

Los protocolos de pesca: responsabilidad de las empresas empleadoras, armadoras y ART por el contagio de Covid 19 de los tripulantes a bordo (Parte II)

Por Nicolás Schick¹

La tripulación también tiene a su cargo las siguientes medidas operativas: suspender todos los cambios de tripulación, salvo los casos de extrema necesidad, recomendando para este último caso, que el mismo se dilate en el tiempo (mayor a 30 días). • Dado el caso de extrema necesidad las Agencias Marítimas notificarán a los organismos competentes, con un mínimo de 72 horas, cualquier cambio de tripulación que deba ser autorizado. • En caso de tripulación argentina que en los últimos 14 días transitó zona afectada deberá cumplir con los protocolos de salud en lo que respecta al distanciamiento social, siempre que se encuentre asintomático y no • sea contacto estrecho con un caso sintomático para la operatoria debidamente justificada por la autoridad portuaria, cuando el descenso resulte necesario. De resultar necesaria que se abandone la instalación portuaria, dicho individuo deberá iniciar el período de aislamiento en su domicilio, evitando el contacto con su familia y respetando todas las instrucciones emitidas por los organismos competentes.

La Agencia Marítima deberá coordinar con la autoridad competente el lugar de traslado. Solo los tripulantes que realicen una actividad directa vinculada a la carga o descarga, podrán circular por lugares de cubierta, quedando prohibido circular por todos los lugares de la instalación portuaria. • En casos debidamente justificados y de urgencia (razones humanitarias y/o seguridad), la agencia marítima deberá informar a la Prefectura Naval Argentina, sobre el posible descenso de algún tripulante. • Defínase que el descenso resulta necesario para la operatoria para aquella maniobra que no exista personal en tierra que pueda realizarla. • Se considera como operatoria debidamente justificada, aquella que es notificada por la agencia marítima y por las autoridades portuarias locales correspondientes ante Prefectura Naval Argentina, siempre que el tripulante se encuentre asintomático y no sea contacto estrecho de un caso sospechoso. • En caso justificado de cambio de tripulación las agencias deberán presentar los certificados de evaluación médica de los tripulantes, ante la autoridad portuaria local. • En caso de que el aislamiento deba cumplirse a bordo de un buque, el capitán deberá garantizar que el mismo sea llevado a cabo en una cabina con sanitario, o cualquier espacio físico con puerta cerrada y que disponga de una ventana con comunicación al exterior, a fin de garantizar una ventilación adecuada. • En caso de que se requiera cualquier tipo de asistencia médica, la misma deberá realizarse dentro del buque, siendo responsabilidad de la autoridad portuaria local o empresa concesionaria de la terminal, su cumplimiento. • Asimismo deberá proveerse en caso de necesidad, cualquier insumo y/o requerimiento imprescindible para preservar la integridad de todos los individuos que puedan verse afectados.

¹ Abogado Laboral. Docente

En relación al ingreso de personal al buque: No se permitirá el contacto entre personal de la estiba y la tripulación de los mercantes, en las operativas de carga/descarga de mercaderías. • El sereno de planchada deberá permanecer siempre en el muelle, y no a bordo, durante toda su jornada de trabajo, bajo ninguna circunstancia. Debiendo controlar que las planchadas sólo bajen cuando deba ingresar o salir personal autorizado. [8] [9] [10] • • El personal de remolque deberá permanecer en forma permanente dentro de su propia embarcación. Los OPIP deberán permanecer en el muelle, con excepción a un pedido expreso por la autoridad nacional competente. • • No podrá ingresar ninguna persona que no se encuentre involucrada en una acción debidamente autorizada.

Se restringe al máximo la atención al público, y todos aquellos que no tengan injerencia en las actividades operativas y de seguridad, debiendo en caso de requerir alguna tramitación realizarla vía telefónica o digital. • Se prohíbe la circulación/paseo/visitas/actividades recreativas dentro de las instalaciones, excepto en aquellas actividades que necesariamente deban ser realizadas con personal idóneo, por ejemplo choferes para carga/descarga de rodados los cuales deberán cumplir con todas las medidas que se le impongan al respecto, quedando en responsabilidad del puerto que tal situación se cumpla.

Cada puerto deberá tener un lugar definido y unidades de traslado para cualquier situación de crisis detectada en buques en puerto y comunicar tal extremo a las autoridades competentes, tal como su plan de contingencia lo indique, el cual incluirá un servicio médico, lugar sanitario acordado y medio de derivación. • Si el aislamiento debe cumplirse en tierra, por situación definida por autoridades competentes, el puerto deberá destinar un lugar físico. • Cada puerto, deberá destinar instalaciones que puedan funcionar de aislamiento para casos sospechosos, como así también en aquellos casos en donde no hay casos sospechosos. • Se recomienda a nivel operativo que las manos de estiba se mantengan conformadas por equipos estables, a efectos de minimizar en caso de aislamiento la menor afectación posible de grupos de trabajo. No rotar personal entre distintas cuadrillas y flexibilizar los horarios de las tareas a fin de poder atender los servicios. • Se establecerán en la medida de lo posible.

1. Conclusión

En conclusión, existen leyes nacionales, locales, resoluciones y disposiciones del S.R.T., DNU, y protocolos aplicables a la actividad pesquera a nivel local y nacional, normativa penal (Art 202 y 205 C.P.) y la Ley de Residuos peligrosos que sancionan los incumplimientos de las empresas empleadoras y sus Aseguradora de Riesgos de Trabajo, que advertimos con la enorme cantidad contagios en la industria, no se está cumpliendo, por falta de control e inversión en prevención, por lo tanto los infectados por el COVID 19 padecen un daño (físico, psicológico y moral) que deber ser reparado por el agente dañante

por acción u omisión (el empleador y su ART). Por la experiencia y coyuntura, en donde las CCMM permanecen cerradas, no cumplen su función y que además es un órgano administrativo que ha sido declarado inconstitucional por nuestro máximo Tribunal, la una solución para que los trabajadores del mar infectados, encuentre una reparación plena, justa, equitativa e integral, reclamar judicialmente ante la Justicia con fundamento en el Art 75 LCT y concordante, fundado en el caso “ Silva, Facundo Jesús c/ Unilever de Argentina S.A., s/ Accidente” dictado por la C.S. J.N.