

Fatiga en el mar & Covid-19. El sacrificio de los marinos mercantes para mantener el abastecimiento mundial

1. Abstract

La mayoría de los consumidores desconoce que está en riesgo el flujo de bienes como alimentos, medicamentos y energía que son acarreados a través del transporte marítimo comercial, que representa aproximadamente el 80% del comercio mundial. Tampoco pueden apreciar las restricciones y la falta de relevos de las tripulaciones. La mayoría de los puertos del mundo han impedido el cambio de tripulaciones como parte del esfuerzo de evitar la propagación del virus, lo que ha redundado en la extensión de los contratos laborales de forma obligatoria. Esto genera fatiga en los marinos y el aumento de los accidentes laborales y siniestros.

Aún cuando los países intentan regresar a una apariencia de vida pre-pandémica, las restricciones instauradas están debilitando un eslabón humano crucial en la cadena de suministro global. Los tripulantes que trabajan en buques mercantes de navegación internacional se encuentran atrapados en el mar y se enfrentan a una “crisis humanitaria”.

Los empleadores y los sindicatos de la industria naviera han acordado *extender nuevamente* los contratos de la gente de mar (los contratos laborales

son de 11 meses) por otro mes para dar tiempo a los gobiernos y las empresas implementar los protocolos de la Organización Marítima Internacional, para garantizar los relevos naturales de la tripulación en forma segura y el vuelo a su país de origen, para hacer uso de su licencia. Asimismo en el documento elaborado por el Grupo de Negociación (JNG) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) se destaca la difícil y desconocida situación de los marinos y el importante papel que desempeñan en la economía y sociedad mundial.

El transporte marítimo es vital para el mantenimiento de las cadenas de suministro mundiales, pero la situación actual es insostenible para la seguridad y bienestar de la tripulación y la operación segura del comercio marítimo. Aunque invisibles para la mayoría de los consumidores, la gente de mar ha mantenido a flote el comercio internacional durante la pandemia. Es importante destacar que está en riesgo el flujo de bienes como alimentos, medicamentos y energía acarreados a través del transporte marítimo comercial, que representa aproximadamente el 80% del comercio mundial. Si bien la mayoría de los consumidores no lo pueden apreciar, las restricciones y los

relevos de las tripulaciones se encuentran entre los desafíos sin precedentes provocados por el virus, que ha detenido las principales economías. La mayoría de los puertos han impedido el cambio de tripulaciones como parte del esfuerzo de evitar la propagación del virus.

En situaciones normales cada mes alrededor de 150.000 marinos deben trasladarse hacia y desde los barcos, para garantizar el cumplimiento de las regulaciones marítimas internacionales para mantener la seguridad, la salud y el bienestar de la tripulación, y evitar la fatiga. Sin embargo, en medio de la pandemia de COVID-19, las restricciones de viaje impuestas por distintos gobiernos han significado que un gran número de marinos tengan que extender su servicio después de largos periodos embarcados.

Unos 1,6 millones de marinos en el mundo están trabajando en buques mercantes. Los filipinos representan alrededor del 25% de ellos, mientras que la mayoría del resto proviene de otras naciones en desarrollo. La paga es buena, sobre todo si se compara con los salarios de su país de origen, pero el trabajo es siempre difícil y riesgoso. Las tormentas, la piratería y los accidentes se encuentran entre los peligros

más obvios. Más traicionera aún es la fatiga que puede acumularse debido a la falta de sueño y los viajes largos.

Las características del oficio del marino mercante, sus pautas de trabajo específicas, sumándose a que por su cultura la gente de mar no demuestra sentimiento, ni búsqueda de apoyo emocional, son motivos de sobra para que exista un aislamiento a bordo. Debido a la rudeza del trabajo y a la disminución de las tripulaciones actuales, los marinos tienen altos niveles de estrés y fatiga, por lo que el incremento del cansancio y los síntomas propios del estrés y de la fatiga extrema (o surménage, síndrome de la fatiga crónica), provoca un aumento de horas que los marinos pasan en soledad en sus camarotes, muchas veces por roces culturales con otros tripulantes de distintas nacionalidades, propiciando y afectando el aislamiento social a bordo y causándole depresión, desasosiego, aburrimiento, abulia. [Definido y explicado en los documentos OMI: Resolución OMI A 772 (18), MSC/Circ.493, MSC/Circ.565, MSC/Circ.621, MSC 71/13, MSC/Circ.1014 y Punto 6.7.6. Fatiga, del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (OIT)].

