

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4204/Add.16
6 mayo 2020

A: Todos los Estados Miembros de la OMI
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo
ante la OMI

Asunto: **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**

El Secretario General es consciente de que la pandemia de coronavirus (COVID-19) ha ocasionado problemas relacionados con la interacción a bordo de los buques entre el personal de los buques y el personal en tierra durante las escalas en puerto. El transporte marítimo es fundamental para preservar las cadenas de suministro mundiales y es indispensable que todas las partes de la interfaz buque-puerto mantengan a todo el personal en las condiciones de mayor seguridad posible en todo momento y no someter a riesgos indebidos a nadie, independientemente de que formen parte del personal del buque o de que sean trabajadores en tierra que suban a bordo un tiempo limitado.

Las orientaciones que figuran en el anexo tienen como objeto abordar las principales inquietudes y expectativas de las tripulaciones de los buques y el personal en tierra mediante la implantación de medidas prácticas basadas en los riesgos para tratar los riesgos que supone la COVID-19 para todo el personal participante en la interfaz buque/puerto.

A fin de gestionar en condiciones de seguridad las escalas en puerto con respecto a la interfaz buque-tierra, incumbe a todas las partes comunicarse antes de la escala en el puerto, ser receptivas a los requisitos de cada una de las partes para gestionar el riesgo de propagación del virus de la COVID-19 y ser flexibles y pragmáticas en la resolución de cualquier diferencia respecto de sus requisitos y expectativas.

Sobre la base de las recomendaciones incluidas en la circular nº 4204/Add.6 del 27 de marzo de 2020, el Secretario General ha recibido las "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" adjuntas, propuestas por la siguiente coalición amplia de asociaciones del sector que gozan del carácter consultivo ante la Organización: ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, Clubes P e I, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, FONASBA, WSC, y en las que también se tiene en cuenta la aportación del *International Maritime Employers' Council* (Consejo internacional de empleadores marítimos (IMEC)) y la *International Support Vessel Owners Association* (Asociación internacional de propietarios de buques de apoyo (ISOA)).

Se invita a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales a aplicar las Directrices adjuntas y a distribuir las entre las autoridades nacionales pertinentes con responsabilidades en asuntos marítimos, salud, aduanas, inmigración, control de fronteras, entre otros ámbitos; y a comunicarse con las autoridades nacionales, según proceda, con respecto al uso e implantación de las Directrices.

ANEXO

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

Introducción

1 La pandemia de coronavirus (COVID-19) ha ocasionado problemas relacionados con la interacción a bordo de los buques entre el personal de los buques y el personal en tierra durante las escalas en puerto. Con frecuencia, estos problemas afectan a las tripulaciones de los buques y a los trabajadores en tierra, tales como agentes, inspectores, prácticos, estibadores, etc., debido a los conflictos entre los diversos procedimientos para mitigar el riesgo de infección por el virus. En este momento, las Administraciones, autoridades locales, organizaciones profesionales y compañías empleadoras de todo el mundo están estableciendo procedimientos y requisitos para los trabajadores en tierra que son distintos a los que están estableciendo, por su parte, los Estados de abanderamiento y las compañías navieras para su aplicación por las tripulaciones a bordo de los buques.

2 El objetivo de todas las partes de la interfaz buque-puerto debería residir en mantener a todo el personal en las condiciones de mayor seguridad posible en todo momento, independientemente de que sean gente de mar o trabajadores en tierra que suban a bordo un tiempo limitado, y no someter a nadie a riesgos indebidos ni a situaciones que consideren inaceptables.

3 Puede parecer que las prescripciones y orientaciones aplicables difieren de Estado a Estado o de compañía a compañía, y que estas diferencias relativas a qué debería aplicarse y qué no debería aplicarse en la gestión del riesgo de contagio de la COVID-19 está generando la percepción de que ciertas partes no están siguiendo procedimientos adecuados, aun cuando los procedimientos que se siguen sean los prescritos por la correspondiente parte responsable.

