fuente: Elaboración propia.

Buque quimiquero Markos I

(21 de diciembre de 2019 a 20 de julio 2020)

Características generales

- Nombre de la compañía: MARFLET S.A.
- Bandera: Chipre
- Eslora: 183,83 m
- Manga: 32,20 m
- Desplazamiento: 10573 MT
- N° de tripulantes: 26 tripulantes.
- Nacionalidad de los tripulantes: Ucrania, Filipinas, Rusia, España, Perú.
- Tipos de operaciones: Carga y descarga terminal, onoboya, Barco a Barco.
- Tipo y duración del contrato: Marineros 9 meses, oficiales 6 meses. Un contrato cadaembarque.
- Flete: Subflete Petroecuador



Ilustración 12. M/T Markos I. Fuente: Marflet Maritime.

Área de operación

Las operaciones realizadas durante ese intervalo de tiempo de desarrollaron en la zona del golfo de México, el caribe, el canal de Panamá y la costa del océano pacífico de Ecuador y Colombia. Principalmente son operaciones de carga y descarga a monoboya y también de barco a barco. La velocidad crucero es de 11 nudos.

Medidas de protección frente a la crisis del coronavirus

Pre-embarque

- No es necesaria ninguna prueba antes del embarque al menos que el país de destino lo solicite.
- No es necesario guardar cuarentena previa al embarque.

A bordo

- Durante los primeros 14 días deberá portar la mascarilla siempre que se encuentre fuera de su camarote.
- Limitará el contacto físico con el resto de tripulantes, respetando en todo momento la distancia de seguridad de 1,5 metros.
- Durante los primeros 14 días comerá en comedores separados y no tendrá acceso a las salas comunes. Limitará las funciones que por el cargo tenga asignadas con el fin de evitar el contacto con el resto de los tripulantes.
- Deberá mantener un registro diario de la temperatura y notificar ante cualquier síntoma que pudiera ser significativo. En caso de presentar síntomas será aislado en un camarote designado a tal efecto.

Vuelta a domicilio

- Previo al desembarque deberá de tener en cuenta las restricciones establecidas por cada puerto.

Buque LNG Catalunya Spirit

(16 de enero de 2021 a 20 de marzo de 2021)

Características generales.

- Nombre de la compañía: Teekay S.L.U
- Bandera: española
- Eslora: 285 METROS
- Manga:42,5 METROS
- Desplazamiento: 90835 MT
- Nº de tripulantes: 28 tripulantes
- Nacionalidad de los tripulantes: Filipinas, España.
- Tipos de operaciones: Carga y descarga de gas natural en terminal.
- Tipo de contrato: Contrato indefinido, 75 días trabajo, 75 días descanso.
- Flete: Teekay España

Área de operación

El área de operación es internacional. Las operaciones de carga y descarga son siempre en terminal pudiendo realizar viajes en Estados Unidos, Sudamérica, área del Caribe, Canadá, Europa, África y Asia. La velocidad crucero es de 20 nudos



Ilustración 13. LNG Catalunya Spirit. Fuente: aukevisser.nl.

Medidas de protección frente a la crisis del coronavirus

Pre- embarque

- Antes del embarque se debe guardar una cuarentena de 7 días en el domicilio del trabajador.
- Es necesaria una prueba PCR 72 horas antes del comienzo del viaje con resultado negativo, no siendo aceptada ninguna otra prueba de detección.
- Se debe limitar el contacto físico en el aeropuerto y en el hotel en caso de tener que hacer noche antes de embarcar en el destino. Se llevará en todo momento mascarilla y se desinfectará las manos con gel hidroalcohólico de forma continuada
- En el lugar de destino se debe realizar una prueba PCR con resultado negativo antes de desplazarse hasta el puerto de embarque

A bordo

- Durante los primeros 14 días deberá portar la mascarilla siempre que se encuentre fuera de su camarote.
- Limitará el contacto físico con el resto de tripulantes, respetando en todo momento la distancia de seguridad de 1,5 metros.
- Durante los primeros 14 días comerá en comedores separados y no tendrá acceso a las salas comunes.
- Deberá mantener un registro diario de la temperatura y notificar ante cualquier síntoma que pudiera ser significativo.

Vuelta a domicilio

- Previo al desembarque deberá tener en cuenta las restricciones establecidas por cada puerto. A estas medidas se incluirá un test de antígenos realizado a bordo con resultado negativo.
- Cada trabajador deberá ser provisto de mascarillas y gel hidroalcohólico
- Se limitará el contacto en todas las fases del viaje hasta la llegada a domicilio
- A la llegada se deberá cumplir con la normativa vigente del país de residencia en cuanto a pruebas, periodos de cuarentena y demás procedimiento.

Impacto socio-económico

Escala general

La economía mundial se contrajo un 0,1 % en 2009 debido a la crisis financiera que comenzó en 2008 aunque cabe destacar que los mercados emergentes de China e India experimentaron un fuerte crecimiento. El FMI (Fondo Monetario Europeo) en su perspectiva económica mundial de abril/2020 (citar) pronosticó una contracción del producto interior bruto (PIB) mundial del 3%. En términos monetarios la pérdida acumulada de producción se timaría en 9 trillones de dólares a lo largo de los años 2020 y 2021. James Bullard, presidente de la Reserva federal de St. Louis estimó que la tasa mundial de desempleo se dispararía al 30%, lo que significaría que 44 millones de personas se encontrarían en situación de desempleo. Los datos de desempleo no han sido históricamente tan altos en ninguna ocasión, ni siquiera durante la crisis de 1929, conocida como La Gran Depresión.



Ilustración 14. Cruceros fondeados frente a San Andrés, en Tenerife. Fuente. eldia.es.

Muchas han sido las medidas que se han tratado de llevar a cabo para frenar la situación de recesión económica. Un ejemplo es la ley de estímulo económico aprobada en EE. UU. con una dotación de 2 billones de dólares. Se trata de una medida de corte Keynesiano que trataba de atajar las solicitudes de desempleo que entre marzo y abril se dispararon hasta alcanzar un total de 26,2 nuevos reclamos de empleo. Es evidente que el impacto socioeconómico de la pandemia será devastador, provocando un mayor impacto en los países con economías emergentes. Los estados se están viendo obligados a implementar políticas sociales y económicas para poder dar una respuesta a las necesidades de los ciudadanos de una forma efectiva y de esa manera

reducir el riesgo al que se están viendo expuestos muchos sistemas democráticos. Las prioridades de los gobiernos actualmente se podrían resumir en líneas generales en 4 puntos:

- Continuar con las medidas de contención y apoyo sanitario.
- Proteger de manera fiscal y financiera a los ciudadanos y a las empresas afectadas.
- Reducir el estrés que presenta el sistema financiero y tratar de evitar el contagio.
- Planificar una hoja de ruta para la recuperación.