Antes del coronavirus, la fatiga de la gente de mar estaba causando alarma en la industria naviera. La globalización ha alentado a las compañías navieras a establecer horarios altamente competitivos con cada vez menos miembros de la tripulación. Aunque se han establecido algunas reglas y regulaciones para limitar las horas de trabajo, un estudio reciente demostró que el insomnio es un problema en todas las etapas del trabajo a bordo, y que la fatiga y el estrés aumentan a medida que el contrato de embarco se acerca a su fin. Entre otros problemas, esto puede conducir a problemas de salud importantes para la gente de mar, incluida la depresión que puede llevar al suicidio.

La fatiga tiene efectos perjudiciales en el rendimiento de las personas y puede reducir la eficacia de un individuo y de la

tripulación, disminuir la productividad, la calidad del trabajo e inducir a errores. A menos que se adopten medidas para atenuarla, la fatiga subsistirá durante mucho tiempo después de un periodo de atención sostenida, lo cual representa un riesgo para la seguridad del buque.

Inevitablemente, todo ese estrés dañará el rendimiento de los trabajadores, por lo tanto la seguridad de sus barcos. En las últimas décadas, las investigaciones de siniestros ha señalado repetidamente que el error humano es generalmente precipitado por la fatiga, como la causa principal de los accidentes marítimos. Un estudio indica que tales errores ascendieron al 82%. Los cambios de tripulación son un medio crucial para mitigar esos problemas, y los contratos de la gente de mar generalmente incluyen el transporte hacia y desde sus barcos como parte de su compensación. Pero las prohibiciones de viaje relacionadas con virus, combinadas con el cese de muchos vuelos internacionales, han dificultado ese proceso, dejando a decenas de miles de marinos a bordo de los barcos en forma obligada.

Como la mayoría de las rutas aéreas internacionales estén suspendidas, no es fácil relevar y repatriar a la gente de mar a su país de origen. No obstante, los gobiernos podrían aliviar la presión y reconocer que la gente de mar es personal "esencial" o "clave", similar a los profesionales médicos o camioneros, y permitirles transitar por sus territorios para llegar a aeropuertos, lanchas transbordadoras u otros modos de transporte para que puedan lograr llegar a su casa. Mientras tanto, los países con un gran número de marinos deben coordinar con las compañías navieras para establecer puertos, donde se pueda supervisar los cambios de la tripulación, establecer cuarentenas y organizar vuelos para las tripulaciones que vuelven a su país y las que vienen a efectuar el relevo.

Las restricciones estrictas impuestas por muchos países, incluyendo

la denegación de franco de guardia cuando el buque se encuentra en puerto y el acceso a la asistencia médica esencial, está contribuyendo a la fatiga y el agotamiento de las tripulaciones, por ende esto conlleva al aumento de los accidentes personales y siniestros y sucesos marítimos.

Un ejecutivo de una empresa naviera que transporta mercadería a granel entre Australia y Japón, comentó que una desviación del buque con tripulación filipina para relevarla en Manila (agregaría 3 días más al viaje del buque) y aumentaría los costos entre US\$ 30.000 y US\$ 48.000. El costo es similar si se hace volar a la tripulación de relevo de 10 / 15 marinos desde Filipinas a Japón y se los pone en cuarentena 2 semanas, esto genera un costo de US\$ 3.000 por persona.

AP Moller - Maersk, que controla cerca de una quinta parte de la flota global de buques que transportan mercaderías en contenedores, ha ampliado los contratos de los marinos y ofrece beneficios como una mayor conectividad por internet y programas de apoyo psicológico. Estos incluyen garantizar que expertos externos en salud mental y bienestar estén listos para hablar con los tripulantes y sus familiares en su idioma nativo, si es necesario, y dar consejos sobre cómo hacer frente al estrés.

Las redes sociales son un gran beneficio para mejorar el contacto del marino y su familia, proporcionándoles la oportunidad de sentirse más cerca los unos de los otros y romper antiguos estereotipos, generando una mejor relación en estos tipos de familia. Además, se le da una solución a los problemas que aparezcan que pueden ser mitigados con soporte psicológico. En general, la utilización de las redes sociales responde a 4 motivos principales:

a) La capacidad de unirse a comunidades formadas por aquellos en situación similar (Ej.: otros marinos de otros buques o en tierra).

b) La superación de aislamiento debido a una enfermedad, situación familiar, el desempleo, la poca movilidad debida a una lesión ósea o muscular, o la reclusión obligatoria por la cuarentena de la pandemia.

c) El mantenimiento de contactos con las distintas redes sociales permite intercambio familiar o con otras personas.

d) El trabajo puede carecer de desafío, o causar aburrimiento o insatisfacción, por lo que estos medios permitirían escudriñar otros horizontes para evitar la rutina.