4 Existen diferentes opiniones a nivel mundial sobre qué medidas basadas en los riesgos son apropiadas durante la pandemia y, por ello, se están aplicando diferentes procedimientos relacionados con la interacción, el equipo de protección personal (EPP), el distanciamiento físico, la higiene y las pruebas.

Objetivo

5 Estas orientaciones tienen como objeto abordar las principales inquietudes y expectativas de las tripulaciones de los buques y el personal en tierra mediante la implantación de medidas prácticas basadas en los riesgos para tratar los riesgos que supone la COVID-19 para todo el personal participante en la interfaz buque-puerto.

Recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas

6 En la circular nº 4204/Add.6, "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", del 27 de marzo de 2020 figuran, entre otras, las siguientes recomendaciones a los Estados Miembros en relación con las "Medidas para garantizar la protección de la salud en los puertos", en las que "Se recomienda que los Gobiernos y las autoridades nacionales competentes realicen lo siguiente:

- Pedir a los buques que informen, lo antes posible y antes de su llegada, a la autoridad competente del puerto de cualquier caso de enfermedad a bordo que indique la infección por COVID-19.
- Recomendar a los buques que vigilen regularmente al personal de a bordo mientras se encuentren en puerto para detectar la aparición de cualquier síntoma asociado con la COVID-19, e informen de cualquier cambio en las circunstancias de la salud del personal de a bordo a la autoridad pertinente del puerto.
- Considerar la posibilidad de restringir temporalmente el personal de a bordo mientras el buque se encuentre en un puerto (salvo o hasta que la situación permita lo contrario), a menos que dicho personal desembarque como parte de un cambio de tripulación o para recibir atención médica de emergencia no disponible a bordo del buque.
- Limitar, en la medida de lo posible, el número de interacciones entre el personal de a bordo y las entidades del puerto únicamente a las críticas y esenciales para la continuidad del funcionamiento y el suministro del buque.
- Proporcionar información a los trabajadores portuarios sobre las medidas básicas de protección contra la COVID-19 teniendo en cuenta el asesoramiento de la OMS.
- Garantizar que quienes trabajan en los puertos y tienen acceso a los buques dispongan de equipo de protección personal adecuado (que podría incluir máscaras, desinfectantes para las manos y otros medios para prevenir la propagación del virus) antes de entrar en contacto con la gente de mar.
- Pedir a las autoridades portuarias y a los trabajadores portuarios que cumplan con cualquier investigación u otros protocolos o procedimientos introducidos por los buques visitantes para abordar la COVID-19."

Gestión de riesgos

7 A fin de mantener las condiciones de mayor seguridad posible para todo el personal del buque y el personal en tierra, todas las partes deberían considerar cuál sería la mejor forma de gestionar los riesgos relativos a la COVID-19.

8 Deberían establecerse medidas de control adecuadas para garantizar una gestión que reduzca los riesgos y las repercusiones a un nivel tolerable, y que se establecen medidas proporcionales para reducir, controlar y gestionar los riesgos que supone la COVID-19 para todas las personas.

Comunicación

9 Como parte del proceso de control y la gestión del riesgo se recomienda que, antes de la llegada a puerto, el buque comunique sus requisitos relacionados con la gestión de los riesgos que supone la COVID-19 a todos los proveedores de servicios previstos y a los oficiales del puerto cuya presencia a bordo esté prevista durante la escala, lo cual puede coordinarse a través del agente portuario del buque, según proceda.

10 Asimismo, se recomienda que antes de la llegada al puerto los proveedores de servicios en tierra y los oficiales del puerto comuniquen sus requisitos relacionados con la gestión de los riesgos que supone la COVID-19 para el buque, lo cual también puede coordinarse a través del agente portuario del buque, según proceda.

