COVID-19
ROTACIÓN DE TRIPULANTES

PROTOCOLO RECOMENDADO PARA BUQUES DE BANDERA VENEZOLANA

Dra. Duque Maite. Presidente Sociedad Venezolana de Medicina Marítima, Dra. Blanco María Grazia. Vicepresidente Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo Rama- Venezolana, Capitán de Altura, Riut Guillermo. Rector de la Universidad Marítima del Caribe, 17 de mayo de 2020 [Edición 1, volumen 1]

CONTENIDO

OBJETIVO	2
INTRODUCCIÓN	3-4
TRANSMISIÓN Y RIESGO DE INFECCIÓN	5-6
TETS PARA DIAGNÓSTICOS DE COVID-19	7-9
CONSIDERACIONES GENERALES	10
PROTOCOLO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE	11-15
RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL RELATIVAS A LA ROTACION DE TRIPULACIÓN, EN EL CONTEXTO ACTUAL DE PANDEMIA POR COVID – 19	16
CIRCULARES OMI RELATIVAS A LA PANDEMIA	17
CONSIDERACIONES FINALES	18
REFERENCIAS	19-20

OBJETIVO

Contribuir con la difusión de información sobre las mejores herramientas basadas en la evidencia científica disponible, directrices emitidas por la Organización Marítima Internacional , Recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y de Asociaciones internacionales reconocidas sobre el Covid-19 y los riesgos para la salud de gente de mar en virtud de la Pandemia, que permitan al ente Rector Acuático Nacional(INEA), a las Compañías y Agencias Navieras, Armadores, Instituciones Portuarias y Comunidad Marítima Venezolana en general, respaldar la toma de decisiones frente a los cambios de tripulaciones, seguridad para pasajeros en buques de pasaje y trabajadores marítimos involucrados en la interface Buque-Puerto.

ROTACIÓN DE TRIPULANTES

PROTOCOLO RECOMENDADO PARA BUQUES DE BANDERA VENEZOLANA

INTRODUCCIÓN

Los Coronavirus se conocen desde mediados del siglo pasado, pertenecen a un amplio grupo de virus que observados al microscopio electrónico se destacan por tener espículas a su alrededor en forma de corona que le dan el nombre a esta familia de virus.

En el siglo XX ocasionaban infecciones leves como rinitis e infecciones del tracto respiratorio superior similares a un resfriado común.

En el siglo XXI ya han existido dos betacoronavirus relacionados con epidemias muy graves, el primero el SARS CoV-1 en China en el año 2002, originando 8096 infectados, 774 muertes, con una tasa de letalidad del 10%, afectando a 32 Países. En año 2012, diez años más tarde un segundo coronavirus aparece, llamado MERS CoV, en el medio Oriente y Arabia Saudita con una mortalidad muy alta representada en 35%, 2.494 infectados, 858 muertes y 27 Países afectados.

Todos los Coronavirus tienen como reservorio natural al murciélago y necesitan un intermediario, que generalmente es un mamífero para luego ser transmitidos al hombre.

La infección que estamos enfrentando es ocasionada por un nuevo coronavirus denominado SARS CoV-2, que produce la enfermedad emergente COVID-19. Se originó en Diciembre de 2019, en la Ciudad de WUHAN China y como consecuencia de un mundo interconectado logró transmitirse de tal forma, que existe un pandemia de dimensiones alarmantes que ha logrado afectar todos los niveles de la Sociedad a escala global.

Como consecuencia de la Pandemia, en el mundo los Países se han vistos obligados a activar mecanismos en armonía con el Reglamento Sanitario Internacional, como el cierre de Aeropuertos y Restricciones de Puertos Marítimos, con el único objetivo de prevenir y controlar la transmisión del Virus CoV-2.

La enfermedad Covid-19, representa un gran desafío para la humanidad con repercusiones directas para el Comercio Marítimo Internacional; por el potencial riesgo para la salud de las tripulaciones.

Para disminuir la posibilidad de exposición y la transmisión del virus surgen medidas para la Gente de Mar dentro de las que se destacan la suspensión de rotación de tripulantes, postergación de vacaciones y restricciones de tránsito por tiempos determinados.

Dra. Duque Maite
SOCIEDAD VENEZOLANA DE MEDICINA MARÍTIMA

Dra. Blanco Maria Grazia
IIDM-RAMA VENEZOLANA

Dr. Guillermo Riut
UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL CARIBE

Dra. Duque Maite. Presidente Sociedad Venezolana de Medicina Marítima, Dra. Blanco María Grazia. Vicepresidente Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo Rama- Venezolana, Capitán de Altura, Riut Guillermo. Rector de la Universidad Marítima del Caribe, 17 de mayo de 2020 [Edición 1, volumen 1]

En este contexto se genera una situación compleja dada por los periodos prolongados de embarque, que por si solo se convierten en un factor de riesgo para la seguridad operacional del buque así como para la salud mental y física de los trabajadores marítimos debido a la excesiva carga de trabajo,la falta de sueño por los sistemas de guardia y el estrés que genera la posibilidad de enfermar de Covid -19 y uniéndose a esto, tenemos otros factores que se suman a esta condición emergida como, estar alejados de sus familiares en tiempos de pandemia y la difícil realidad que viven aquellos marinos que no lograron llegar a sus hogares por la paralización de los vuelos aéreos a nivel internacional.

En este sentido, la Organización Marítima Internacional, muestra su preocupación e insta a los Estados miembros a unirse en un esfuerzo para considerar a los marinos como trabajadores esenciales, de tal manera que se pueda garantizar derechos especiales para esta población laboral, que mantiene la movilización de la cadena de suministros. En Venezuela el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, en respuesta a este llamado define a la Gente de Mar, indistintamente de su Nacionalidad como "TRABAJADORES CLAVES" y emite así, las Directrices Nacionales para la Movilización de Gente de Mar y Personal Asociado a la Interface Buque- Puerto en virtud de la Pandemia Generada por el COVID -19.

Si bien es cierto, que el riesgo de transmisión de la enfermedad continua presente por un tiempo no determinado, mientras no se disponga de tratamiento específico o una vacuna para el virus, también es indiscutible la necesidad de considerar herramientas bajo recomendaciones sanitarias basadas en la evidencia científica disponible, que permitan el cambio de tripulaciones con el menor riesgo posible en los buques.