Cabe destacar que los gobiernos de las naciones emergentes ya estaban fuertemente endeudados antes de la pandemia por lo que se espera que no cuenten con recursos suficientes para reflotar su economía. Además, por lo general cuentan con sistemas débiles de salud, con bajas asignaciones presupuestarias, escasez de personal cualificado y pocos suministros médicos a un elevado precio. Situación que agrava no solo la situación sanitaria sino la brecha social y económica entre los ciudadanos de estos países. Recordemos que las medidas de aislamiento que los distintos países han tomado para frenar los contagios y no provocar un colapso de los servicios sanitarios pueden tener un efecto positivo en la salud sin embargo económicamente constituyen una súbita frenada del consumo y por lo tanto de la producción.

No podemos olvidar el impacto que ha creado en la educación (este ámbito está fuertemente ligado a la economía puesto que está formado por los trabajadores en activo del futuro más próximo). La mayoría de los países han suspendido las clases a todos los niveles educativos afectando adversamente al aprendizaje. El problema crea situaciones como las siguientes:

- Desnutrición (muchas de las escuelas proporcionan una alimentación a los estudiantes)
- Falta de recursos (al no tener la tecnología necesaria para implementar las clases de forma telemática y ante la falta de formación de los docentes en el uso de la tecnología educativa) Según un informe
- Agravamiento de la brecha social y digital (entre los alumnos que disponen de recursos necesarios en su domicilio).

Marina mercante

La Asociación Internacional de Puertos (IAPH por sus siglas en inglés) a través de su programa “World Ports Sustainability Program” ([14]) creado en 2017 con el objetivo de coordinar los futuros esfuerzos de cooperación internacional en la cadena de suministro de puertos, ha creado un portal exclusivamente para analizar el impacto económico de las crisis del coronavirus en el negocio marítimo bajo el nombre de “World ports covid information” donde podemos encontrar un apartado de preguntas frecuentes que intentan dar respuesta a cuestiones tales como futuros escenarios, fuentes fiables de consulta e información actualizada de la situación de los distintos puertos a nivel mundial. Además el 9 de abril de 2020 se publicó el primer Barómetro de Impacto Económico Portuario de COVID19, una encuesta que consta de seis preguntas para que cada puerto rellene semanalmente con el objeto de producir información sobre tendencias del mercado e indicaciones que fueran de utilidad tanto para los puertos como para los usuarios con respecto a la frecuencia de llamada de los buques, restricciones, retrasos, impacto en los tránsitos, utilización de la capacidad de almacenamiento y disponibilidad de los trabajadores portuarios. Se encontró que más del 30 % de los puertos informaron de restricciones adicionales.



[About the program](#) [Areas of Interest](#) [Portfolio](#) [Platform](#) [Events](#) [News](#) [Reference Documents](#)

WORLD PORTS COVID19 INFORMATION PORTAL

[Click here](#)

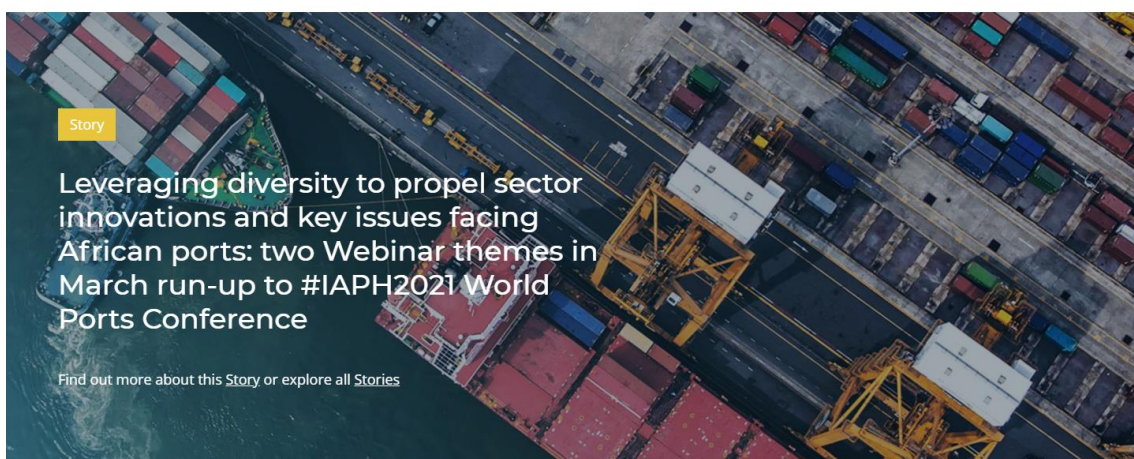


Ilustración 15. Web de la IAPH para el COVID19. Fuente: sustainableworldports.org

A fecha de redacción de este trabajo el último barómetro publicado fue el del 19 de febrero de 2021. En este último informe se señala que el sector de carga general se ha recuperado incluso ha aumentado la demanda de carga y descarga en puertos, sin embargo, la crisis en el sector de pasaje y cruceros se acentúa, produciendo una caída de hasta el 90% respecto a las cifras del año anterior. Además, recuerda que la disponibilidad de los trabajadores portuarios parece haber recuperado la normalidad. En relación con los cambios de tripulación señala que solo el 55% de los puertos que ofrecen información acerca de los cambios de tripulación no los autorizan. En los puertos en los que están autorizados se reduce la media de 22 cambios semanales en situaciones normales a 5 semanales. La situación es más precaria en América mientras que en Europa existen más facilidades. Por último, señalan que muchos puertos alegan que, aunque los cambios de tripulación están autorizados ningún buque ha llamado para solicitarlos, lo que podría indicar que no existe una buena actualización de la regulación vigente por parte de armadores, agentes marítimos y autoridades portuarias. ([15])

PROYECCIÓN DE FUTURO Y CONCLUSIONES

A través del análisis de la situación global, las acciones llevadas a cabo por las distintas organizaciones para dar respuesta a la situación de crisis y los datos recogidos en los dos buques analizados, así como de la situación económica mundial, se pueden sacar una serie de conclusiones en cuanto al posible futuro próximo de la marina mercante. Es cierto que vivimos en un mundo cada vez más globalizado, en constante desarrollo tecnológico y digital. La adaptación a los cambios es un requisito fundamental de supervivencia para cualquier sector. La crisis provocada por la pandemia va a empujar esos cambios todavía a más velocidad.

Ahora más que nunca es necesaria la cooperación global, la coordinación de medios, los protocolos estandarizados y la digitalización.