Así, tres de los cuatro principales motivos tiene que ver con el hecho de contactarse con personas que están lejos y evitar el aislamiento social. Dos de los principales problemas que aparecen en el oficio del marino mercante.

Las empresas navieras deben prepararse para gestionar la desafortunada, pero inevitable, situación en la que algunos de los familiares de los tripulantes, se enfermen o incluso fallezcan. La situación actual imposibilita lamentablemente su repatriación como normalmente se efectuaría. Por lo que es necesario contar con profesionales de la salud que les permitan vía internet, preparar a los marinos para que enfrenten esas noticias desagradables, mientras el virus se propaga en su hogar.

En una carta circular emitida el 5 de mayo, la Organización Marítima Internacional formuló recomendaciones a los Estados Miembros sobre las medidas para facilitar los cambios de la tripulación de buques.

La OMI recomienda a los gobiernos y a las autoridades nacionales pertinentes:

- Designar gente de mar, independientemente de la nacionalidad cuando están en su jurisdicción, como “trabajadores clave o esenciales” que proporcionan un servicio.
- Otorgar a los marinos cualquiera de las exenciones apropiadas de las restricciones que se ejercen en su territorio, para que viajen o se desplacen

con el fin de facilitar su arribo o desembarco de los buques para el relevo.

- Aceptar, entre otras cosas, los documentos oficiales de identidad de la gente de mar (*libretas de embarco, certificados de capacitación internacional STCW*, etc.), los libros de descarga, certificados de empleo de la gente de mar y cartas de nombramiento del empleador marítimo, como prueba de que es un marino profesional, a los efectos de los cambios de tripulación.
- Permitir que la gente de mar desembarquen de los buques en el puerto y puedan *transitar por su territorio* (es decir, con un destino a un aeropuerto) a los efectos del cambio de la tripulación y se pueda efectuar la repatriación de los desembarcados.
- Implementar *protocolos apropiados de aprobación y detección* para la gente de mar que desembarquen de buques con fines de cambios de tripulación y repatriación.
- Proporcionar *información a los buques y tripulaciones sobre medidas básicas de protección* contra COVID-19 sobre la base de los consejos de la OMS.

Con el tiempo y ante esta necesidad, el primer cambio de tripulación se hizo en Singapur bajo restricciones atemperadas y se realizó el 06/06/20, cuando el B/M “GENCO LIBERTY” que transportaba hierro a granel de BRASIL a CHINA, desvió el rumbo por 48 hs. para hacer el intercambio de tripulantes y permitir que 19 marinos hindúes desembarquen de licencia. También es importante que los países permitan vuelos para que las tripulaciones vuelvan a su nación.

Alemania, Holanda e Inglaterra levantaron medidas de cuarentena permitiendo cambios de tripulación durante esta crisis pandémica. La línea aérea KLM (holandesa) opera entre Ámsterdam y Manila para el relevo de marinos filipinos. Existe mucha demanda acumulada en esta temática. Los requisitos

de cuarentena han aumentado los costos en el relevo de tripulaciones.

La *Universidad Marítima Mundial (UMM)*, dependiente de la *Organización Marítima Internacional (OMI)*, para la educación marítima en un amplio espectro, agrega su voz a las preocupaciones generalizadas sobre los graves efectos de la pandemia COVID-19 en la salud, el bienestar y la seguridad de gente de mar. La UMM insta a las autoridades de los países signatarios, en particular a las autoridades del puerto, del Estado de Abandamiento (del pabellón que enarbola el buque) y autoridades laborales, haciéndose eco de la carta Circular N° 4204 de la OMI y la declaración emitida por la Mesa del Comité Especial Tripartito del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), para que se designe a la gente de mar como trabajadores “Esenciales” y se adopten medidas rápidas y efectivas que garanticen sus derechos a la salud y la repatriación.

Si bien la interrupción en las economías nacionales causada por la pandemia ya es inestimable, la magnitud de esta crisis sería incluso más grave si no fuera por el compromiso de cerca de dos millones de marinos que continuaron brindando servicios de transporte estratégico. Sus derechos como trabajadores esenciales no se pueden olvidar, especialmente en medio del estado de emergencia declarado en muchos países del mundo.

La Universidad Marítima Mundial insta a las comunidades marítimas mundiales a unirse y articular fuerzas para proteger los derechos de la gente de mar. También, exige a mantenerse vigilantes y reaccionar con prontitud, para evitar el incumplimiento de los derechos básicos y garantizar el acceso a las necesidades, tales como suministros médicos, combustible, agua, repuestos, provisiones para los barcos y de equipo de protección COVID-19 (que es tan esencial a bordo como en tierra). Las autoridades nacionales y los empleadores deben

garantizar la aplicación estricta de medidas adecuadas de promoción de la salud en el trabajo a bordo.

