CICLO DE CONFERENCIAS Y FOROS SOBRE LA INCIDENCIA DEL COVID 19 EN EL SECTOR ACUÁTICO.

PERSPECTIVAS JURÍDICAS HISPANOAMERICANAS

EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN TIEMPOS DEL VIRUS

BREVES REFLEXIONES SOBRE ALGUNOS ASPECTOS JURÍDICOS INVOLUCRADOS

GUSTAVO ADOLFO OMAÑA PARÉS

Vicepresidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional

Miembro Titular del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

gomana@giranlaw.com

EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN TIEMPOS DEL VIRUS
BREVES REFLEXIONES SOBRE ALGUNOS ASPECTOS JURÍDICOS INVOLUCRADOS

I. Incidencia del COVID 19 en el transporte marítimo internacional. II. Normatividad de la Organización Marítima Internacional. III. Normatividad de la Organización Internacional del Trabajo. IV. Normatividad de la Organización Mundial de la Salud. V. Posiciones de algunos entes internacionales no intergubernamentales. VI. Normatividad aplicable a los agentes navieros. VII. Los problemas que la pandemia ocasiona en materia de contratos y seguros marítimos. VIII. Conclusiones.

I. Incidencia del COVID 19 en el transporte marítimo internacional.

El 11 de marzo de 2020, después de más de tres meses analizando su comportamiento, la Organización Mundial de la Salud hizo oficial que el virus denominado COVID 19 se había convertido en pandemia. Una vez hecho este [1]pronunciamiento, tanto los gobiernos alrededor del planeta como diferentes instituciones internacionales, tanto de derecho Público como de Derecho Privado, empezaron a publicar sus puntos de vista y tomar medidas a objeto de afrontar esta situación.

Esta pandemia, ha implicado una desaceleración de la actividad económica a nivel global y ha conllevado a que todos los segmentos del transporte marítimo, desde los petroleros hasta las líneas navieras, se han visto afectados. En este mismo sentido BIMCO, la más grande de las asociaciones navieras internacionales, señaló que el brote de COVID-19 y su impacto en los negocios y la sociedad no tiene precedentes y reconoce, pragmáticamente, que: “estamos aprendiendo día a día cómo debemos adaptarnos a estas nuevas circunstancias. Los puertos de todo el mundo manejan la situación de diferentes maneras y es difícil proporcionar una solución contractual única para todos. Lo que un puerto en un país del mundo está

[1] Logi News (2020) EL TRANSPORTE MARÍTIMO DURAMENTE AFECTADO POR EL CORONAVIRUS. Disponible en: https://noticiaslogisticaytransporte.com/general/24/02/2020/el-transporte-maritimo-duramente-afectado-por-el-coronavirus/147833.html Recuperado el 12 de abril de 2020.

haciendo, restringiendo o prohibiendo, no es necesariamente lo mismo que un puerto en un país vecino."[2]

En este contexto, tan confuso como convulso, la mayoría de los países ha regulado, básicamente a través de disposiciones administrativas que han tomado forma como regímenes de emergencia que incluyen cuarentenas, que afectan a gran parte de sus habitantes, restricciones al libre tránsito y al transporte de bienes, la suspensión de los trabajos no esenciales y limitaciones de diversa entidad a las actividades marítimas, incluidas en esta, el transporte de bienes y personas, la pesca y los procesos de exploración y explotación costa afuera.[3]

Es conveniente indicar que no existe un convenio internacional que establezca el comportamiento que los gobiernos deben asumir a la hora de manejar una pandemia. Sin embargo, en el contexto del transporte marítimo internacional de bienes y personas, existen normas que orientan e, incluso, regulan, el tratamiento que los Estados deben dar a las tripulaciones de los buques. De *lege lata,* existen regulaciones de variada naturaleza emanadas de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y, en especial de

---

[2] Baltic and International Maritime Council (25 de marzo de 2020) COVID-19 Q&A on BIMCO's Infectious or Contagious Dicesases Clauses. Disponible: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/novel-coronavirus. Recuperado el 12 de abril de 2020.