Podemos enumerar una serie de aspectos a tener en cuenta a partir de ahora:

- La actual crisis sanitaria y económica ha desencadenado para la gente de mar una crisis también social y humanitaria. Los marinos se están viendo afectados por situaciones muy duras donde sus derechos se están viendo vulnerados. En especial en lo que respecta a los cambios de tripulación. Es necesaria una respuesta global que garantice que el aumento de la seguridad no sea un impedimento sino una vía facilitadora. Los nuevos procedimientos han generado situaciones desfavorables en los que el aumento de la burocracia y la falta de coordinación perjudican a los marinos en el desempeño de su trabajo.
- Es absolutamente necesario designar a la gente de mar como trabajadores clave, facilitando los desplazamientos y el tránsito en países distintos a los de su nacionalidad y dando prioridad a su vacunación para poder garantizar el mantenimiento de la cadena de suministro.
- En cuanto a las operaciones de carga y la asistencia a bordo de personal para certificación y fines estatutarios se plantea un importante reto. Se debe programar el traslado del personal ajeno a la tripulación, así como su tratamiento durante el periodo en que transita por la embarcación. Se debe prestar especial atención a los protocolos de seguridad a la hora de comer, beber, hacer uso de instalaciones comunes... Las navieras deben tener un plan de contingencia para garantizar la seguridad del personal a bordo sin descuidar las labores necesarias para la seguridad de la navegación y el correcto mantenimiento del buque. Se deberán revisar los procedimientos de forma que toda acción que pueda

realizarse de forma telemática y sin necesidad de presencia física se desarrolle de esa manera.

- Por parte de las terminales y de los dispositivos en tierra se debe garantizar la continuidad de los servicios. Uno de los principales causantes de los retrasos y las cancelaciones en las cargas y descargas es la falta de personal provocada por las bajas que genera la enfermedad
- Los seguros marítimos y las compañías aseguradoras se enfrentan a una situación de naturaleza repentina y sin precedentes. El escenario actual de constante cambio provoca muchos conflictos legales a la hora de aplicar las cláusulas de los contratos de fletamento. Las pérdidas económicas por causa de la pandemia son una realidad que tanto las navieras como las aseguradoras tendrán que enfrentar y actualizar sus pólizas.

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

- [1] OMI. Circular n 4204/14/Rev. 2020.
- [2] Wilhelmsen. Mapa de cambios de tripulacion. www.wilhelmsen.com. Consultado en marzo de 2021.
- [3] OCIMF. Best Practice precautions for carrying out the pre-transfer conference during the COVID-19 Pandemic. 6 de abril de 2020.
- [4] ICS. www.ics.com. Cámara Naviera Interacional. Consultado en marzo de 2021.
- [5] ICS. Guía para la salud de la gente de mar. 2020.
- [6] WHO. Organización Mundial de la Salud. www.who.int/es/home. Consultado en febrero de 2020.
- [7] OMS. Guía de la OMS para fundamentar y armonizar las medidas nacionales e internacionales de preparación y respuesta ante una pandemia. s.l. : "Global Influenza Programme" 2020.
- [8] 'Gestión de Riesgos ante una Pandemia de Gripe. Artículo 2.1.3 Medidas Adoptadas por los Estados Parte en relación con los viajes o el comercio 2017.
- [9] Maritime Street. Accelerating digitalisation of maritime trade and logistics, a call to action. 2020.
- [10] Organización Mundial del Trabajo. La covid y el mundo del trabajo. 2020.
- [12] ITF. Women transport workers, rights and covid 19. 2020.
- [13] Dirección General de la Marina Mercante. <https://www.mitma.gob.es/maritimo/estado-alarma>. Consultado en febrero de 2020.
- [14] IAPH. World Ports Sustainability Program. 2017.

[15] APH COVID19. <https://sustainableworldports.org/first-edition-covid19-port-economic-impact-barometer-confirms-cargo-build-up-at-some-ports-and-fairly-stable-port-worker-availability/>. s.l. : Port Economic Impact. Consultado en febrero de 2021.

ANEXOS

ANEXO 1

CIRCULARES DE LA OMI ENTRE ENERO Y DICIEMBRE DE 2020

- 1- Circular n° 4204/Add.37 (22 de diciembre de 2020) - Coronavirus (COVID 19) – Tercera reunión por videoconferencia para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto sobre las medidas armonizadas durante la pandemia de COVID-19
- 2- Circular n° 4204/Add.36/Rev.1 (23 diciembre 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Cláusulas "sin cambio de tripulación" en las cartas de fletamento
- 3- Circular n° 4204/Add.35/Rev.4 (5 de febrero de 2021) - Coronavirus (COVID-19) – Designación de la gente de mar como trabajadores esenciales
- 4- Circular n° 4204/Add.34 (19 noviembre 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Cursos de aprendizaje electrónico de la OMS "La promoción de medidas de salud pública en respuesta a la COVID-19 en buques de carga y pesqueros" y "Consideraciones operacionales para la gestión de casos y brotes de COVID-19 a bordo de los buques.
- 5- Circular n° 4204/Add.33 (5 noviembre 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Declaración conjunta OMI-OMT en apoyo de la reanudación de las operaciones de los buques de crucero en condiciones de seguridad tras la pandemia de COVID-19.
- 6- Circular n° 4204/Add.32 (25 septiembre 2020) - Orientación armonizada del CAPSCA para la facilitación de los vuelos de transporte de personas, incluidos los vuelos de repatriación, mediante el uso de corredores sanitarios durante la pandemia de COVID-19.
- 7- Circular n° 4204/Add.31 (17 septiembre 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Declaración conjunta sobre la contribución del comercio internacional y las cadenas de suministro a una recuperación socioeconómica sostenible durante la pandemia de COVID-19.
- 8- Circular n° 4204/Add.30 (11 septiembre 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Declaración conjunta en la que se insta a todos los Gobiernos a que reconozcan de inmediato a la gente de mar como trabajadores esenciales y adopten medidas rápidas y eficaces para eliminar los obstáculos a los cambios de tripulación, a fin de hacer frente a la crisis humanitaria a la que se enfrenta el sector del transporte marítimo, garantizar la seguridad marítima y facilitar la recuperación económica de la pandemia de COVID-19.
- 9- Circular n° 4204/Add.29 (4 septiembre 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Comunicación del Secretario General sobre la crisis del cambio de tripulación.

