

# **Análisis del impacto de la COVID-19 en la operativa de cruceros entre los años 2019-2022. Evaluación de las medidas correctoras.**

**Trabajo Final de Grado**



Facultad de Náutica de Barcelona  
Universidad Politécnica de Cataluña

Trabajo realizado por:  
**Ignacio Quimey Gaset**

Dirigido por:  
**Xavier Martínez de Osés**

Grado en Náutica y Transporte Marítimo

Barcelona, 15 de marzo de 2022

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas



## Agradecimientos

En primer lugar, me gustaría mostrar mi más sincero agradecimiento a mi tutor el profesor Xavier Martínez de Osés, cuyos consejos y correcciones han guiado gran parte del trabajo. También agradecer a los profesores que me han acompañado durante el grado la formación recibida.

Este trabajo no hubiera sido posible sin el apoyo tanto económico como anímico de mi familia, en especial de mi madre puesto que sin ella no me encontraría en esta posición a día de hoy.

Gracias a mi pareja por su paciencia y apoyo leyendo los borradores de mi trabajo, gracias por todo.

Asimismo, me gustaría mencionar a Javier Montaña por la oportunidad como becario para iniciarme en el sector marítimo, en una oficina donde surgió la idea de este trabajo.

Agradecer también a mis compañeras del departamento de cruceros, Tania Marroquin y Raquel Piriz por su esfuerzo en mi aprendizaje, recibíendome en una etapa complicada con gran profesionalidad y cercanía. A nuestra otra compañera de atención al pasajero Noemi Ureña, por su ayuda para aportar un enfoque desde el lado de los pasajeros y la gente que disfruta de los cruceros.

Finalmente, gracias a todos aquellos que durante este tiempo han ayudado a que este trabajo sea hoy una realidad.

## Resumen

Este trabajo pretende realizar un análisis de los procesos y tiempos de operativa de los grandes cruceros en la época COVID. Para ello, se realizará una comparativa entre el tiempo antes y después de la pandemia de la COVID-19. Se estudiarán los cambios en la normativa y en la operativa a nivel europeo, y más específicamente en el puerto de Barcelona.

El objetivo principal es identificar los problemas e inconvenientes que han aparecido en los grandes buques de pasaje a raíz de la pandemia de la COVID-19. Esto incluye cambios en la normativa, procesos de embarque y desembarque de pasajeros, medidas de seguridad y prevención, requisitos de viaje y la afectación de la pandemia a la industria de cruceros entre otros.

El trabajo comienza con una introducción a la industria de los grandes cruceros. En el Capítulo 1 se tratan términos generales como las principales rutas a nivel global, volumen de pasajeros, capacidad de la flota etc. También se presentan las 3 navieras más importantes del mundo ordenadas de mayor a menor según su capacidad: Carnival Corporation, Royal Caribbean Group y MSC Cruceros. La primera parte termina con una explicación del marco legal y una lista de la normativa que se mencionará a lo largo del trabajo.

En el Capítulo 2 se explicarán las labores de consignación necesarias para los cruceros en puerto, principalmente desde el punto de vista del agente consignatario y el despachante. Por parte del crucero, se presenta la formación mínima de la tripulación del crucero. A continuación se comentan todas las partes implicadas en la consignación del buque, tanto por parte de la naviera como de los órganos del Estado ribereño. Se explicará el contacto que deben mantener dichas partes y la documentación requerida para que el crucero pueda atracar y realizar su operativa en puerto sin inconvenientes.

El Capítulo 3 se centra exclusivamente en los cambios normativos y operativos como consecuencia del inicio de la pandemia. En primer lugar, se explicará la respuesta de los organismos europeos que conjuntamente elaboraron guías para la reanudación gradual de las operaciones de buques de pasaje en puertos europeos. A continuación, se verá la aplicación de dichas guías en España, donde Sanidad Exterior implementó un protocolo COVID-19 para la reanudación de viajes de cruceros internacionales. Para acabar esta parte, se explicarán las gestiones que realizan las agencias consignatarias aplicando los protocolos estudiados.

Finalmente, en el Capítulo 4 se realiza un análisis de los cambios más significativos entre la época anterior y posterior a la COVID-19, y cómo esto ha afectado a las partes involucradas en la consignación y despacho de cruceros, incluyendo algunas propuestas de mejora.

Como punto más importante, tras el análisis, se concluirá si esta nueva operativa es factible y compatible con la seguridad y salud de pasajeros y tripulantes a bordo.

## Abstract

This work aims to carry out an analysis of the processes and operating times of large cruise ships in the COVID era. To this end, a comparison between the time before and after the COVID-19 pandemic will be made. Changes in regulations and operations at a European level, and more specifically in the port of Barcelona, will be studied.

The main objective is to identify the problems and inconveniences that have appeared on large passenger ships as a result of the COVID-19 pandemic. This includes changes in regulations, passenger embarkation and disembarkation processes, security and prevention measures, travel requirements, and the impact of the pandemic on the cruise industry, among others.