La búsqueda una solución viable para el desembarque y embarque de marinos continúa siendo motivo de interés por la OMI, destacando que debe garantizarse el cumplimiento de las normas marítimas internacionales sobre seguridad, salud y bienestar de la tripulación y prevención de la fatiga. En este sentido con la colaboración de asociaciones reconocidas a nivel internacional se origina un "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)".

La Sociedad Venezolana de Medicina Marítima en conjunto con la Rama Iberoamericana de Derecho Marítimo Rama-Venezolana y la Universidad Marítima del Caribe, entendiendo las grandes dificultades que los desafíos de una nueva enfermedad nos impone , que ha causado estragos a la población mundial y que representa sin duda alguna, un riesgo para la Salud de la Gente de Mar Venezolana , ha elaborado el siguiente protocolo de embarque y desembarque de tripulaciones Nacionales, tomando en consideración la evidencia científica disponible , las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, circulares publicadas por la Autoridad Acuática Venezolana (INEA), en armonía con las disposiciones recomendadas por la Organización Marítima Internacional (OMI).

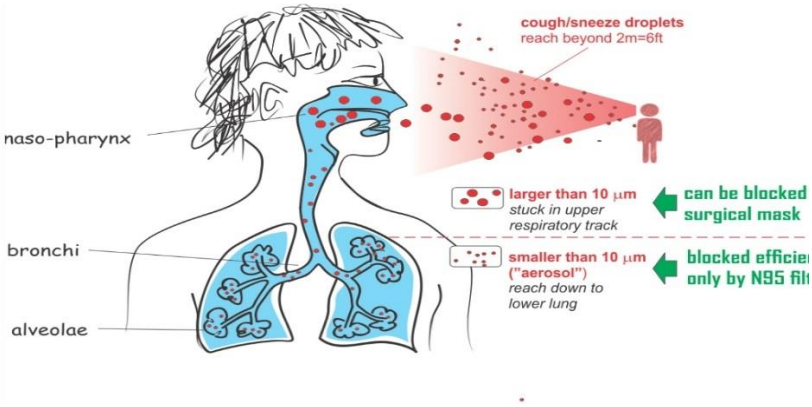
TRANSMISIÓN Y RIESGO DE INFECCIÓN

ENTENDER LA TRANSMISIÓN DEL VIRUS, PARA DISMINUIR EL RIESGO DE CONTAGIO

Ell virus que produce la infección es el Coronavirus CoV-2 y la enfermedad que ocasiona se denomina COVID-19.

El mecanismo de transmisión del virus es de persona a persona, mediante las gotas de saliva expulsadas por una persona infectada, sintomática o asintomática y hasta dos semanas posterior a su recuperación, al toser, estornudar o al hablar. Las gotas de saliva expulsadas logran alcanzar una distancia de hasta de dos metros, y posteriormente caen a la superficies que logran impactar, por tanto secundariamente un persona expuestas al hacer contacto con superficies contaminadas puede contagiarse.

Estas gotas de saliva donde se encuentra el virus de una persona enferma miden entre 0.5 y 10 micrómetros de diámetro, las gotas más pequeñas son llamadas microgotas o aerosoles.

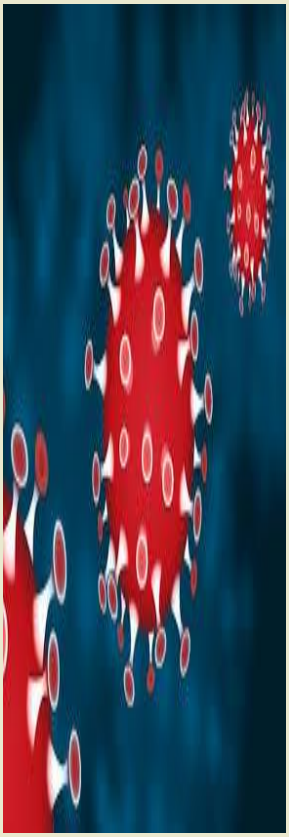


Existen registros de investigadores que lograron demostrar que el virus puede sobrevivir en gotas de saliva aerozolizadas suspendidas (gotas muy pequeñas) en el aire luego de estornudar hasta por tres horas, en superficies como el plástico cartón y acero inoxidable sobrevive hasta 2 y tres días. De este hallazgo se desprende la importancia de descontaminar frecuentemente todas estas superficies de contacto, con hipoclorito de sodio, lejía, alcohol al 70%, jabón o desinfectante de uso común según las recomendaciones del fabricante.

ENTENDER COMO SE TRANSMITE EL VIRUS COV-2

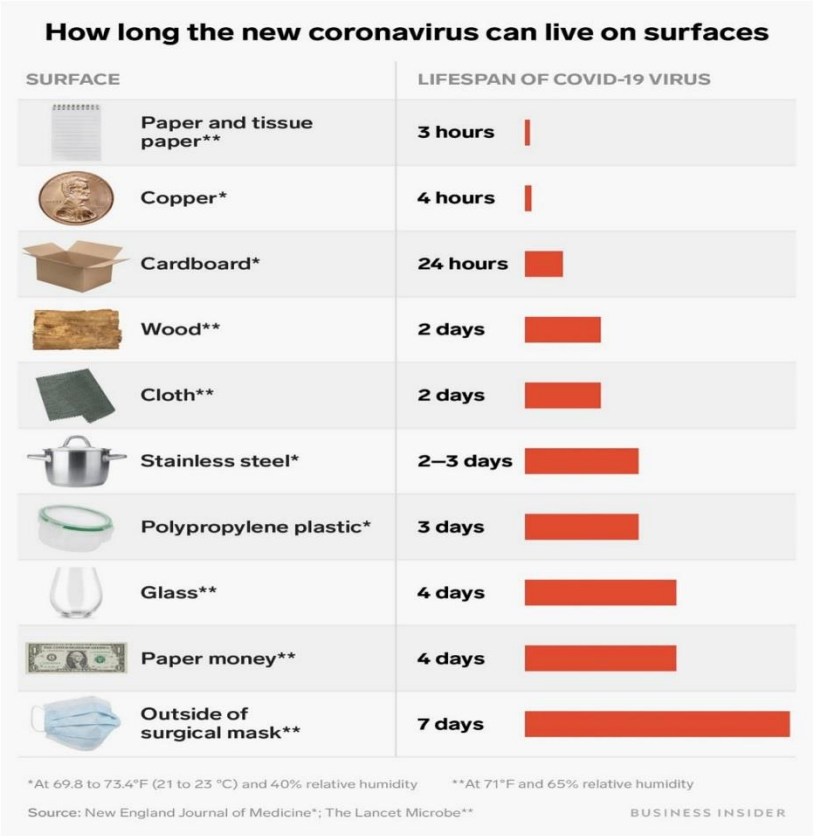
PERMITE SABER

COMO PREVENIR Y REDUCIR LA PROBALILIDAD DE CONTAGIO A BORDO



Dra. Duque Maite. Presidente Sociedad Venezolana de Medicina Marítima, Dra. Blanco María Grazia. Vicepresidente Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo Rama- Venezolana, Capitán de Altura, Riut Guillermo. Rector de la Universidad Marítima del Caribe, 17 de mayo de 2020 [Edición 1, volumen 1]