- 10- Circular nº 4204/Add.28 (26 agosto 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones de la OMS para promover medidas de salud pública en los buques de carga y los buques pesqueros.
- 11- Circular nº 4204/Add.27 - (26 de agosto de 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Protocolos para mitigar los riesgos de que se produzcan casos a bordo de buques.
- 12- Circular nº 4204/Add.26 - (3 de agosto de 2020) Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones para la reanudación gradual y segura de las operaciones de los buques de crucero en la Unión Europea en relación con la pandemia de COVID-19.
- 13- Circular nº 4204/Add.25 - (24 de julio de 2020) Coronavirus (COVID-19); Resultado de los sondeos de la ICS y la ITF sobre las medidas de protección sanitaria a bordo de los buques en respuesta a la pandemia de coronavirus (COVID-19).
- 14- Circular nº 4204/Add.24 - (13 de julio de 2020) Coronavirus (COVID-19) – Resultados de la Cumbre Marítima Internacional Virtual sobre Cambios de Tripulación organizada por el Reino Unido.
- 15- Circular nº 4204/Add.23 (1 de julio de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Recomendaciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el desembarco rápido de la gente de mar para recibir cuidados médicos en tierra durante la pandemia de COVID-19.
- 16- Circular nº 4204/Add.22/Rev.1 (25 de junio de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Guía para los cambios de tripulación en Singapur.
- 17- Circular nº 4204/Add.21 (8 de junio de 2020) - Declaración conjunta OMI-UNCTAD – Llamamiento a la colaboración para contribuir a que los buques sigan navegando, los puertos permanezcan abiertos y se mantengan los flujos comerciales transfronterizos durante la pandemia de COVID-19.
- 18- Circular nº 4204/Add.20 (5 de junio de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Llamamiento a la acción para la aceleración de la digitalización del comercio y la logística marítimos.
- 19- Circular nº 4204/Add.19/Rev.3 (8 de febrero de 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Orientaciones para los Estados de abanderamiento en relación con los reconocimientos y la renovación de certificados durante la pandemia de COVID-19.
- 20- Circular nº 4204/Add.18 (26 de mayo de 2020) - Declaración conjunta OMI/OACI/OIT sobre la designación de gente de mar, de personal marino, de buques pesqueros, del sector de la energía mar adentro, de aviación, de la cadena de suministro de carga por transporte aéreo, y de personal proveedor de servicios en los aeropuertos y puertos como "trabajadores esenciales", y sobre la facilitación de los cambios de tripulación en puertos y eropuertos en el contexto de la pandemia de COVID-19.

- 21- Circular n° 4204/Add.17 (21 de mayo de 2020) - Coronavirus (COVID 19) – Preparativos para las operaciones post-COVID-19: consideraciones y aspectos prácticos relativos a los sistemas de las comunidades portuarias, la ventanilla única y otras plataformas electrónicas de intercambio.
- 22- Circular n° No.4204/Add.16 (6 de mayo de 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Coronavirus (COVID-19) – Directrices relativas a la COVID-19 para garantizar la seguridad de la interacción a bordo entre el personal del buque y el personal en tierra.
- 23- Circular n° No.4204/Add.15 (6 de mayo de 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Equipo de protección personal.
- 24- Circular n° 4204/Add.14/Rev.1 (5 de octubre de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – 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).
- 25- Circular n° No.4204/Add.14 (5 de mayo 2020) - Coronavirus (COVID-19) – 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).
- 26- Circular n° 4204/Add.13 (5 de mayo de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Recomendaciones para los Gobiernos y las autoridades nacionales pertinentes a fin de facilitar la circulación del personal del sector de la energía mar adentro durante la pandemia de COVID-19.
- 27- Circular n° 4204/Add.12/Rev.1 (29 de mayo de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Declaración de los miembros de la Mesa redonda de autoridades portuarias (PAR) en vista de la situación mundial debida a la COVID-19.
- 28- Circular n° 4204/Add.11 (24 de abril de 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Directrices relativas a la protección de la salud, la repatriación y las disposiciones de viaje de la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de los buques.
- 29- Circular n° 4204/Add.10 (22 de abril de 2020) - Declaración conjunta OMI-OMS-OIT sobre los certificados médicos de la gente de mar, los certificados sanitarios de los buques y la atención médica de la gente de mar en el contexto de la pandemia de COVID-19.
- 30- Circular n° 4204/Add.9 (16 de abril) - Declaración conjunta OMI-OMA sobre la integridad de la cadena de suministro mundial durante la pandemia de la COVID-19.
- 31- Circular n° 4204/Add.8 (14 de abril) Coronavirus (COVID-19) – Reunión por videoconferencia con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (PSC).

- 32- Circular nº 4204/Add.7 (3 de abril de 2020) Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones relativas a los retrasos imprevistos en la entrega de buques.
- 33- Circular nº 4204/Add.6 (27 de marzo de 2020) Coronavirus (COVID-19) – Lista preliminar de recomendaciones para los Gobiernos y las autoridades nacionales pertinentes sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia de la COVID-19.
- 34- Circular nº 4204/Add.5/Rev.1 (2 de abril de 2020) Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones relativas a la titulación de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros.
- 35- Circular nº 4204/Add.4/ Rev.2 (8 de octubre de 2020) COVID 19 – Orientaciones de la ICS para los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar.
- 36- Circular No.4204/Add.3 (2 de marzo de 2020) contiene las Consideraciones operacionales para la gestión de los casos y brotes de COVID-19 a bordo de los buques de la OMS.
- 37- Circular No.4204/Add.2 (21 de febrero de 2020) incluye la Declaración conjunta y alienta a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que la difundan lo más ampliamente posible.
- 38- Circular No.4204/Add.1 (19 de febrero de 2020) brinda asesoramiento sobre la implantación y cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la OMI.
- 39- Circular No.4203. Add.1 (12 de febrero de 2020) tiene como objetivo proporcionar información y orientaciones, basadas en las recomendaciones formuladas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la División de gestión de la atención sanitaria y seguridad y salud ocupacionales (DHMOOSH), de las Naciones Unidas, sobre las precauciones que es preciso adoptar para reducir al mínimo los riesgos para los delegados que asisten a las reuniones celebradas en la Organización Marítima Internacional (OMI).
- 40- Circular No.4204 (31 de enero de 2020) tiene como objetivo proporcionar información y orientaciones, basadas en las recomendaciones formuladas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre las precauciones que es preciso adoptar para reducir al mínimo los riesgos del nuevo coronavirus (COVID-19) para la gente de mar, los pasajeros y las demás personas a bordo de los buques.

ANEXO 2

CIRCULAR DE OCIMF

OCIMF BEST PRACTICES

Best practice precautions for carrying out the pre-transfer conference during the COVID 19 Pandemic - 06 April 2020
Completing the Ship-Shore Safety Checklist during the COVID-19 pandemic:

Effective completion of ship-shore safety checklist by tanker and terminal operators is an important step towards achieving safe and efficient cargo transfer operations during a ship's port call.

at a time when the covid-19 pandemic is affecting the global population, it is important that tanker and terminal personnel protect each other from being exposed to the virus.

While it is important to ensure the ship-shore safety checklist is completed, both tanker and terminal personnel should implement a range of precautions to safeguard against covid-19 infections, including:

a) Pre-arrival

- Exchanging information related to health advice and any requirements from local port authorities and ship's flag state administration.
- Completing any documentation that can be completed digitally, including prearrival forms, ship-shore safety checklists, msds and cargo transfer agreement information, and exchanging over email.
- Agreeing communication protocols such as vhf channel frequencies to be used during port call.
- Sanitising any equipment that needs to be exchanged by tanker or terminal and

sealing it in a bag before exchange.