[3] En Venezuela, por ejemplo, el instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, en su carácter de Autoridad Marítima, ha producido los siguientes documentos: Circular N° 004 de fecha 2 de febrero de 2020, mediante la cual se insta a las personas que forman arte del sector acuático a tomar medidas preventivas relacionadas con el Coronavirus (2019n-CoV); Circular N° 06 de fecha 13 de marzo de 2020. Relativa al establecimiento del "Nivel de Protección 1", en todas las instalaciones portuarias, terminales marítimos, terminales de pasajeros, agencias navieras, marinas deportivas, en relación al COVID-19 (Coronavirus); Circular N° 007 de fecha 15 de marzo de 2020 Relativa con los trámites de documentación e intercambio de información de forma electrónica, en relación al COVID-19 (Coronavirus); Circular N° 008 de fecha 15 de marzo de 2020 Relativa a la prohibición de zarpes de las embarcaciones deportivas y concentración de personas en marinas deportivas, en relación al COVID-19 (Coronavirus); Circular N° 009 (Aviso Especial-006-Covid-19) Relativo al Comité Regional de Facilitación Portuaria, en relación al COVID-19 (Coronavirus).Circula 010 – Se suspende hasta nueva orden el embarque y desembarque de las tripulaciones de los buques en nuestro país.; Circular N° 010 (Aviso Especial-007Covid-19) Relacionada con la suspensión hasta nueva orden del embarque y desembarque de las tripulaciones de los buques en puertos del país; Circular N° 011 (Aviso Especial-009-Covid-19) Relacionado con la designación de un médico marítimo de guardia por cada Circunscripción Acuática y; Circular N° 012 (Aviso Especial-008-Covid-19) Relacionado con el otorgamiento de una prórroga hasta el 30 de junio de 2020, a los títulos y refrendos expedidos a la Gente de Mar por esta Administración.

la Organización Mundial de la Salud que implican una normatividad elemental que debe ser conocida y aplicada en el marco del desarrollo de la crisis del COVID-19.

En el entorno internacional actual, no existe la posibilidad inmediata de concluir convenios formales para enfrentar el brote mundial del coronavirus. No obstante, esto no ha impedido que las organizaciones internacionales previamente señaladas hayan creado instrumentos que, aun cuando no vinculantes en la mayoría de los casos, pueden desplegar, y de suyo lo hacen, ciertos efectos jurídicos y constituir, lo que en parte de la doctrina se conoce como una normatividad relativa o *soft law,*[4] que, eventualmente, puede es relevante, sobre todo en lo concerniente a los Derechos Humanos de la Gente de Mar y los pasajeros que se encuentren a bordo de buques sometidos a cuarentena o que estén impedidos de arribar a puerto o de ser medicamente atendidos o abastecidos. Todo esto sin menoscabo de la vigencia de taxtos como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 en su versión enmendada, emanado de la Organización Internacional del Trabajo, y, el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, aprobado por la Organización Marítima Internacional en 1978 y enmendado en 1995 y 2010, mejor conocido como Convenio STCW, por sus siglas en inglés.

II. Normatividad de la Organización Marítima Internacional

El 13 de febrero, antes que la OMS anunciara oficialmente la calamidad, el Secretario General de la O.M.I publicó, en conjunto con el Secretario General de la Organización Mundial de la Salud, una declaración, con el fin de ayudar a los Estados a garantizar la implantación de medidas de sanidad, de modo que se reduzcan al mínimo las interferencias innecesarias al tráfico y al comercio internacional. En este documento, ambas instituciones formularon un llamamiento

[4] Toro Huerta, Mauricio (2006) EL FENOMENO DEL SOFT LAW Y LAS NUEVAS PERSPECTIVAS DEL DERECHO INTERNACIONAL. En: Anuario Mexicano de Derecho Internacional. Vol. VI. Recuperado el 11 de abril de 2020 en https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/160/257#N14

a todos los Estados para que respeten las prescripciones de la libre platica para los buques y los principios de atención adecuada de todos los viajeros y la prevención de demoras innecesarias para estos, las personas y los bienes a bordo, reconociendo al mismo tiempo la necesidad de evitar la introducción o propagación de la enfermedad.

En este documento se invita a las autoridades del Estado de abanderamiento, las autoridades del Estado rector del puerto y los regímenes de control, las compañías y los capitanes de buque a cooperar, en el actual contexto del brote, para garantizar que, cuando proceda, los pasajeros pueden embarcar y desembarcar, las operaciones de carga pueden proseguirse, los buques puedan entrar y salir de los astilleros para proceder a reparaciones y reconocimientos, las mercancías y suministros puedan cargarse y las tripulaciones puedan turnarse.