El intercambio de documentos, o de equipos como celulares, tazas de café son un factor de riesgo tomando en consideración que si una persona infectada habla o estornuda, puede contaminarlos e infectar a otra persona que haga contacto con estas superficies de papel o plástico contaminadas. Se recomienda por tanto evitar el intercambio de documentos y no intercambiar equipos de uso personal ni tomar en los mismos vasos o tazas, si no han sido previamente desinfectadas.



Shayanne Gal/Business Insider

Es importante destacar que las gotas de saliva expulsadas por una persona infectada, podrían contaminar las salidas de un aire acondicionado de cualquier ambiente y al encender el equipo serán proyectadas a mayor distancia, por lo que se recomienda también desinfectar estas superficies.

Los espacios cerrados permiten la recirculación del aire y la humedad favoreciendo la sobrevida del virus, aumentando el riesgo de exposición y contagio por lo que es recomendable ventilar diariamente estos espacios durante 15 o 30 minutos diariamente.

La transmisión Fecal Oral parece posible por lo que se aconseja extremar los cuidados en aquellos que cuidan pacientes infectados.

La transmisión de la madre embarazada al feto, no está del todo documentada, sin embargo se espera mayor información al respecto.

TETS PARA DIAGNÓSTICOS DE COVID-19

VENTAJAS Y LIMITACIONES DE LAS PRUEBAS PARA LA ROTACIÓN DE TRIPULANTES

DEFINICIÓN

Una prueba diagnóstica es un componente en el ejercicio profesional de la medicina, por lo que se define como un procedimiento utilizado para confirmar la presencia o no de una enfermedad en personas sintomáticas y asintomáticas.

Todos los test o pruebas diagnósticos en general, incluyendo las pruebas para detectar la infección por el nuevo Coronavirus CoV-2 son evaluadas matemáticamente para analizar el grado de eficacia y de certeza de las pruebas.

Así encontramos definiciones como sensibilidad y especificidad, la sensibilidad de una prueba se refiere a la capacidad de diagnosticar positivos a las personas realmente enfermas, lo que significa que, si una persona está infectada o enferma, el test debería reflejar ser positiva. Si, por el contrario, una prueba reporta un resultado positivo y el tripulante no está enfermo o, se denominará entonces falso positivo.

La especificidad de un test es el alcance que tiene el test para diagnosticar negativos a los que no están enfermos o infectados, resultando, por lo tanto, que una persona sana será negativa en el test. Si, por el contrario, es negativo y tiene la enfermedad será definido como falso negativo.

SEGURIDAD EN EL DIAGNÓSTICO DE LA INFECCION CON LAS PRUEBAS EXISTENTES

Ninguna prueba da un resultado 100% exacto; las pruebas deben evaluarse para determinar su sensibilidad y especificidad, idealmente en comparación con una referencia denominada "estándar de oro", en pocas palabras cada test debe ser analizado para definir cuál es la probabilidad de que la infección este presente si resulta positivo o no tener la infección si el resultado es negativo, es decir, valorar el valor predictivo del test utilizado. La falta de un "estándar de oro" o patrón de referencia claro para las pruebas de Covid-19 hace que la evaluación de la precisión de la prueba sea verdaderamente un desafío.

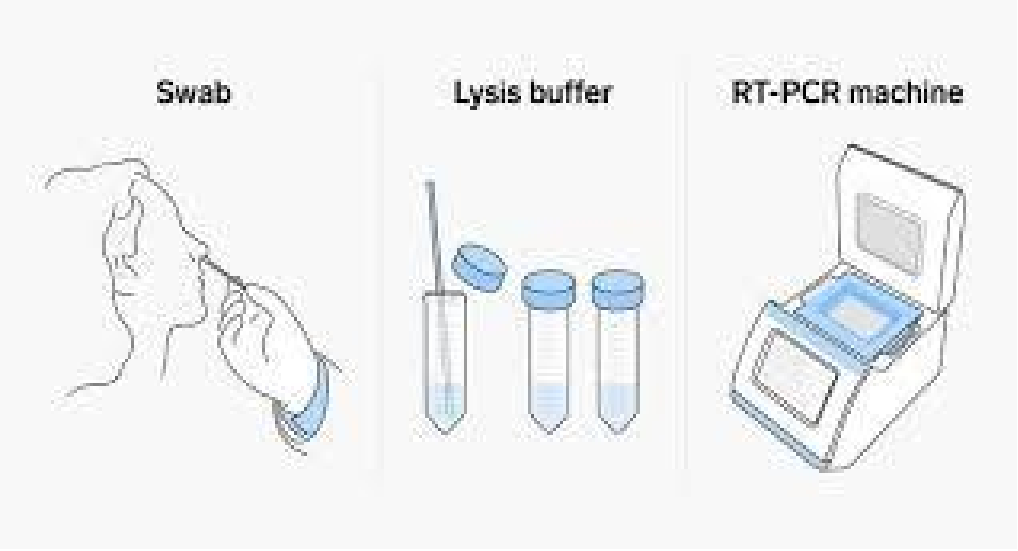
En este sentido recomendamos a la Comunidad Marítima en general, particularmente a los responsables del manejo del recurso humano de las Compañías Navieras mantenerse informado sobre las indicaciones, ventajas y limitaciones de las distintas pruebas COVID-19 disponibles en nuestro medio, para lo que seguimos sugiriendo de forma responsable que las orientaciones sean solicitadas a expertos con especialidades de infectologia, microbiología, medicina interna, medicina crítica o emergenciologia en virtud de no considerar los test de diagnóstico rápidos actualmente aplicados como única herramienta para el cambio de tripulantes.