- Restricting shore personnel boarding the ship or ship's crew visiting the terminal to an absolute minimum. numbers should be agreed in advance of ship's arrival.

b) Access control

- restricting access to pre-agreed essential personnel only e.g. pilots, ship / shore personnel and those required to deal with an emergency.

- Maintaining a minimum distance of two metres between all personnel.

- Agreeing on a ppe policy before any personnel go on the ship or the terminal.

- the ship may request that any terminal personnel are escorted and that the ships person open and close all doors and openings.

- Placing sanitising stations at the ship's gangway, the terminal and at entry points to accommodation, control rooms and other appropriate locations.

c) Pre-cargo transfer safety checks and pre-transfer conference

- Digitally complete and share the ship-shore safety checklist, including agreement items. this should be done by both the ship's responsible officer and the terminal representative.

- mutually agree and record outstanding checks / agreement items over the vhf / portable radios using positive confirmation from both parties before starting cargo transfer.

- Achieving necessary tanker or terminal representative face-to-face meetings:

- By having the meeting in a sanitised location on the dock with one representative from the ship and shore present.

- On board the ship's deck in a temporary office outside of the accommodation.

- With the ship representative at the top of the gangway and the dock representative on the dock.

all of these meetings must be carried out with the with the representatives always maintaining a minimum distance of two metres.

d) Repetitive checks during cargo transfer

- Agreeing the duration of repetitive checks during pre-transfer agreement.

- Having the responsible officer undertake repetitive checks on board for the terminal representative ashore. If the shore representative wants to check the ship, they should limit the check to the deck area only.
- Using vhf / portable radios to confirm repetitive checks on board and at the terminal at pre-agreed intervals.
- Positively recording all communication made over vhf / portable radios in the relevant section of the ship-shore safety checklist and / or in the port log.

e) Post-cargo transfer

- Exchanging completed sections of the checklist digitally after completion of cargo transfer.
- Sharing cargo figures over the radio and consider authorising the ship's agent to sign the bill of lading on behalf of the master.
- Providing feedback digitally to the ship's master and terminal representative similar precautions exist for the completion of the bunker checklist.

please find attached to this article the following checklists, only to use if the terminal / bunker barge request vessel to do the ssscl in interactive format, as per ocimf recommendations:

[ship-shore safety checklist in \(word\)](#)

[ship-shore safety checklist \(pdf\)](#)

[bunkering safety checklist in \(word\)](#)

[bunkering safety checklist \(pdf\)](#)

ANEXO 3

PROCEDIMIENTO DE ACTUACION FRENTE AL COVID TEEKAY

PURPOSE

This COVID-19 Emergency Response Plan (CoVERP) is specific to Teekay Shipping (Glasgow) Office. This plan defines the organizational responsibilities, actions, reporting requirements and resources available, both internally and externally, to affect a coordinated and timely response to the COVID- 19 situation.

The plan provides a coordinated response by:

- Identifying the response procedures to reduce risks of infection and transmission; and
- Defining the roles and responsibilities of personnel.

Additionally, this CoVERP provides advice and instructions for personal safety if the situation escalates. This plan is based on COVID-19 risk assessments.

37

Refer to Annex 1 and 2.

The need to implement the measures described in this plan will be assessed on an ongoing basis whilst COVID-19 advisory remains in place by the UK Government and Scottish Government. The latest advisory and guidance can be found on the UK Government and Scottish Government website.

The aim of this plan is to ensure the safety and wellbeing of Teekay staff. This plan may be updated in line with the changing situation.

Travel

Teekay staff travel information is maintained by our global travel agent (APTI). ATPI also provide daily updates. Travel alerts are also provided by IATA

<https://www.iatatravelcentre.com/international-travel-document-news/1580226297.htm>

Port Information

Vessels call at multiple ports around the world on a daily basis with each having specific restrictions, documentation and requirements. Vessel Manager and Voyage Managers seek information from local agents and port authorities prior to arrival in port to ensure compliance and agree on implementation measures during the upcoming vessel port stay. We also use information and tracking tools from Wilhelmsen agencies and North of England P&I club to monitor COVID-19 information on worldwide ports.

<https://wilhelmsen.com/ships->

<agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/>

<https://www.nepia.com/industry-news/coronavirus->

<outbreak-impact-on-shipping/> **Additional Resources**

As the coronavirus situation remains fluid, information from other credible sources and industry forums are captured and saved in Teekay Sharepoint / TGS HSEQ site to help provide the most up to date information.

Care is taken to limit the information received to credible sources as listed in this section to avoid media sensationalism and fake news.

Internal Updates

Internal updates continue to be distributed periodically by Corporate HR through yammer on 'Teekay News', Glasgow Townhall Meeting and by email.

The Director, Human Resources in Glasgow office continue to provide updates based on UK and Scottish government advisory and direction from Teekay Corporate.

INFECTION CONTROL

All staff are required to follow these hygiene practices to mitigate the risks of contracting or spreading infection.

Hand Hygiene

Hand hygiene is one of the most important infection control measures for reducing the spread of infection. Hand hygiene is a general term that refers to any action of hand cleansing, such as handwashing or hand rubbing.

Wash hands for at least 20 seconds, with soap and water when visibly soiled, and after using the toilet.

Regularly use a hand sanitizer for hand cleansing when hands are not visibly soiled. Sanitizers are more effective against most bacteria and many viruses than either medicated or non-medicated soaps. Apply sanitizers to dry hands.

Personal Protective Equipment (PPE)

While isolation and good hygiene are the most effective means of preventing the spread of COVID19, PPE can also be utilized on board ship to minimize the potential spread. Coronavirus kits including disposable gloves, masks, sanitizer, disinfectant, thermometers, and cleaning supplies are available on board. We are also arranging COVID-19 Rapid Test Kit to be maintained onboard every vessel.

Gloves - Wear gloves when there is the potential for contact with blood, body fluids/substances, mucous membranes, or non-intact skin.

Masks - Wear a mask to protect mucous membranes of the eyes, nose and mouth when suffering flu like symptoms, dealing with an individual with flu like symptoms or where there is potential of splashes or sprays of blood, body fluids, secretions and excretions. Recommended masks are P2/N95/Surgical Grade.

Note: P2 and N95 respirators must be used correctly, otherwise they will not be effective.



Personal Hygiene

It is important that the nose and mouth are covered when coughing and sneezing with tissue or a flexed elbow. If a raised temperature is suspected, arrange to have your temperature taken. Thermometers are available onboard and in the office.

Avoid close contact with anyone with cold or flu like symptoms.