Adicionalmente, la Organización Mundial de la Salud y la Organización Marítima Internacional manifestaron que están listas para asistir y apoyar a los países y al sector marítimo en la respuesta a los retos que presenta para el transporte marítimo internacional el actual brote del nuevo coronavirus.[5]

Es necesario destacar que, en el entorno de la pandemia, el presidente de la Organización Marítima Internacional subrayó que la capacidad de mantener operativo el sistema internacional de transporte marítimo, en especial en lo atinente a asegurar la entrega de bienes vitales, incluidos los suministros médicos y los alimentos, es primordial.[6]

Con el fin de cumplir con los objetivos antes señalados, la Organización Marítima Internacional ha dirigido a todos sus Miembros, a la Gente de Mar y a al sector marítimo en general una serie de comunicaciones, que, si bien no constituyen

[5] Ver: http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/SP.pdf Recuperado el 11 de abril de 2020.
[6] Ver: http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/08-IMO-SG-message.aspx Recuperado el 11 de abril de 2020

un marco normativo mandatorio establece, sin duda, un conjunto de referencias de ineludible conocimiento y recomendable observancia para todos los actores que hacen vida en el sector. Estas comunicaciones son: 1. Circular N° 4204/Add7 de 3 de abril de 2020, relativa a la orientación sobre retrasos imprevistos en la entrega de buques; 2. Circular N° 4204/Add6 de 27 de marzo de 2020, que contiene la lista preliminar de recomendaciones para gobiernos y autoridades nacionales pertinentes sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia de COVID-19; 3. Circular N° 4204/Add5 de 2 de abril de 2020, que contiene la guía relativa a la certificación de la Gente de Mar y el personal de los buques pesqueros; 4. Circular N° 4204/Add3 de 2 de marzo de 2020 en las que se dan las orientaciones para los operadores de buques para la protección de la salud de la Gente de Mar; 5. Circular N° 4204/Add2 de 21 de febrero de 2020, en la que se encuentran las consideraciones operativas para la gestión de casos/brotes de COVID 19 a bordo de buques; 6. Circular N° 4204/Add1 de 19 de febrero de 2020, sobre la implementación y aplicación de instrumentos relevantes de la OMI; **7.** Circular N° 4203/Add1 de 12 de febrero de 2020, que proporciona información y orientación sobre las precauciones que deben tomarse para minimizar los riesgos para los delegados a las reuniones de la Organización Marítima Internacional y 8. Circular N° 4204/Add1 de 31 de enero de 2020 que proporciona información y orientación, basada en las recomendaciones formuladas por la Organización Mundial de la Salud sobre precauciones que deben tomarse para minimizar los riesgos del Coronavirus para la Gente de Mar, los pasajeros y otras personas a bordo.

III. Normatividad de la Organización internacional del Trabajo.

Como punto previo, es útil recordar que, al estudiar el trabajo que realiza la Gente de Mar, el elemento más significativo es el lugar donde prestan sus servicios, ya que, el buque, en tanto institución total, donde el marino no solo trabaja, sino que también vive y tiene que descansar, sin posibilidades de abstenerse del espacio que lo circunda y, además, sometido a un régimen disciplinario que no es aplicable a

otras actividades.[7] Son estas condiciones particulares las que han ameritado tanto un régimen particular que se concreta en Venezuela en la Sección Segunda del Capítulo VI del Título IV, de las modalidades especiales del trabajo de la Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras y a nivel internacional en una serie de instrumentos emanados de la Organización Internacional del Trabajo, el principal de los cuales es el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006. Esta particularidad, hace que, en momentos de emergencia, como la que supone actualmente la pandemia del COVID-19, al analizar los riesgos de propagación de los virus implícitos en el transporte marítimo, se deba empezar tomando en cuenta la salud física y mental de la Gente de Mar, pues los marinos tienen los mismos derechos que el resto de la población al acceso a la salud.

El 7 de abril de 2020 se reunió un Comité Marítimo Tripartito Especial de la Organización Internacional del Trabajo que representa a marinos, armadores y gobiernos, en este, hicieron un llamado a tratar con dignidad y respeto a los trabajadores del mar, a considerarlos trabajadores esenciales y quedar exentos de las restricciones de viajes durante la pandemia del coronavirus (Covid-19) y, a través de una declaración conjunta solicitó a los estados miembros hacer todo lo posible para facilitar la entrega de suministros médicos esenciales, combustible, gas, repuestos, y provisiones a los buques.