Medidas que han de adoptar las compañías navieras, los proveedores de servicios en tierra y las autoridades portuarias, de inmigración y de aduanas para abordar el riesgo de contagio de la COVID-19 para su personal

11 *Compañías navieras.* De conformidad con el Código ISM, las compañías navieras están obligadas a evaluar todos los riesgos definidos para sus buques y personal y a establecer las salvaguardas adecuadas que figuran normalmente en sus sistemas de gestión de la seguridad (SMS). En consecuencia, las compañías navieras deberían haber elaborado, para cada uno de sus buques, planes y procedimientos detallados relativos a diversos aspectos y riesgos relacionados con el coronavirus (COVID-19), incluyendo los riesgos definidos y las correspondientes medidas de mitigación en el contacto entre tripulaciones con el personal en tierra como parte de las operaciones del buque. Los procedimientos y orientaciones basados en los riesgos documentados deberían estar basados en las últimas orientaciones de la OMS en relación con la COVID-19, la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA) y los requisitos de los Estados de abanderamiento de los buques, según proceda, y teniendo en cuenta la "Jerarquía de controles como guía para establecer medidas eficaces de control de la seguridad y reducir el riesgo" detallada en el cuadro 1.

12 *Proveedores de servicios en tierra.* Las organizaciones proveedoras de servicios en tierra a los buques, tales como agentes, proveedores, inspectores, prácticos, estibadores, ingenieros de servicios, etc., deberían implantar procedimientos y orientaciones basados en los riesgos para sus empleados en relación con la COVID-19 en sus propios procedimientos internos, basándose en las últimas orientaciones de la OMS, la IMHA, y los requisitos de los puertos a nivel local y nacional, según proceda, teniendo en cuenta la "Jerarquía de controles como guía para establecer medidas eficaces de control de la seguridad y reducir el riesgo" detallada en el cuadro 1.

13 *Autoridades portuarias, de inmigración y aduanas.* Las autoridades responsables de los oficiales de inmigración, los oficiales de aduanas, los inspectores responsables de la supervisión por el Estado rector del puerto, etc., deberían implantar procedimientos y orientaciones basados en los riesgos para sus empleados en relación con la COVID-19 en sus propios procedimientos internos, basándose en las últimas orientaciones de la OMS, la IMHA, y los requisitos de los puertos a nivel local y nacional, según proceda, teniendo en cuenta la "Estructura jerárquica de los controles como guía para establecer medidas eficaces de control de la seguridad y reducir el riesgo" detallada en el cuadro 1.

Estructura jerárquica de los controles

14 A continuación se esboza una jerarquía de controles como guía para establecer medidas eficaces de control de la seguridad y reducir el riesgo.

Cuadro 1 – Estructura jerárquica de los controles como guía para establecer medidas eficaces de control de la seguridad y reducir el riesgo

1 Eliminar	La eliminación de los peligros potenciales es la medida más eficaz para reducir los riesgos.	• ¿Es necesaria la asistencia a bordo en este momento? • ¿Se puede realizar el trabajo a distancia? • ¿Se puede posponer el trabajo?
-------------------	--	--