TIPOS DE TEST COMUNMENTE UTILIZADOS PARA LA INFECCIÓN POR SARS COV-2

Para la detección de personas infectadas por el nuevo coronavirus los principales tipos de pruebas hasta el momento comúnmente aplicadas a la población son las siguientes

- **LAS PRUEBAS DE DETECCION DE ACIDOS NUCLEICOS ODIAGNÓSTICO MOLECULAR RT-PCR(REACCIÓN EN CADENA DE LA POLIMERASA CON TRANSCRIPTASA INVERSA)**
- **TEST SEROLÓGICOS/ TEST DE DIAGNÓSTICO RÁPIDO**
- **PRUEBAS RÁPIDAS BASADAS EN LA DETECCIÓN DE ANTÍGENO O ANTICUERPO.**

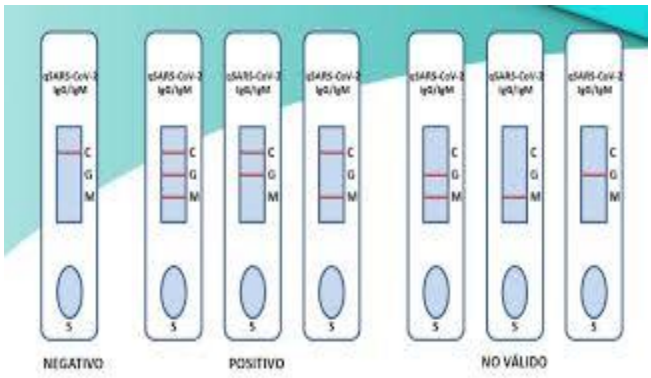
PRUEBAS DE DIAGNÓSTICO MOLECULAR O RT-PCR: con una sensibilidad promedio del 70% y una especificidad del 95%, es la única prueba confirmatoria disponible para detectar la presencia del SARS-CoV-2, el virus responsable de la enfermedad COVID-19, en el organismo, significa entonces que el RT-PCR detecta la presencia del virus. Sin embargo existe evidencia que reporta una tasa de falsos negativos hasta en un 29%. La precisión para el diagnóstico de la infección varia decauerdo al sitio y calidad de la de toma de muestra así se describe una certeza de 93% para el lavado bronco alveolar, 72% para el esputo, 63% para los hisopos nasales y solo 32% para los hisopos de garganta.
Los resultados también pueden verse influidos por la etapa o periodo de la enfermedad, si la muestra es tomada en los primeros días cuando hay menor concentración del virus podría ser negativa la prueba, cuando en realidad la persona si está enferma, sobre todo en el periodo pre sintomático al inicio de la enfermedad.
Los proporción de falsos positivos es baja con este test, es decir un PCR positivo indica una probabilidad muy alta de estar infectado y no a un error de clasificación.



PRUEBAS SEROLÓGICAS/ CONOCIDAS EN VENEZUELA COMO PRUEBAS DE DIAGNÓSTICO RÁPIDO: son pruebas que detectan la formación de anticuerpos en el organismo como consecuencia de la presencia del Virus. A diferencia de los PCR, estos test no analizan ni amplifican el material genético del virus.

No necesitan un equipamiento específico ni un personal técnico altamente cualificado. Una importante desventaja de este tipo de test, es que el organismo necesita varios días para producir anticuerpos detectables en la prueba, por lo que un marino antes de embarcar podría estar infectado y durante los primeros días no dar positivo en este tipo de test resultando un falso negativo. La segunda desventaja es que son mucho menos específicos y menos sensibles que la RT-PCR.

Estas pruebas deben ser tomadas en la fase aguda y convaleciente de la enfermedad, porque existe probabilidad de reacción cruzada con otros coronavirus previamente expuestos.



PRUEBAS RÁPIDAS BASADAS EN LA DETECCIÓN DE ANTÍGENO O ANTICUERPO.

Son un tipo de pruebas rápidas, que ya se encuentran disponibles en el mercado y se aplican para la detección de anticuerpos de forma separada IgM o IgG o IgG/IgM que buscan evidenciar la respuesta inmune que produce el individuo que ha sido afectado por el virus.

Se espera mayor validación de estas pruebas por la comunidad científica internacional.

CONSIDERACIONES GENERALES

FACTORES A CONSIDERAR PREVIO AL RELEVO DE TRIPULACIONES

1- TIEMPO DE EMBARQUE COMO FACTOR DE RIESGO PARA LA SALUD DE LAS TRIPULACIONES

2- PERÍODOS DE EMBARQUES PROLONGADOS COMO FACTOR DE RIESGO PARA LAS OPERACIONES SEGURAS DEL BUQUE

3- CAPACIDAD DE RESPUESTA Y ASISTENCIA SANITARIA DE LAS COMPAÑIAS NAVIERAS Y DEL SISTEMA NACIONAL DE SALUD PÚBLICA, ANTE EL POTENCIAL EVENTO DE CASOS DE COVID 19 LEVES-MODERADOS Y SEVEROS A BORDO, POSTERIOR A LA ROTACIÓN DE TRIPULANTES

4- LOGÍSTICA DE TRASLADO, ALOJAMIENTO, ALIMENTACIÓN Y VIGILANCIA EPIDEMIOLOGIA DE LAS TRIPULACIONES ANTES, DURANTE Y POSTERIOR AL DESEMBARQUE Y EMBARQUE

5- CERTIFICACIONES MÉDICAS ACTUALIZADAS DE LA CONDICIÓN DE SALUD DE LA TRIPULACION A EMBARCAR

6- RIESGO DE INFECCIÓN DE TRIPULANTES PROVENIENTES DE ZONAS CON CASOS COMUNITARIOS Y BROTES DE COVID 19

7- ENFERMEDADES DE BASE EN TRIPULANTES NO CONTROLADAS COMO HIPERTENSIÓN MODERADAS Y SEVERA, DIABETES TIPO I Y TIPO II NO CONTROLADAS, OBESIDAD MÓRBIDA Y TRASTORNOS DEL RITMO CARDIACO COMO FACTORES DE RIESGO PARA COVID-19.