La Organización Internacional del Trabajo ha producido un par de documentos: El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas, en el que se proporciona una evaluación preliminar de las posibles repercusiones del Covid-19 en el mundo del trabajo y se propone un conjunto de medidas a nivel político para mitigar esas repercusiones y facilitar una recuperación sólida y eficaz, habida cuenta de la rápida evolución de la situación, la información relativa a la misma se actualizará conforme se disponga de nuevos datos y Las Normas de la OIT y el COVID-19 (coronavirus), que constituye una compilación de respuestas a

[7] Ver: Omaña Parés, Gustavo Adolfo (2018) ESTUDIO DEL RÉGIMEN DEL TRABAJO MARÍTIMO EN VENEZUELA. Caracas. Editorial Jurídica Venezolana. Página 143.

las preguntas más frecuentes relacionadas con las normas internacionales del trabajo y el COVID-19, aunque no aborda de manera exhaustiva las medidas jurídicas o de política que podrían adoptarse.[8]

En este último documento, se realizan una serie de preguntas que son inmediatamente contestadas, a saber:

1. ¿Cuáles son los derechos de la gente de mar en materia de salud y seguridad durante el brote de COVID-19?

En el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, se establece que todo marino tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y exento de peligro, que cumpla con las normas de seguridad y de protección de la salud, asistencia médica, medidas de bienestar y otras formas de protección social. En el contexto del brote de coronavirus, la protección de la Gente de Mar debe ser prioritaria.

Con relación a este punto hay que agregar que la crisis sanitaria en modo alguno suspende o menoscaba los derechos laborales adquiridos por los marinos ni relaja lo contenido en los convenios y otros instrumentos internacionales emanados de la OIT. Por otra parte, y como se verá infra, existe un reglamento sanitario internacional y un manual para la gestión de los eventos de salud a bordo, que debe ser conocido y aplicado tanto por el Estado del pabellón como por el Estado del puerto.

[8] Organización Internacional del Trabajo (18 de marzo de 2020). EL COVID-19 Y EL MUNDO DEL TRABAJO: REPERCUSIONES Y RESPUESTAS. Recuperado el 12 de abril de 2020 en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_739158.pdf y Organización Internacional del Trabajo (23 de marzo de 2020) LAS NORMAS DE LA OIT Y EL COVID-19 (CORONAVIRUS). Recuperado el 12 de abril de 2020.

2. ¿Qué ocurre con el derecho de bajar a tierra?

En este papel de trabajo se enfatiza que, incluso en el contexto del coronavirus, se deberá conceder a la Gente de Mar los permisos para bajar a tierra, por el bien de su salud y de su bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.

Pienso que la respuesta que los Estados deben dar a esta pregunta debe ser racional y valorarse en conjunto con los derechos de las personas que están en tierra o a las disposiciones generales de aislamiento que pueden existir en un momento dado en un puerto específico. Así, por ejemplo, si en el puerto donde se encentra la nave donde labora el marino existe un estado de emergencia y hay una cuarentena obligatoria, el trabajador, aún mantiene su derecho a desembarcar, pero no podrá ejercerlo por causas de fuerza mayor, si que esto suponga responsabilidades para el armador ni para el Estado del puerto. Por contraposición, el estado del puerto debe garantizar el aprovisionamiento al buque y la apropiada atención médica a la tripulación que está en el buque.

3. ¿Cuáles son las obligaciones de los Estados del pabellón?

La OIT considera que los Estados deben velar por que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud — lo que incluye el suministro de desinfectante a base de alcohol y de mascarillas — y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras esté trabajando a bordo.

4. ¿Cuáles son las obligaciones de los Estados del puerto?

Los Estados deben asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra

Este breve cuestionario debe servir como medio de orientación tanto para las autoridades públicas como para el resto de la comunidad marítima.