PROCEDURES

Awareness and Orientations

Vessel generic risk assessments shall be established and share with the vessels.

Briefings and communications in offices and onboard shall be provided to all team members. (E.G. Travel risk, hand washing, travel restrictions, updates etc.)

Travel Restrictions

Travel restrictions for office staff business travel are based on WHO and government guidance and described in Teekay Corporate COVID-19 requirements. Non-essential international business travel should be avoided.

Restricted areas will require 14-day self-quarantine period before being allowed onboard or in a Teekay office.

Staff planning overseas travel should be aware that this list of restricted countries may change whilst they are overseas, and hence result in a self-quarantine period being required.

Office / Ship Visitors

Face to face visits to the Glasgow office shall be minimized with restrictions referred to in Glasgow Office Risk Assessment (Annex 1) being implemented. Communication with visitors and contractors can be done remotely (By phone or video conference).

If face to face visit is business critical, staff arranging visitor shall ensure visitor complete Teekay [COVID-19 Screening for Visitors Form \(FM1891G\)](#) at least 24 hours before visit.

The CoVERP team may escalate this mitigation by prohibiting visitors and contractors to Teekay Offices and vessels if deemed necessary.

In port, ships staff and shore team shall consult agents and port authorities before vessel arrival to ensure only essential personnel for vessel operations are permitted.

If visitors do come on board or through the office, where practicable, limit access to meeting room close to entry points.

Communication and Consultation

Teekay is committed to consulting with the workforce regarding implementation and updates of this plan. The Senior Management will foster a cooperative relationship between all stakeholders including Teekay employees, and customers regarding proactive COVID-19 risk management.

Staff are required to take note of any communications and requirements regarding the latest status of COVID- 19 and precautions to be taken.

The Director, HR will provide regular updates on actions being taken to mitigate the risks and on the status of actions required to implemented under this plan.

Regular meetings are held by the Teekay Global CoVERP group, in Glasgow office by COVID19 teams and through weekly operations meetings and monthly HSEQ meetings. Before entry to high risk countries, additional HSEQ meetings are to be held on board vessels. The HSEQ Manager provides updated information to the fleets on a regular basis.

Risk Management

This plan is based on COVID-19 risk assessments (RA`s) which have been conducted for the office and for vessels. These RA`s identify a number of control measures such as

- Communications such as Fleet Notice FN0816.
- Health and travel declarations.
- Quarantine restrictions of staff who have travelled to restricted areas.
- Cleaning and PPE requirements.
- Personnel hygiene requirements.
- Escalation requirements in critical ports and regions.
- Closing of Glasgow Office and implementation of Work from home for office employees.
- Re-opening of Glasgow Office and Phase 1 return for essential roles.

Teekay employees are required to comply with all controls implemented.

Personnel Requirements

1. Observe good personal hygiene.
2. Practice frequent hand washing with soap upon entry in office, before handling food or eating, after going to the toilet, or when hands are dirtied by respiratory secretions after coughing or sneezing. When soap and water are unavailable, use hand sanitizers. Avoid touching your face unnecessarily
3. Cover your mouth with tissue paper when coughing or sneezing and dispose of the soiled tissue paper in the rubbish bin immediately. If no tissue, cough into the fold of your elbow.
4. Avoid close contact with people who are unwell or showing symptoms of illness.
5. Wear a mask if you have respiratory symptoms such as a cough or runny nose.

Medical Intervention and Response

All persons should monitor their health and inform their line manager promptly if they feel unwell. If any person has flu like symptoms (e.g. Fever of 38°C, cough, or shortness of breath), they are NOT to attend the office or a vessel. Office staff are to notify their line manager and Director, HR. Ship staff are to notify their Marine Personnel Officer (MPO) before being allowed to travel to join a vessel.

If persons have these symptoms when already at work, shore staff must advise the line manager and Director, HR. For ship staff, crew shall advise department head and ship master. Ship master shall arrange for crew isolation and raise First alert Notification to Teekay shore management for onwards emergency response and notification to relevant authorities.

For shore staff, they will be required to leave the workplace and return home for self-isolation in line with UK government advisory. For ship staff, the Master shall seek Future Care Medical advisory and isolate the crew in their cabin until they can be transported ashore.

We also require our employees to notify their line manager and Director, HR or MPO (for ship staff) if:

- a family member is feeling unwell and has a raised temperature.
- accompanying a family member to hospitals.
- a close contact is diagnosed with COVID-19 or part of a COVID-19 cluster.

If a shore staff is suspected or has COVID-19, they must follow self-isolation and contact 111 NHS helpline for medical advisory. Onwards illness management will be in accordance with Doctor advisory or Health authority.

After the quarantine period, they must seek a fit for duty approval from a Medical Practitioner before being allowed to start work.

The Director, HR will notify the CoVERP team members of the occurrence and immediate actions taken to support the person impacted. The potential exposure of other team members to the sick person will also be assessed.

Note: For Teekay vessels, all crew change, shore manager travel is suspended with effect from 17th March 2020 to minimize risk of spreading the disease.

In the event of a positive test on vessel, Teekay will work with local health authorities to determine the extent of disease management and vessel quarantine requirements. This may include a 14-day quarantine period for the vessel to check that no other person onboard show symptoms during this period.

For office staff, those potentially effected will be required to implement 'self-isolation' at least 14 days in accordance with UK government and public health advisory.

To prepare for implementation of heightened measures and to minimize the number of shore staff in the office at any one time, a rota shall be established to operation in a split team manner (Team A and Team B).

To prepare the shore staff for working from home, staff training, testing of IT equipment and remote connectivity shall be implemented to ensure minimum impact on business continuity in the event when working from home requirement is mandated.

All office staff is required to take their laptop home each day to ensure they can work from home when this is implemented.

BUSINESS CONTINUITY

Teekay has developed a Business Continuity Plan (BCP) to describe the response to potential business interruption. The BCP aims to maintain Teekay's critical functions by maintaining key processes to reduce negative impacts on the business and any contractual required outcomes. Its primary objective is to allow key business processes to continue under adverse conditions and to achieve a smooth return to normal operating conditions as soon as possible.

The BCP describes:

- The Business Continuity Management Team
- Purpose and responsibilities
- Procedures
- Personnel continuity arrangements for different escalation points
- Work location impacts
- Information technology support
- Procurement and contractor risk and mitigations
- Support Services

Escalation Management

If the risk level is raised by the UK / Scottish Government, (such as in the case of widespread community spread of COVID-19) or if additional mitigations are to be introduced, the CoVERP Team will advise staff and external stakeholders accordingly.

For office staff 'Work from home / remotely' option on a large scale for a certain period will be utilized where necessary.

If the scenario develops where there is a prolonged period of no access to the office or further Government travel restrictions are implemented, Teekay will provide support to staff, as needed to comply with the directives.