8- POTENCIAL CUARENTENA PREVENTIVA DE TRIPULANTES PROCEDENTES DE ZONAS DE MAYOR RIESGO DE SER NECESARIO ANTES DEL EMBARQUE POR RIESGO DE INFECCIÓN POR CoV-2, AUN CON PRUEBAS RÁPIDAS NEGATIVAS (NO APLICA PARA PRUEBAS RT-PCR NEGATIVAS)

PROTOCOLO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE

ENTENDER EL RIESGO DE UNA ENFERMEDAD INFECTOCONTAGIOSA ES UN NECESIDAD

SOLICITUD DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE

1- NOTIFICAR A LA COMUNIDAD MARÍTIMA EN GENERAL, QUE LOS CAMBIOS DE GUARDIA PUDIERAN ESTAR SUSPENDIDOS COMO MEDIDA DE PREVENCIÓN, DE ACUERDO AL RIESGO OBSERVADO SEGÚN LA MORBILIDAD DE CASOS REPORTADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y EN ARMONÍA CON EL DECRETO DE ALARMA DEL ESTADO VENEZOLANO.

2- SOLICITUD DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE POR LAS COMPAÑIAS NAVIERAS DESCRIBIENDO LOS MOTIVOS JUSTIFICADOS PARA SOLICITAR LA ROTACIÓN DE LAS TRIPULACIONES.

3- SOLICITAR A LAS COMPAÑIAS EL PLAN DE EMERGENCIA DE REPUESTA ANTE CASOS SOSPECHOSOS Y CONFIRMADOS MODERADOS Y GRAVES, DIAGNOSTICADOS A BORDO. QUE CONTENGA ENTRE OTROS:

- PLAN DE MEDIDAS DE HIGIENE DE A BORDO, DOTACIÓN DE EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL Y MECANISMOS DE SUPERVISIÓN PARA GARANTIZAR SU CUMPLIMIENTO.
- PLAN DE LOGÍSTICA DE MOVILIZACIÓN, HOSPEDAJE DE SER NECESARIO Y ALIMENTACIÓN PARA EL POTENCIAL CAMBIO DE TRIPULACIÓN.
- REALIZACION DE PRUEBAS O TEST PARA CORONAVIRUS 72 HORAS ANTES DEL CAMBIO PAUTADO.

PREVIO AL EMBARQUE:

1- LLEGADA AL MUELLE

2- VERIFIQUE TOTAL DE TRIPULANTES A EMBARCAR, MANTENIENDO UNA DISTANCIA DE DOS METROS ENTRE PERSONAS.

3- CONFIRME EL CORRECTO USO DE EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL, CADA TRIPULANTE DEBERÁ MOVILIZARSE CON MASCARILLAS DE PROTECCIÓN N95 O MASCARAS QUIRÚRGICAS, SIN GUANTES PARA EL MOMENTO DE ESPERA, POR SER GENTE DE MAR PERSONAL DE RIESGO NO SE PERMITIRÁN MASCARILLAS DE TELA.

CÓMO PONERSE, USAR, QUITARSE Y DESECHAR UNA MASCARILLA:

- ANTES DE PONERSE UNA MASCARILLA, LÁVESE LAS MANOS CON UN DESINFECTANTE A BASE DE ALCOHOL O CON AGUA Y JABÓN.
- CÚBRASE LA BOCA Y LA NARIZ CON LA MASCARILLA Y ASEGÚRESE DE QUE NO HAYA ESPACIOS ENTRE SU CARA Y LA MÁSCARA.
- EVITE TOCAR LA MASCARILLA MIENTRAS LA USA; SI LO HACE, LÁVESE LAS MANOS CON UN DESINFECTANTE A BASE DE ALCOHOL O CON AGUA Y JABÓN.
- CÁMBIESE DE MASCARILLA TAN PRONTO COMO ESTÉ HÚMEDA Y NO REUTILICE LAS MASCARILLAS DE UN SOLO USO.
- PARA QUITARSE LA MASCARILLA: QUÍTESELA POR DETRÁS (NO TOQUE LA PARTE DELANTERA DE LA MASCARILLA); DESÉCHELA INMEDIATAMENTE EN UN RECIPIENTE CERRADO; Y LÁVESE LAS MANOS CON UN DESINFECTANTE A BASE DE ALCOHOL O CON AGUA Y JABÓN.

4- COLOQUE SPRAY CON ALCOHOL AL 70% EN LAS MANOS DE CADA TRIPULANTE, AL RECIBIRLO

5- REGISTRE TEMPERATURA CORPORAL DE CADA TRIPULANTE.

6- VERIFIQUE REGISTRO DE CURVA TÉRMICA DE LOS ULTIMOS 14 DÍAS DE LA TRIPULACIÓN A DESEMBARCAR

7- REGISTRE LAS CONSTANCIAS DE PRUEBAS RÁPIDAS QUE DEBEN SER REALIZADAS 24 HORAS ANTES DE LA ROTACIÓN O 24 HORAS ANTES DE LA SALIDA DE LAS CIUDADES DE ORIGEN.(PARA TAL FIN LOS TRIPULANTES NACIONALES CON SALVOCONDUCTOS PODRÁN PRESENTARSE A LOS CDI MÁS CERCANOS PARA LA APLICACIÓN DE LA PRUEBA)

8- CONFIRME INSPECCIÓN DE EQUIPAJES POR PERSONAL DE ANTIDROGAS DOS HORAS ANTES CON LA FINALIDAD DE DISMUNUIR EL TIEMPO DE EMBARQUE Y DE EXPOSICION DEL PERSONAL.

9- ORIENTE A LA TRIPULACIÓN SOBRE LA RUTA A SEGUIR SEGÚN LAS NORMAS DEL MUELLE O PUERTO MARÍTIMO.

EMBARQUE EN MUELLE:

1- CONFIRMAR CON EL BUQUE QUE ESPERA RELEVO LA PREPARACIÓN DE LA TRIPULACIÓN CON CADA EQUIPAJE.

2- LAS ENTREGA DE GUARDIA DE CAPITANES Y JEFE DE MÁQUINAS SIEMPRE QUE SEA POSIBLE, SE REALIZARÁ POR UNA VIA TELEFÓNICA Y HERRAMIENTAS ONLINE COMO CORREOS ELECTRÓNICOS HASTA 24 HORAS PREVIOS AL RELEVO.