IV. Normatividad de la Organización Mundial de la Salud.

Existe una publicación de la Organización Mundial de la Salud denominado *Interim Technical Advice for Case Management of Pandemic (H1N1) 2009 on Ships* (Asesoramiento técnico provisional de la Organización Mundial de la Salud para la gestión de casos de pandemia (H1N1) 2009 en barcos), que contiene orientaciones sobre medidas preventivas, detección, evaluación de riesgos y tratamiento de casos. Este documento constituye una referencia importante que debe ser conocida y manejada con criterio por las autoridades del Estado del puerto, al igual que el Reglamento Sanitario Internacional y el Manual para la Gestión de Salud a Bordo de Embarcaciones.[9]

De acuerdo al Reglamento Sanitario Internacional (RSI), cuya finalidad y alcance son prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando al mismo tiempo las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales, las autoridades portuarias competentes tienen la responsabilidad de actuar ante los eventos que entrañen un riesgo para la salud pública. Por antonomasia, una pandemia es un tipo de evento que entraña riesgos a la salud pública, por tanto, el estado del puerto tiene la responsabilidad de determinarlo, mediante notificaciones de las propias embarcaciones u otras autoridades competentes, durante la inspección de una embarcación, o incluso a través de otras vías no oficiales como las informaciones de los medios de difusión y su gestión comporta la identificación, verificación, evaluación del riesgo y respuesta.

[9] Disponible: https://www.who.int/ihr/IHR_2005_es.pdf Recuperado el 12 de abril de 2020.

En otro orden de ideas, ubicándonos en el ámbito de la crisis actual, de naturaleza sanitaria, atendiendo al principio de la especialización, considero que la terminología que debe usarse, a todo evento, tanto en sede administrativa como judicial, es la empleada por la Organización Mundial de la Salud y debe aplicarse con preferencia a cualquier definición formulada o usada por otros organismos internacionales, por tanto, he creído conveniente reproducir, *hic et nunc*, algunos términos básicos contenidos en el Reglamento Sanitario Internacional, en tal sentido, las siguientes palabras significan:

> Afectado: Persona, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales o restos humanos que están infectados o contaminados, o que son portadores de fuentes de infección o contaminación, de modo tal que constituyen un riesgo para la salud pública.
>
> Aislamiento: La separación de los demás de personas enfermas o contaminadas o de equipajes, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales afectados, con objeto de prevenir la propagación de una infección y/o contaminación.
>
> Autoridad competente; Una autoridad responsable de la puesta en práctica y la aplicación de medidas sanitarias con arreglo al presente Reglamento.
>
> Contaminación: La presencia de cualquier agente o material infeccioso o tóxico en la superficie corporal de una persona o animal, en un producto preparado para el consumo o en otros objetos inanimados, incluidos los medios de transporte, que puede constituir un riesgo para la salud pública.

Cuarentena: La restricción de las actividades y/o la separación de los demás de personas que no están enfermas, pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, medios de transporte o mercancías sospechosos, de forma tal que se prevenga la posible propagación de la infección o contaminación.

Embarcación: La embarcación de navegación marítima o interior que efectúa un viaje internacional.

Emergencia de salud pública de importancia internacional: Un evento extraordinario que, de conformidad con el presente Reglamento, se ha determinado que: i) constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad, y ii) podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Evento: La manifestación de una enfermedad o un suceso potencialmente patógeno.

Infección: La entrada y desarrollo o multiplicación de un agente infeccioso en el cuerpo de una persona o animal que puede constituir un riesgo para la salud pública.

Libre plática: La autorización, en el caso de una embarcación, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga; en el caso de una aeronave, después del aterrizaje, la autorización para embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga; y en el caso de un vehículo de transporte terrestre, después de su llegada, la autorización para embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga; «llegada» de un medio de transporte significa: a) en el caso de una

embarcación de navegación marítima, la llegada a un puerto o el anclaje en la zona de un puerto reservada para ello; *omissis*, c) en el caso de una embarcación de navegación interior que efectúa un viaje internacional, la llegada a un punto de entrada.

Medida sanitaria; Todo procedimiento aplicado para prevenir la propagación de enfermedades o contaminación; una medida sanitaria no comprende medidas de policía ni de seguridad del Estado; «medio de transporte» significa cualquier aeronave, embarcación, tren, vehículo de carretera u otro que efectúa un viaje internacional.

Persona enferma: Persona que sufre o está afectada por una dolencia física que puede suponer un riesgo para la salud pública.

Puerto: Un puerto marítimo o un puerto situado en una masa de agua interior al que llegan o del que salen embarcaciones que efectúan un viaje internacional.

Punto de entrada: Un paso para la entrada o salida internacionales de viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías y paquetes postales, así como los organismos y áreas que presten servicios para dicha entrada o salida.