	No se debería trabajar a bordo si existe un método más seguro para llevar a cabo la tarea como, por ejemplo, no ir al buque. En varios casos, por ejemplo, la realización de auditorías, reconocimientos, inspecciones y formación a distancia, existen opciones que pueden eliminar la necesidad de subir a bordo o reducir el número de personal que debe asistir.	Si no se puede eliminar la asistencia a bordo, ¿se puede reducir el riesgo? Por ejemplo, ¿puede reducirse el número de personas y/o puede reducirse parte del trabajo que normalmente se realiza a bordo, por ejemplo, puede realizarse a distancia el examen de documentos y las entrevistas, etc.?
2 Reducir	¿Se puede reducir la necesidad de subir a bordo? Cuando no sea posible eliminar completamente los peligros potenciales, podría disminuirse el riesgo reduciendo a un mínimo la parte de la tarea que se debe realizar a bordo.	• ¿Se puede reducir el número de personas que asisten a bordo y/o la duración de la permanencia a bordo? • ¿Se puede realizar parte del trabajo a distancia, por ejemplo, realizar las inspecciones visuales, presenciar los ejercicios y convocar las entrevistas a distancia? • ¿Es necesario asistir a bordo en persona o se pueden organizar reuniones a distancia para reducir el número de asistentes y la duración? • ¿Se puede proporcionar información para el examen a distancia a fin de reducir la asistencia a bordo? Una vez que se haya reducido la asistencia a bordo en la medida de lo posible, se debe considerar cómo controlar el riesgo restante.
3 Comunicar	Si no se puede eliminar la asistencia a bordo del personal de tierra, comunicarse a fin de comprender las prescripciones de los participantes. Asegurarse de que se han comunicado a tiempo las prescripciones de cada parte, del buque y de la organización en tierra y que éstas se han evaluado y comprendido. Si hay diferencias en las prescripciones, todas las partes deberían acordar y comprender medidas de control antes de que se produzca la intervención a bordo.	• ¿Se han comunicado a todas las partes, antes de la llegada, las prescripciones del buque y de las organizaciones en tierra relacionados con la gestión de riesgos y el control de la COVID-19 con la debida antelación? Se prevé que el agente de la nave tendrá que desempeñar un papel importante a este respecto. • ¿Entienden todas las demás partes las prescripciones de cada parte? • ¿Están armonizadas las prescripciones, por ejemplo, las prescripciones para el uso de EPP? Si no están armonizadas o no se entienden la gestión de riesgos y las prescripciones de cualquiera de las partes, es posible que sea necesario introducir medidas administrativas de control adicionales.
4 Controlar	Si se han comunicado mutuamente y evaluado las prescripciones de cada parte, el buque y la organización en tierra, y éstas no se comprenden o existen diferencias, será	Si las medidas de control del buque y de la organización en tierra no están inicialmente armonizadas o no se comprenden plenamente, se deben identificar las medidas necesarias para corregir la situación. Se deberá verificar si:

	necesario adoptar medidas de control administrativo para que se puedan comprender todas las prescripciones y para que todas las partes puedan entenderlas y acordarlas mutuamente antes de que se realice la intervención a bordo.	• ¿Es necesario dar una explicación adicional de las prescripciones? • Si las prescripciones no se entienden o no están armonizadas, ¿pueden implantarse medidas de control aclarando las prescripciones o acordando prescripciones mutuamente aceptables? • ¿Qué medidas de protección se aplican a bordo y al personal que visita el buque? • ¿Es aceptable adoptar medidas alternativas, por ejemplo, que el buque suministre EPP al personal de tierra? • ¿Se puede mantener el distanciamiento físico? • ¿Se puede evitar o reducir a un mínimo la entrada en los espacios de alojamiento de la tripulación? Una vez que se acuerden prescripciones mutuamente aceptables que difieran de la práctica normal para cualquiera de las partes, se deberán comunicar claramente las prescripciones en cuestión y deberán acordarlas todas las partes afectadas, es decir, toda la tripulación del buque y todos los participantes en tierra.
5 Equipo de protección personal (EPP)	Comprender qué EPP se prescribe y se espera que utilice la tripulación y el personal de tierra durante la intervención a bordo y en qué momentos.	Además de tener un entendimiento de las expectativas de EPP mutuamente acordadas tanto por la tripulación del buque como por el personal de tierra, se debe evaluar lo siguiente: • ¿El EPP acordado está disponible para ambas partes? En caso contrario, ¿puede proporcionarlo la otra parte si es necesario, ya sea antes o en el momento del embarque? • ¿Cumple el EPP disponible las especificaciones adecuadas recomendadas y es compatible con el resto de EPP y equipo que se utilizará durante la intervención? ¿Permite el EPP proporcionado que el trabajo previsto se lleve a cabo de manera eficaz? • ¿El EPP está esterilizado, cuando corresponde? • ¿Se han dado al usuario instrucciones respecto de la inspección, el uso y la eliminación del EPP?