All meetings will be via conference calls. Business impacts will be managed as per BCP.

Working from Home

In the event of the UK and Scotland government or the company taking the decision to implement a work from home policy for the Glasgow office, Teekay's IT infrastructure and systems have been set up accordingly to permit this. Risk assessments should be established to ensure work can continue to be conducted remotely and trials can be conducted in advance, which may see half of the office staff or those non-essential positions commence work from home first.

The corporate HR team should maintain close communication to be able to track the status in the office in response to the pandemic and to ensure best practice sharing with Global COVID-19 response team.

Frequent updates and group information sharing sessions can be established to support employees who may be required to work from home for an extended period. Human Resources can provide ergonomic guidance to employees and support which may include provision of monitors or additional IT equipment, emotional support or written documentation which may support essential worker status.

The effectiveness of working from home should be evaluated and actions taken where necessary to improve.

ANEXO 4

MEDIDAS PARA MINIMIZAR LOS EFECTOS DE LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19 E EL ÁMBITO DE LA MARINA MERCANTE.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

REINO DE ESPAÑA

MEDIDAS PARA MINIMIZAR LOS EFECTOS DE LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19 EN EL ÁMBITO DE LA MARINA MERCANTE.

Actualizado a: 5 de junio de 2020

En España, el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, ha declarado el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Las medidas adoptadas afectan también al transporte marítimo y a la navegación marítima, bien directamente o bien por las órdenes ministeriales dictadas posteriormente.

Las medidas adoptadas en el ámbito de la ordenación de la navegación marítima son las siguientes:

A) Ampliación del plazo de validez de los títulos, certificados y tarjetas cuya vigencia finaliza durante la vigencia del estado de alarma.

Títulos que ven extendida su validez:

- a) Tarjetas profesionales y certificados expedidos para los marinos, previstos en el Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) y en la normativa nacional sobre formación marítima.
- b) Certificados y documentos expedidos para los buques regidos por los instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Unión Europea.
- c) Certificados y documentos expedidos para los buques y embarcaciones que presten servicios, en virtud de la normativa nacional.

- d) Certificados de formación marítima expedidos para los marinos, previsto en el Convenio STCW y la normativa sanitaria, por un periodo máximo de seis meses desde la caducidad.
- e) Certificados de revisión de los botiquines a bordo de los buques, previstos en la normativa internacional de la OIT y nacional, por un periodo máximo de seis meses desde la caducidad.
- f) Certificados médicos de aptitud expedidos para los marinos, conforme al Convenio STCW y la normativa nacional, por un periodo máximo de seis meses desde la fecha de vencimiento.
- g) Se amplía el plazo de validez de las homologaciones de centros y cursos de formación, durante y tras la finalización del estado de alarma, siempre que el centro haya solicitado la correspondiente prórroga.

Por la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo, y por la Resolución de 21 de abril de 2020, del Instituto Social de la Marina.

B) Ampliación del plazo de validez de los despachos por tiempo, y enroles y desenroles.

Por la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo.

C) Inspecciones y reconocimientos de la Administración Marítima, tanto a los buques nacionales como de los buques extranjeros en los puertos españoles.

Se establece la reactivación gradual de las inspecciones de la administración marítima, en función de las fases de desescalada para la vuelta a la normalidad, para la realización de las siguientes actividades inspectoras:

- En el ámbito de aplicación del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.
- En el ámbito de aplicación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

Por la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo.

D) Restricciones y condiciones para el embarque y desembarque de pasajeros.

Puntos de entrada designados.

Se designan los siguientes puertos para la entrada en España de los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje que presten servicio de línea regular con origen en cualquier puerto situado fuera de territorio español con pasajeros que no sean los conductores de las cabezas tractoras de la mercancía rodada: Barcelona, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife, Valencia, Vigo, Santander, Alicante y Motril.

Por la Orden TMA/410/2020, de 14 de mayo.

Italia.

Sin perjuicio de la aplicación de las ordenes INT/409/2020, de 14 de mayo, y SND/439/2020, de 23 de mayo, sobre el cruce de fronteras, queda derogada la Orden TMA/330/2020, de 8 de abril, por la que se prorroga la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de la República Italiana.

Por la Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo.

Buques de pasaje tipo crucero.

Se prohíbe la entrada en puertos españoles de los buques de pasaje tipo crucero procedentes de cualquier puerto, desde las 00:00 horas del día 13 de marzo de 2020 hasta la finalización de la vigencia del estado de alarma o hasta que existan circunstancias que justifiquen una nueva orden.

El Ministerio de Sanidad podrá excepcionalmente levantar las restricciones previstas, que deberán ser autorizadas. En todo caso se adoptarán todas las medidas necesarias de control sanitario para evitar que supongan un riesgo para la población.

Por la Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo.

Islas Baleares.

Actualmente se permite:

1. El embarque de pasajeros y vehículos en los buques que presten servicios regulares interinsulares.

Se habilita a la Comunidad Autónoma de Illes Balears a establecer las condiciones para la prestación de estos servicios y para modificar el número de frecuencias.

2. El desembarque de pasajeros y vehículos de los buques de pasaje que presten servicios regulares en las líneas marítimas entre la península y la Comunidad Autónoma de Illes Balears.

Por la Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo.

Islas Canarias.

Se permite el embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en los buques de pasaje que presten servicios regulares en las líneas marítimas entre la península y la Comunidad Autónoma de Canarias, siempre que dichos desplazamientos estén contemplados en el artículo 7 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, así como en las órdenes ministeriales que lo desarrollan.

Por la Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo, y la Orden SND/487/2020, de 1 de junio.

Ceuta.

- Desde las 00:00 horas del día 17 de marzo de 2020 se prohíbe o el desembarco en el puerto de Ceuta de pasajeros embarcados en los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje que presten servicio de línea regular entre la península y Ceuta.
- La entrada en el puerto de Ceuta de embarcaciones que no sean de pasaje, carga o pesca procedentes de cualquier puerto que, por su número de personas a bordo, incluida la tripulación, supongan un riesgo para la salud y seguridad de los ciudadanos, podrá ser prohibida por el Delegado del Gobierno en Ceuta.

Por la Orden TMA/241/2020, de 16 de marzo, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Ciudad de Ceuta.

Melilla.

Se mantiene la prohibición del desembarco en el puerto de Melilla de pasajeros de los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje que presten servicio de línea regular entre la península y Melilla, con las siguientes excepciones:

- a) Los conductores de las cabezas tractoras de la mercancía rodada.
- b) Cincuenta pasajeros por cada buque, siempre que su viaje esté comprendido entre los supuestos de circulación de personas permitidos por el artículo 7.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, así como por las normas que lo desarrollan.
- c) Las personas que cuenten con una autorización específica del titular de la Delegación del Gobierno en Melilla basada en la necesidad inaplazable de realización del viaje.