Riesgo para la salud pública: La probabilidad de que se produzca un evento que puede afectar adversamente a la salud de las poblaciones humanas, considerando en particular la posibilidad de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo; «salida» significa, para personas, equipajes, cargas, medios de transporte o mercancías, el acto de abandonar un territorio; «sospechoso» hace referencia a toda persona,

equipaje, carga, contenedor, medio de transporte, mercancía o paquete postal que un Estado Parte considere que haya estado o podría haber estado expuesto a un riesgo para la salud pública y sea una posible fuente de propagación adicional de enfermedades; «tráfico internacional» significa el movimiento de viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales a través de una frontera internacional, con inclusión del comercio internacional; «tripulación» significa las personas a bordo de un medio de transporte que no son pasajeros.

V. Posiciones de algunos entes internacionales no intergubernamentales.

En el universo marítimo hacen vida una serie de organizaciones que tienen gran importancia y que, como consecuencia del brote del COVI-19, han producido una serie de documentos que es pertinente mencionar en este trabajo.

Así, por ejemplo, la Organización Internacional de Medicina Marítima produjo un instrumento identificado como *Reducing the Risk of Infection from 2019 new Coronavirus (2019-nCoV) Information to shipping companies (26.1.2020)* dirigido a los Estados del puerto, a las tripulaciones y a los armadores, que contiene consideraciones y recomendaciones para manejarse en los tiempos de la pandemia.[10]

Por su parte, y, a objeto de dar respuesta al brote del COVID-19, la Cámara internacional de Navegación *(International Chamber of Shipping ICS*) publicó una

[10] International Maritime Health Association, 21 de enero de 2020. Reducing the Risk of Infection from 2019 new Coronavirus (2019-nCoV). Information to shipping companies (26.1.2020). Dicponible: https://www.imha.net/sites/default/files/2020-01/20200126%20CORONA%20advice%20shipping%20comp.pdf Recuperado el 12 de abril de 2020.

Guía para los operadores de buques para la protección de la salud de la Gente de Mar.[11]

Así mismo, BIMCO ha publicado un conjunto de recomendaciones y cuestionarios con sus respuestas que tocan diferentes aspectos, incluso legales, relacionados con los problemas que ocasiona la pandemia al transporte marítimo.

De igual manera la Asociación Internacional de Propietarios de Buques Petroleros Independientes produjo un texto con recomendaciones denominado *Outbreak Management. Plan :Covid-19*

Mientras que, el Comité Marítimo Internacional envió el 8 de abril próximo pasado, a los presidentes de las asociaciones nacionales de Derecho Marítimo un cuestionario sobre algunos aspectos del funcionamiento del poder judicial y la administración marítima con relación a algunos aspectos de la actividad marítima.

Estas no han sido las únicas organizaciones vinculadas al sector marítimo que han producido recomendaciones, guías, circulares u otros documentos sobre la incidencia del coronavirus en el transporte marítimo.

VI. Normatividad aplicable a los agentes navieros.

No existe mayor literatura sobre la incidencia del COVID-19 en las actividades que desarrollan los agentes navieros, su actuación va a depender mucho del puerto en el cual trabajen y las disposiciones que tomen los diferentes capitanes de puerto con relación al arribo y zarpe de los buques. Por lo pronto, nos restringimos a señalar que la Organización Internacional de Medicina Marítima

[11] International Chamber of Shipping (3 de de marzo de 2020). GUIDANCE FOR SHIP OPERATORS FOR THE PROTECTION OF THE HEALTH OF SEAFARERS. Marisec Publcations. London. Disponible en: https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/coronavirus-(covid-19)-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers.pdf?sfvrsn=6. Recuperado el 12 de marzo de 2020.

recomendó, a los Estados del puerto, a las tripulaciones y a los armadores, no restringir las visitas a bordo de los agentes portuarios,

VII. Los problemas que la pandemia ocasiona en materia de contratos y seguros marítimos.

Al analizar el alcance del coronavirus, se evidencia que las medidas que han tomado los diferentes estados y los armadores han afectado la ejecución normal de los contratos marítimos, como consecuencia, se presentan problemas cuya solución debe pensarse detenidamente, vg.: los atinentes a la inejecución, retardos o cancelación de los contratos o la aplicación del concepto de fuerza mayor a los mismos. Esta no es la oportunidad para analizar en profundidad esta situación, no obstante, si lo es para hacer algunas reflexiones al respecto.