3- INICIE ROTACIÓN CON LOS MARINOS FINALIZANDO JEFE DE MÁQUINAS Y EL CAPITÁN DEL BUQUE.

4- PARA EMBARCACIONES CON TRIPULACIONES MENORES A 10, PROCEDA A ROTAR EN GRUPOS DE DOS.

5- UBIQUE AL PERSONAL EN LA POPA DEL BUQUE, SIN TENER CONTACTO FISICO PARA LO QUE SE COLOCARÁN EN ESTRIBOR Y BABOR EN DOS FILAS UNA FRENTE A LA OTRA. LOS TRIPULANTES QUE EMBARCAN SE DIRIJEN DIRECTAMENTE AL CAMAROTE ESPERANDO ORDEN DE CIERRE DE CAMBIO DE GUARDIA, POR EL CAPITÁN QUE INGRESA, LOS TRIPULANTES QUE DESEMBARCAN PROCEDEN A DEJAR EL BUQUE.

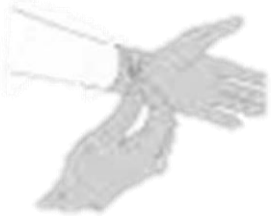
6- PARA LA ROTACION DE JEFES DE MAQUINAS Y CAPITANES, DISPONGA IGUALMENTE UN LUGAR DE POPA UBICADOS FRENTE A FRENTE DE ESTRIBOR A BABOR, PROTEGIENDO AL PERSONAL QUE DESEMBARCA DE NO TENER CONTACTO CON EL PERSONAL QUE RECIBE.

7- DEBERA GARANTIZARSE NORMAS DE HIGIENE PARA LOS EQUIPAJES ANTES DE ACCEDER EL BUQUE.

8- SI SE UTILIZAN GUANTES DEBERÁN SER COLOCADOS ANTES DE SUBIR AL BUQUE Y SER RETIRADOS AL ACCEDER A LAS INSTALACIONES, DEPOSITARLOS EN BOLSAS PLÁSTICAS Y DESECHARLOS. ANTES DE RETIRARSE LOS GUANTES SE DESINFECTARÁN PREVIAMENTE LAS MANOS CON GEL A BASE DE ALCOHOL AL 70 %, CON EL POSTERIOR AL RETIRO DE LOS GUANTES, SE REPETIRÁ LA COLOCACIÓN DE GEL A BASE DE ALCOHOL PARA PROCEDER LUEGO A LA ENTRADA A LA EMBARCACIÓN.
RETIRADA CORRECTA DE LOS GUANTES.

DESINFECTE LAS MANOS CON LOS GUANTES AUN PUESTOS CON GEL A BASE DE ALCOHOL O MEDIANTE LAVADO CON AGUA Y JABON, SIGA LOS SIGUIENTES PASOS:

:

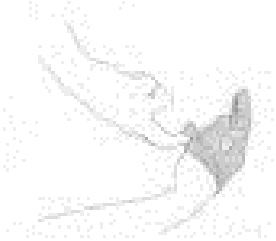


TOME EL GUANTE SIN TOCAR LA PIEL

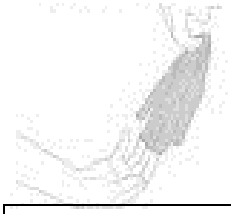
RETIRE EL GUANTE

MANTENGA EL GUANTE SOBRE LA PALMA DE LA OTRA MANO

DESLIZE DOS DEDOS POR EL BORDE INTERNO DEL SEGUNDO GUANTE SIN TOCAR LA PIEL



RETIRE EL SEGUNDO GUANTE



UNA VES RETIRADO LOS GUANTES SE DESECHAN EN BOLSA PLASTICA CERRADA Y LAVE LAS MANOS DE NUEVO

Dra. Duque Maite. Presidente Sociedad Venezolana de Medicina Marítima, Dra. Blanco María Grazia. Vicepresidente Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo Rama- Venezolana, Capitán de Altura, Riut Guillermo. Rector de la Universidad Marítima del Caribe, 17 de mayo de 2020 [Edición 1, volumen 1]

9- EN TODO MOMENTO SE EVITARÁ EL CONTACTO FISICO DE LOS QUE EMBARCAN CON LA TRIPULACION QUE SE HA MANTENIDO EN CUARENTENA DESDE EL INICIO DEL DECRETO DE ALARMA NACIONAL SIN ANORMALIDAD EN SUS CURVAS TÉRMICAS.

10. EN NINGÚN MOMENTO SE SOMETERÁ A CUARENTENAS SIN JUSTIFICACIÓN A LA TRIPULACIÓN QUE DESEMBARCA Y QUE HA PERMANECIDO A BORDO DESDE EL INICIO DEL DECRETO DE ALARMA, POR TRATRARSE DE PESONAL QUE NO HA ESTADO EN CONTACTO CON ENFERMOS DE COVID 19 Y POR NO ESTAR EN ZONAS DE RIESGO PARA INFECCIÓN CON CoV-2.

EMBARQUE DESDE OTRA EMBARCACIÓN CON BUQUE FONDEADO EN BAHIA:

1- PARA BUQUES MAYORES DE 25 TRIPULANTES SE RECOMIENDA DOS EMBARCACIONES QUE GARANTICEN EL TRASLADO DEL RELEVO SIN CONTACTO CON LOS QUE DESEMBARCAN.

2- ANTES DE LA SALIDA DEL MUELLE LA EMBARCACION SERÁ DEBIDAMENTE HIGIENIZADA Y DESINFECTADA AGUA Y JABÓN Y SOLUCIÓN CLORADA PARA LAS SUPERFICIES DE CONTACTO.

3- LA SOLUCIÓN CLORADA PARA DESCONTAMINACIÓN DE SUPERFICIES, PODRÁ OBTENERSE COLOCANDO 20 CC DE CLORO O LEJÍA EN UN LITRO DE AGUA, UNA VEZ UTILIZADO DEBERÁ SER DESCHADO.

4- LA ROTACIÓN PARA BUQUES CON 25 O MÁS TRIPULANTES SE SUGIERE CAMBIO EN GRUPOS DE CUATRO BAJO EL MISMO PROCEDIMIENTO PARA EL EMBARQUE EN MUELLE.

5- INICIAR ROTACIÓN CON LOS MARINOS Y OFICIALES PARA FINALIZAR CON EL JEFE DE MÁQUINAS Y EL CAPITAN DEL BUQUE.