Gestión de las diferencias

15 Con las diferencias existentes entre las estrategias y prescripciones para gestionar los riesgos para las personas de la COVID-19 que existen prácticamente país por país y empresa por empresa, es esencial que exista una excelente y oportuna comunicación entre el buque –incluida la compañía naviera y sus agentes– y las organizaciones en tierra que tienen previsto embarcar al buque; esta es la única manera de identificar eficazmente los problemas y gestionar las diferencias en las prescripciones relativas a la mitigación del riesgo de propagación de la COVID-19 para todo el personal. Como se estipula en el cuadro 1 (Estructura jerárquica de los controles como guía para establecer medidas eficaces de control de la seguridad y reducir el riesgo) cuando existan diferencias en las expectativas entre las prescripciones del buque y las de tierra, ambas partes deben resolverlas a su mutua satisfacción antes de que el buque llegue a puerto, abordando así los riesgos de manera eficaz, posiblemente acordando y adoptando una medida equivalente, y asegurándose de que se eviten los malentendidos, las falsas expectativas y las consecuentes frustraciones de la tripulación del buque y del personal de tierra.

Medidas sencillas que se deben adoptar cuando se está a bordo

16 Si es inevitable tener que subir a bordo del buque, a continuación se indican algunas medidas y precauciones sencillas que deben adoptarse:

- Reducir a un mínimo el número de personas que suben a bordo
- Utilizar pasillos exteriores en lugar de acceder a través de los espacios de alojamiento de la tripulación
- Limitar el tiempo que se pasa dentro de los espacios de alojamiento de la tripulación al mínimo necesario para realizar las tareas a bordo
- Mantener la distancia física (preferiblemente 2 metros de distancia, pero 1 metro como mínimo) y limitar la interacción con los miembros de la tripulación a los que participan en el desempeño de las funciones en cuestión a bordo
- No dar la mano, sino saludar con un movimiento de la mano o de la cabeza.
- Lavarse frecuentemente las manos con jabón y agua caliente durante un mínimo de 20 segundos o utilizar un desinfectante para manos a base de alcohol
- Disponer puntos de lavado de manos en lugares apropiados, por ejemplo, la plancha de desembarco del buque, las entradas a los espacios de alojamiento, el puente y las salas de control
- Evitar tocarse los ojos, la nariz y la boca
- Si se utiliza mascarilla, asegurarse de que cubre la boca y la nariz
- No tocar la mascarilla después de ponérsela
- Desechar inmediatamente y de forma segura las mascarillas descartables después de utilizarlas
- Lavarse las manos después de quitarse la mascarilla

Tras la visita – información sobre la posible transmisión posterior

17 En los 14 (catorce) días siguientes a una visita a un buque, si cualquier persona en tierra que estuvo a bordo o cualquier miembro de la tripulación del buque comienza a sentir los síntomas de la COVID-19, existe el deber moral de ponerse en contacto con quienes se puedan haber infectado como resultado y proporcionar dicha información. Para que el sector actúe de manera adecuada y responsable para reducir a un mínimo la propagación de la COVID-19, la comunicación de esta información es esencial y debería incorporarse en las prescripciones mutuamente acordadas sobre la gestión de riesgos y el control de la COVID-19 antes de abordar cualquier buque.

Conclusión

18 A fin de gestionar en condiciones de seguridad las escalas en puerto con respecto a la interfaz buque-tierra, incumbe a todas las partes comunicarse antes de la escala en el puerto, ser receptivas a las prescripciones de cada una de las partes para gestionar el riesgo de propagación de la COVID-19 y ser flexibles y pragmáticas en la resolución de cualquier diferencia en las prescripciones y expectativas.

19 También puede hacerse referencia a la circular "COVID-19 – Orientaciones de la ICS para los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar", que puede descargarse gratuitamente del sitio web de la ICS ([ICS | Covid-19](#)) y que figuran en la circular nº 4204/Add.4 de la OMI, de fecha 5 de marzo de 2020.