La negación del acceso a las instalaciones médicas en tierra es inhumano en estos tiempos difíciles. El acceso a un puerto seguro es una obligación internacional de larga data y el cumplimiento es aún más importante en estas circunstancias sin precedentes. Las autoridades nacionales en cualquier puerto deben cooperar con los empleadores para obtener asistencia médica inmediata a bordo y en tierra.

2. Síntesis de la situación internacional en la pandemia

Como sabemos la industria naviera ha seguido operando durante la pandemia, a pesar de las **perturbaciones** en las operaciones portuarias y con los relevos de tripulaciones. Las restricciones del coronavirus causa un impacto en la logística internacional y podemos mencionar:

1. La incapacidad de cambiar las tripulaciones está afectando el bienestar de los marinos, lo que podría llevar a un aumento de los **errores humanos** a bordo, generando accidentes personales y/o siniestros.
2. La restricción en responder a las emergencias por parte de las autoridades ribereñas, comprometen la situación en los **incidentes graves** que dependen de la ayuda externa.
3. La reducción o el retraso de las inspecciones reglamentarias (estatales y privadas) podría dar lugar a que no se detectaran **prácticas laborales inseguras o la operación de equipos defectuosos**.
4. El entorpecimiento de las actividades de mantenimiento preventivo y servicios **augmenta el riesgo de averías en las maquinarias**, que es una de las principales causas de los reclamos de seguros.
5. El creciente número de buques de pasaje y petroleros amarrados mundialmente muestran que se

encuentran expuestos a un riesgo financiero, debido a **la posible amenaza** derivada de las condiciones meteorológicas extremas, la piratería o los riesgos políticos.

6. Los daños, demoras y disminución del flujo en los fletes pueden generar inconvenientes en las cadenas de suministro. Como parámetro del estado de la capacidad global del movimiento de contenedores, podemos tomar el circuito más grande del mundo, la ruta Asia-Europa, que ha mostrado que hasta Mayo 2020 hubo una cancelación de 40 buques portacontenedores, equivalente a 700.00 TEU (1 TEU = contenedor de 20 pies).
7. **El 50 % de las empresas de logística creen que pasarán 12 meses o más antes de que las cadenas de suministro vuelvan a los niveles previos a la pandemia.**
8. El impacto de la pandemia también ha afectado los precios, ya que dos tercios de las empresas multinacionales informaron que han tenido que pagar más por bienes y servicios como resultado de la interrupción.
9. El tráfico de cruceros al Caribe cayó un 100%, con una posible pérdida de 6,5 millones de empleos.
10. Unas 5.000 empresas multinacionales han estimado una baja de un 30% en promedio en sus ganancias para el 2020.
11. El 73% de las empresas de logística internacional experimentaron una interrupción perjudicial en el lado de la oferta como resultado de la pandemia de coronavirus, aunque abunde la demanda. Esto ha encajado los fletes.

3. Bibliografía

- <https://gcaptain.com/shipping-employers-and-trade-unions-offer-one-month-to-ensure-safe-crew-changes/>
- <https://gcaptain.com/with-sailors-stranded-shipping-face-a-hard-choice/>

<https://gcaptain.com/governments-back-urgent-action-to-support-seafarer-crew-changes/>

<https://gcaptain.com/as-ports-slowly-open-ships-look-to-replace-exhausted-seafarers/>

<https://www.marinelink.com/news/governments-pledge-crew-change-action-480066>

<https://www.marinelink.com/news/wmu-calls-communities-protect-seafarers-477448>

<https://www.marinelink.com/news/danica-boss-says-safer-crews-stay-board-476918>

<https://www.marinelink.com/videos/video/managing-ships-and-crew-during-a-pandemic-100403>

<https://webpicking.com/retos-de-transporte-y-logistica-en-tiempos-del-covid-19/>

<https://www.logisticsmanager.com/disruption-of-covid-19-could-lead-to-permanent-change-in-supply-chains/>

https://www.resilience360.dhl.com/wp-content/uploads/2020/07/20200714_The-Future-of-Supply-Chain.pdf

<http://t21.com.mx/maritimo/2020/04/01/covid-19-efecto-domino-mares-cadena-suministro>

<http://elvigia.com/coronavirus-el-nuevo-desafio-global-para-la-industria-logistica/>

Influencia de las redes sociales en el marino mercante. Autor: Fra. Xavier Méndez Espinar, Febrero del 2015. Facultad Náutica de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña. <http://docplayer.es/15398579-Influencia-de-las-redes-sociales-en-el-marino-mercante.html>