Por la Orden SND/487/2020, de 1 de junio.

Medidas sanitarias para los pasajeros

El uso de mascarillas que cubran nariz y boca será obligatorio para todos los usuarios del transporte marítimo. En el caso de los pasajeros de los buques y embarcaciones, no será necesario el uso de mascarillas cuando se encuentren dentro de su camarote.

Por la Orden TMA/384/2020, de 3 de mayo.

Desde el 15 de mayo de 2020 las personas procedentes del extranjero deberán guardar cuarentena los 14 días siguientes a su llegada. Quedan exceptuados de estas medidas los trabajadores transfronterizos, transportistas y las tripulaciones, así como los profesionales sanitarios que se dirijan a ejercer su actividad laboral, siempre que no hayan estado en contacto con personas diagnosticadas de COVID-19.

Por la Orden SND/403/2020, de 11 mayo.

E) Facilitación del tránsito de marinos.

Se permite el cruce de fronteras interiores terrestres, aéreas y marítimas y fronteras Schengen de los tripulantes de los buques, a fin de asegurar la prestación de los servicios de transporte marítimo y la actividad pesquera.

Por la Orden SND/439/2020, de 23 de mayo, y la Orden INT/409/2020, de 14 de mayo.

Se determina la documentación acreditativa de la condición de marino independientemente de su nacionalidad, de cara a la facilitación del cruce de fronteras y su circulación por el territorio español, a fin de asegurar la prestación de los servicios de transporte marítimo, así como el acceso por el tiempo indispensable a los alojamientos turísticos declarados de servicio esencial, cuando sea preciso para cumplir con los periodos de descanso previstos para los tripulantes o para realizar los desplazamientos de los tripulantes hasta o desde el puerto español donde se encuentre el buque.

Por la Orden TMA/374/2020, de 28 de abril de 2020.

F) Náutica de recreo.

- No se permitirá la entrada en ningún puerto español de buques o embarcaciones de recreo extranjeras que no tuvieran su puerto de estancia en España. Quedan exceptuados de esta restricción los buques y embarcaciones que solamente tengan tripulación profesional a bordo.
- El Ministerio de Sanidad podrá excepcionalmente levantar las restricciones previstas, que deberán ser autorizadas. En todo caso se adoptarán todas las medidas necesarias de control sanitario para evitar que supongan un riesgo para la población.
- Se podrán realizar traslados de buques, embarcaciones o artefactos de recreo a instalaciones de astilleros, varaderos, talleres de reparación o similares para realizar trabajos de mantenimiento o reparación, o por motivos de compra-venta.

Por la Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo.

- Se determinan las medidas para el uso progresivo de embarcaciones de recreo.

Por la Orden SND/487/2020, de 1 de junio.

- Sin perjuicio de la aplicación del artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, sobre la limitación de la libertad de circulación de las personas, se amplía

el plazo de validez de los siguientes títulos, en el supuesto de que finalizara su vigencia durante el estado de alarma declarado:

- a) Los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, expedidos en virtud del Real Decreto 875/2014.
 - b) Las autorizaciones para navegar durante la tramitación de los expedientes de las solicitudes de los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas.
 - c) Los certificados de navegabilidad de las embarcaciones de recreo previstos en el Real Decreto 1434/1999.
 - d) Los certificados y documentos de los buques de recreo previstos en el Real Decreto 804/2014.
 - e) Los certificados de registro español-permiso de navegación previstos en el Real Decreto 1435/2010.
- Se suspende la realización de inspecciones y reconocimientos de los buques y embarcaciones de recreo por parte de la Administración Marítima, salvo aquellas inspecciones y reconocimientos que se deriven de situaciones de emergencia que supongan un riesgo para la seguridad marítima o la protección del medio ambiente marino.
 - Se amplía el plazo de validez de los despachos por tiempo de las embarcaciones y buques de recreo.

Por la Orden TMA/258/2020, de 19 de marzo.

G) Ámbito de la formación marítima:

Se autoriza la formación marítima teórica en las modalidades a distancia y «on-line», durante la vigencia del estado de alarma.

La formación marítima en las modalidades a distancia y «on-line» únicamente se podrá realizar de la parte teórica de los cursos homologados. Esta formación ha de cumplir todos los requisitos y condicionantes tenidos en cuenta en la homologación de cada uno de los cursos, en cuanto a horario, temario, ayudas a la formación y otros requisitos. Asimismo, se tendrán en cuenta, en la medida de lo posible, las orientaciones de la sección B-I/6 de la Parte B del Código STCW.

Por la Resolución de 13 de abril de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante.

Se autoriza la evaluación a distancia por medios telemáticos de las pruebas de idoneidad para la obtención de Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor

Naval, Mecánico Naval, Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda, Oficial Radioelectrónico de Segunda y Oficial Electrotécnico de la Marina Mercante, siempre que resulte posible durante la vigencia del estado de alarma, declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

Por la Resolución de 19 de mayo de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante.

H) Convenio de agua de lastre.

A los buques nacionales que operen en aguas bajo la jurisdicción de otras Partes del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, enmendado por la Resolución MEPC.297(72), y deban dar aplicación durante el año 2020 a la regla D-2 de este Convenio, se les podrá expedir una resolución por la que se certifique la ampliación del plazo sobre la fecha prevista en la regla B-3 del mismo Convenio para su cumplimiento.

Por la Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo.

I) Transporte turístico de pasajeros.

Se establecen las condiciones para la navegación de los buques y embarcaciones dedicados al transporte turístico de pasajeros, que no sean buques de pasaje tipo crucero, podrán navegar y fondear en las aguas adyacentes de dichos territorios.

Por la Orden SND/487/2020, de 1 de junio.

Madrid, 5 de junio de 2020

EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Benito Núñez Quintanilla

Permiso de divulgación del Trabajo Final de Grado

La alumna Begoña Pilar Alday Saenz, autora del trabajo final de Grado titulado “Incluir el título del TFG”, y tutorizado por el/los profesor/es Nombre y apellidos del tutor/es, a través del acto de presentación de este documento de forma oficial para su evaluación (registro en la plataforma de TFG), manifiesta que PERMITE la divulgación de este trabajo, una vez sea evaluado, y siempre con el consentimiento de su/s tutor/es, por parte de la Escuela Politécnica Superior de Ingeniería, del Departamento de y de la Universidad de La Laguna, para que pueda ser consultado y referenciado por cualquier persona que así lo estime oportuno en un futuro.

Esta divulgación será realizada siempre que ambos, alumno y tutor/es del Trabajo Final de Grado, den su aprobación. Esta hoja supone el consentimiento por parte del alumno, mientras que el profesor, si así lo desea, lo hará constar en futuras reuniones, una vez finalizado el proceso de evaluación del mismo.