En primer lugar, la invocación de la *force majeure* no puede hacerse de manera general, esta acción dependerá de las condiciones objetivas que se planteen en cada caso, pues, como ya se advirtió antes, los diferentes Estados e incluso, los diferentes puertos dentro de un mismo Estado están tomando medidas diferentes para resolver situaciones similares que pueden implicar que se configure o no la fuerza mayor.

Por otra parte, los contratos de fletamento suscritos y en ejecución, siguen siendo ley entre las partes, y, salvo mejor apreciación, las partes deben cumplirlo de acuerdo a lo pactado.

Pero, con un criterio práctico notable, BIMCO insta a la industria a ser pragmática y trabajar juntos para encontrar soluciones y reconoce que no todas las respuestas se encontrarán en el contrato y que las partes deben hacer todo lo posible para comunicarse abiertamente sobre los problemas que enfrentan e identificar soluciones de compromiso para encontrar un camino en estos tiempos difíciles

Los efectos del COVID-19 en los contratos marítimos es tratado por Fernández-Concheso quien manifiesta que:

> "El mundo moderno tiene las herramientas para hacer frente a COVID-19 y derrotarlo en un lapso relativamente corto, pero las disputas con relación a distintos tipos de contratos de la industria marítima sobre todo en el transporte, los fletamentos y en el seguro subsistirán años y quizá décadas por venir.
>
> Cuando haya pasado un tiempo, existirá un cuerpo de decisiones en forma de laudos y sentencias que nos permitirán medir el efecto de esta crisis que le ha tocado al mundo vivir en nuestra industria y quien sabe, quizá genere un conjunto
> de interpretaciones y visiones antes no vistas en el derecho marítimo."[12]

Ignoramos como abordará la jurisprudencia estos asuntos, lo que si entendemos que está claro es que las partes deben en estos momentos procurar, a) actuar con la mayor diligencia y en atención a los principios de la buena fe y de la intangibilidad de los contratos para cumplir sus obligaciones; b) atender a las medidas que, para evitar la propagación del coronavirus, tomen las autoridades de los estados del pabellón o del puerto, c) Tener en cuenta las recomendaciones emanadas de organismos tales como la Organización Mundial de la Salud, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional y d) Procurar garantizar Salvaguardando la vida humana y el ambiente marino.

VIII. Conclusiones.

Los problemas originados por el coronavirus no tienen precedentes en el mundo moderno. De plano, ha afectado la vida social, el mercado laboral y la economía mundial de una manera tal que, en estos momentos, no podemos entender a cabalidad, si acaso, imaginar que una vez terminada la pandemia habrá,

[12] Fernández-Concheso, Aurelio (2020) APROXIMACIÓN AL EFECTO DEL COVID-19 EN LOS CONTRATOS MARÍTIMOS. Disponible en: https://284882bc-e3d8-467b-81a7-15f0c9450605.filesusr.com/ugd/7a5940_cad2022efa5e4740a964748fc307e499.pdf Recuperado el 12 de abril de 2020.

entre otras muchas cosas, una depresión económica que ya, muchos expertos, vaticinan que será peor que la de 1929. El transporte marítimo no está, ni estará exenta de esta crisis y esta situación afecta al sector en su integridad, incluyendo el jurídico.

Actualmente y en el futuro se discutirá judicial y extrajudicialmente la incidencia del COVID-19 en la ejecución de los contratos de fletamento, de seguros marítimos y de las medidas que los Estados hayan tomado durante el periodo de la crisis. En este orden de ideas, los tribunales tendrán que analizar a profundidad el alcance de la *forcé majeure* y en cuales casos procederá o podrá invocarse.

La normativa flexible que ha sido producida por la comunidad internacional a través de instituciones como la Organización Mundial de la Salud, la Organización Internacional del Trabajo o la Organización Marítima Internacional, sin duda será revisada, con el fin de procurar establecer una normatividad mínima de *hard law* que garantice una seguridad jurídica mínima para los diversos actores que coexisten en el ámbito marítimo.

Sea lo que sea que nos depare el futuro, coincido con el Secretario General de la Organización Marítima Internacional quien ha dicho que enfrentarnos al COVID-19 es un viaje compartido.

Gustavo Adolfo Omaña Parés
Santiago de León de Caracas, 12 de abril de 2020.