6- CONTINUAR BAJO EL PROCEDIMIENTO PARA EMBARQUE EN MUELLE

7- EN TODO MOMENTO SE EVITARÁ EL CONTACTO FISICO DE LOS QUE EMBARCAN CON LA TRIPULACIÓN QUE SE HA MANTENIDO EN CUARENTENA DESDE EL INICIO DEL DECRETO DE ALARMA NACIONAL SIN ANORMALIDAD EN SUS CURVAS TÉRMICAS.

8- EN NINGÚN MOMENTO SE SOMETERÁ A CUARENTENAS SIN JUSTIFICACIÓN, A LA TRIPULACIÓN QUE DESEMBARCA Y QUE HA PERMANECIDO A BORDO DESDE EL INICIO DEL DECRETO DE ALARMA, POR TRATRARSE DE PESONAL QUE NO HA ESTADO EN CONTACTO CON ENFERMOS DE COVID 19 Y POR NO ESTAR EN ZONAS DE RIESGO PARA INFECCIÓN CON CoV-2.

POSTERIOR AL EMBARQUE:

1- LAS COMPAÑIAS NAVIERAS VIGILIRÁN EN TODO MOMENTO EL CUMPLIMIENTO DE SU PLAN PERVENTIVO CONTRA EL COVID-19 A BORDO.

2- REPORTARÁ A LAS CAPITANIAS DE PUERTO LA CURVA TÉRMICA DURANTE LOS PRIMEROS 14 DÍAS POSTERIOR AL CAMBIO DE ROTACIÓN. SE REQUIEREN OBLIGATORIAMENTE DOS TOMAS DE TEMPERATURA DIARIAS DE LOS TRIPULANTES 9am y 8 pm.

CURVA TÉRMICA
BUQUE:
RESPONSABLE SANITARIO:

FECHA	TEMPERATURA	HORA	TEMPERATURA	HORA	NOMBRE	FIRMA

3- REGISTRO DIARIO Y REPORTE DE SIGNOS COMPATIBLES CON LA ENFERMEDAD COVID 19: FIEBRE, MALESTAR GENERAL, DIFICULTAD PARA RESPIRAR, ANOSMIA.

4- LAS COMPAÑIAS NAVIERAS GARANTIZARÁN LA LLEGADA DE LOS TRIPULANTES QUE DESEMBARCAN Y DOCUMENTARAN MEDIANTE REGISTROS LAS TEMPERATURAS DE LOS MISMOS DURANTE LOS PRIMEROS 14 DIAS POSTERIOR AL EGRESO DEL BUQUE.

5- ANTE CASO SOSPECHOSOS SE MANTENDRÁN LAS RECOMENDACIONES EMITIDAS POR EL INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS Y LAS DIRECTRICES DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD Y EL ESTADO VENEZOLANO.

6- EN TODO MOMENTO DEBERÁ ENTENDERSE QUE, LAS CUARENTENAS EN CUALQUIER BUQUE EN EL TERRITORIO VENEZOLANO CON JUSTIFICACIÓN DE RIGOR, SERAN PAUTADAS POR LA AUTORIDAD SANITARIA NACIONAL.

RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL RELATIVAS A LA ROTACION DE TRIPULACIÓN, EN EL CONTEXTO ACTUAL DE PANDEMIA POR 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 (Circular nº 4204/Add.16 /6 mayo 2020) :

El Secretario General es consciente que la pandemia por el 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 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.

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)/ Circular No.4204/Add.16/6 May 2020:

El Secretario General ha recibido un "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)", propuesto por una amplia sección transversal de asociaciones mundiales del sector reconocidas como entidades consultivas por la Organización, que representan al sector del transporte marítimo, a saber: ICS, IAPH, BIMCO, IFSMA, INTERTANKO, Clubes P e I, CLIA, INTERCARGO,InterManager, IPTA, IMCA, INTERFERRY, FONASBA, ITF y WSC; en el que también se tiene en cuenta la aportación de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

El Secretario General apoya estos protocolos e insta a su aplicación. Se invita a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que lo utilicen y lo distribuyan entre las autoridades nacionales pertinentes que se encarguen, entre otras cosas, de cuestiones marítimas, sanitarias, aduaneras, de inmigración, de control de fronteras, portuarias y de aviación civil; y a que mantengan el enlace con las autoridades nacionales pertinentes con respecto a la utilización y aplicación del presente marco, según proceda

CORONAVIRUS (COVID-19) - EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL (Circular nº 4204/Add.15/6 mayo 2020):

Esta circular proporciona información y orientación de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre el uso seguro y eficaz de los equipos de protección personal (EPP) para apoyar las decisiones sobre el uso del EPP con el fin de reducir al mínimo los riesgos de infección por COVID-19 para la gente de mar, el personal marítimo, el personal de los buques pesqueros, los pasajeros y otras personas a bordo de los buques, así como el personal de tierra que tenga intención de subir a bordo (como prácticos, trabajadores portuarios, funcionarios de supervisión por el Estado del puerto, agentes del buque, etc.), y en su interacción con los demás

CIRCULARES OMI RELATIVAS A LA PANDEMIA

- Circular nº 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.
- Circular nº 4204/Add.12 **(27 de abril 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.
- Circular nº 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.
- Circular nº 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.
- Circular nº 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
- Circular nº 4204/Add.8 **(14 de abril)** Coronavirus (COVID-19) – Reunión por videoconferencia con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (PSC)
- Circular nº 4204/Add.7 **(3 de abril de 2020)** Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones relativas a los retrasos imprevistos en la entrega de buques.
- 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.
- 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.
- Circular nª 4204/Add.4 **(5 de marzo de 2020)** COVID 19 – Orientaciones de la ICS para los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar
- 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.
- 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.
- Circular No.4204/Add.1 **(19 de febrero de 2020)** brinda asesoramiento sobre la implantación y cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la OMI.
- 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 (DHMOSH), 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).
- 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.

CONSIDERACIONES FINALES

Los retos a los que se ve enfrentada la Gente de Mar durante el período que vivimos de la pandemia por COVID 19, impone grandes exigencias para mantener la cadena de suministros incluyendo alimentos e insumos médicos, sin los cuales la sociedad actual no podría funcionar de forma normal.

Miles de trabajadores a bordo de los buques que intentan sostener el comercio marítimo internacional que representa más del 80% del comercio mundial sufren las consecuencias de períodos interminables de trabajo, desde que inicio la crisis por el nuevo coronavirus. El riesgo de fatiga, el impacto psicológico que constantemente está presente por el riesgo de enfermar y estar lejos de sus hogares; son elementos que potencialmente podrían influir en la seguridad operacional de los buques.

Ante esta realidad, iniciar las **rotaciones de tripulaciones es una inminente necesidad, sin embargo, la posibilidad de contagio seguirá presente mientras dure la pandemia, por lo que el esfuerzo estará dirigido en minimizar el riesgo de exposición al virus CoV-2.**

En este sentido, existen elementos determinantes que contribuyen con el propósito de una rotación de personal a bordo en condiciones idóneas dentro de las que se mencionan la condición de salud de los que embarcan, la gestión oportuna de riesgos por parte de las compañías navieras para la protección de los trabajadores marítimo, la capacidad de repuesta sanitaria de hospitales y clínicas privadas locales y las pruebas para coronavirus disponibles que representan un eslabón crucial en el embarque de tripulantes.

Las pruebas rápidas disponibles en el País, presentan limitaciones en sus resultados por lo que no deben tomarse como el principal indicador para una rotación de personal segura. Una alternativa viable sería la aplicación de pruebas moleculares a las tripulaciones para permitir el relevo por tener mayor precisión diagnóstica. Actualmente, se discute la aplicación en algunos Países de pruebas para determinar si una persona es inmune o ha desarrollado anticuerpos que le confieren protección contra el virus luego de la infección, lo que permitiría el reintegro a las actividades laborales, pero no se tiene claro cuánto podría durar esta protección desarrollada por el organismo.

Finalmente estamos obligados a entender que la pandemia sigue su curso desafiando la población mundial en medio de una época de grandes avances científicos y tecnológicos, no obstante la Gente de Mar espera de nosotros repuestas que les garanticen sus derechos como trabajadores esenciales, para mantener la cadena de suministros y es nuestro deber ofrecer alternativas viables y trazables en el tiempo de acuerdo a los riesgos evaluados y la evidencia científica disponible.

sociedaddemedicinamaritima@gmail.com
mgbblanc@gmail.com

BIBLIOGRAFÍA

1- Xiang J, Yan M, Li H, Liu T, Lin C, Huang S, et al. Evaluation of Enzyme-Linked Immunoassay and Colloidal Gold- Immunochromatographic Assay Kit for Detection of Novel Coronavirus (SARS-Cov-2) Causing an Outbreak of Pneumonia (COVID-19). medRxiv. 2020; 2020.02.27.20028787.

2- Organización Panamericana de la Salud -OPS/Organización Mundial de la Salud-OMS Información y criterios para la priorización de pruebas diagnósticas del SARS-CoV2 para dirigir las necesidades de adquisición por los sistemas de salud. Abril 2020.

3- Traslado Interhospitalario ante la pandemia de COVID-19. Documento SEMES – SEMICYUC. Versión 1. 3 de abril de 2020.

4- Vizcaini Gilberto J. Importancia del cálculo de la sensibilidad, la especificidad y otros parámetros estadísticos en el uso de la pruebas de diagnóstico clínico y de laboratorio. Medicina & Laboratorio. Volumen 23.Numeros 7-8 2017

5- Organización Panamericana de la Salud-Organización Mundial de la Salud: Requerimientos para uso de equipos de protección personal (EPP) para el nuevo coronavirus (2019-nCoV) en establecimientos de salud. (recomendaciones interinas, 2/6/2020)

6- Watson Jessica, Whiting Penny, et al. Interpreting a covid 19 test result. BMJ 2020;369:m1808 doi: 10.1136/bmj.m1808 (Published 12 May 2020)

7- Wang Dawei , Hu Bo, Hu Chang , et al. Clinical Characteristics of 138 Hospitalized Patients With 2019 Novel Coronavirus–Infected Pneumonia in Wuhan, China. JAMA. 2020;323(11):1061-1069. doi:10.1001/jama.2020.1585

8- Cotelo Javier. Plasma hiperinmune, vectores virales para una vacuna contra coronavirus, marcadores de gravedad de la COVID-19 y paradoja alemana de la baja tasa de letalidad. https://espanol.medscape.com/verarticulo/5905239

9- Manual Europeo sobre Estándares de Higiene y Vigilancia de Enfermedades Transmisibles a Bordo de los Buques de Pasaje. EU SHIPSAN ACT JOINT ACTION(20122103)
http://www.shipsan.eu/Portals/0/docs/EU_Manual_Second_Edition_ES.pdf

10- Organización mundial de la Salud. Manual para la gestión de eventos de salud pública a bordo de embarcaciones.
https://www.who.int/ihr/publications/9789241549462/es/

11- Internacional Chamber of Sipping. Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers. Version 1.0 – 3 March 2020

12- Duque M, Blanco M, Riut G.CORONAVIRUS.PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD COVID - 19 A BORDO RECOMENDACIONES PARA LA PROTECCION DE LA SALUD DE LA GENTE DE MAR VENEZOLANA. Marzo, Sociedad Venezolana de Medicina Maritima.Instititutо

Iberoamericano de Derecho Marítimo Rama-Venezolana. Universidad Marítima del Caribe .Primera edición, 2020

13- Organización Mundial de la Salud. Reglamento Sanitario Internacional (2005) Tercera edición. https://www.who.int/ihr/publications/9789241580496/es/

14- Organización Marítima Internacional. 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 .Circular nº 4204/Add.16 /6 mayo 2020

15- Organización Marítima Internacional. 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 Circular No.4204/Add.16/6 Mayo 2020

16- Organización Marítima Internacional. CORONAVIRUS (COVID-19)-EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL. Circular nº 4204/Add.15/6 mayo 2020

17- Organización Marítima Internacional. 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. Circular nº 4204/Add.13 /5 de mayo de 2020

18- Organización Marítima Internacional. 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. •Circular nº 4204/Add.11 /24 de abril de 2020

19- Orientaciones relativas a los retrasos imprevistos en la entrega de buques. Circular nº 4204/Add.7 /3 de abril de 2020

20- Organización Marítima Internacional. 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. Circular nº 4204/Add.11/24 de abril de 2020