The thesis begins with an introduction to the industry of large cruise ships. Chapter 1 deals with general terms such as the main global routes, passenger volume, fleet capacity, etc. The 3 most important shipping companies in the world are also presented, ordered from highest to lowest maximum capacity: Carnival Corporation, Royal Caribbean Group and MSC Cruises. The first part ends with an explanation of the legal framework and a list of the regulations that will be mentioned throughout the thesis.

Chapter 2 will explain the necessary consignment duties for cruise ships in port, mainly from the point of view of the consignee agency and the customs clearance. On the cruise side, the minimum training for the crew will be presented. The next section will explain all the parts involved in the consignment of the ship, both by the shipping agency and the Port State organizations. Furthermore the communication between these parts, which enables ships to berth and carry out their operations in port without inconveniences, will be presented.

Chapter 3 focuses exclusively on regulatory and operational changes as a result of the beginning of the pandemic. Firstly, the response of the European organizations which in cooperation prepared guides for the gradual resumption of passenger ship operations in European ports will be explained. Subsequently follows a study on the application of these guides in Spain, where the health authorities implemented a COVID-19 protocol for the resumption of international cruise travel. To finish this part, the procedures carried out by the consignee agencies applying the studied protocols will be explained.

Finally, Chapter 4 is comprised of an analysis of the most significant changes between the time before and after COVID-19, and how they affected the parties involved in the consignment and customs clearance of cruise ships, including some proposals for improvement.

Consequently, the thesis will close with a conclusion on whether this new operation is feasible in regards to the safety and health of passengers and crew on board.

## Tabla de contenidos

AGRADECIMIENTOS .....	1
RESUMEN 2	
ABSTRACT .....	3
TABLA DE CONTENIDOS .....	4
LISTADO DE FIGURAS .....	6
LISTADO DE TABLAS .....	7
GLOSARIO DE TÉRMINOS Y PALABRAS CLAVE .....	8
<b><u>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN A LA OPERATIVA DE CRUCEROS .....</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1. GRANDES CRUCEROS. RUTAS PRINCIPALES. ....	1
1.1.1. MAR MEDITERRÁNEO. ....	3
1.1.2. NORTE DE EUROPA. ....	3
1.1.3. CANADÁ Y ALASKA. ....	3
1.1.4. MAR CARIBE Y POLINESIA. ....	3
1.1.5. TRANSATLÁNTICOS. ....	4
1.2. PRINCIPALES OPERADORES DE CRUCEROS. ....	5
1.2.1. CARNIVAL CORPORATION. ....	6
1.2.2. ROYAL CARIBBEAN GROUP. ....	7
1.2.3. MSC CRUCEROS. ....	8
1.3. NORMATIVA APLICABLE Y MARCO LEGAL. ....	9
1.3.1. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. ....	9
1.3.2. NORMATIVA ESPAÑOLA. ....	9
<b><u>CAPÍTULO 2. OPERATIVA DE CRUCEROS PRE-COVID .....</u></b>	<b><u>11</u></b>
2.1. PROCEDIMIENTOS DE LA TRIPULACIÓN A BORDO. ....	11
2.1.1. FORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN. ....	11
2.2. LLEGADA A PUERTO. DESPACHO DE CRUCEROS. ....	13
2.2.1. ORGANISMOS INVOLUCRADOS EN EL DESPACHO. ....	13
2.2.2. INFORMACIÓN PREVIA A LA LLEGADA. ....	16
2.2.3. CONTROL DE TRIPULACIÓN Y PASAJEROS. ....	24
2.2.4. VISITAS MÉDICAS EN TIERRA. ....	28
2.2.5. DESPACHO DEL BUQUE (LIBRE PLÁSTICA). ....	29
2.2.6. APROVISIONAMIENTO. ....	38
2.3. SALIDA DEL CRUCERO. ....	39
<b><u>CAPÍTULO 3. OPERATIVA DE CRUCEROS EN ÉPOCA COVID .....</u></b>	<b><u>40</u></b>
3.1. REANUDACIÓN DE LA OPERATIVA Y ENTRADA EN VIGOR DE PROTOCOLOS COVID. ....	41

3.2.	ORIENTACIONES DE LA OMI PARA LA REANUDACIÓN DE LOS CRUCEROS EN EUROPA.....	42
3.2.1.	GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN COVID-19 EN LOS CRUCEROS. ....	43
3.2.2.	GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN COVID-19 EN LOS PUERTOS. ....	52
3.2.3.	GUÍA PARA LA COORDINACIÓN ENTRE LOS CRUCEROS Y LOS PUERTOS. ....	56
3.3.	MEDIDAS SANITARIAS PARA EL RESTABLECIMIENTO DE CRUCEROS INTERNACIONALES EN ESPAÑA. ....	61
3.3.1.	NORMAS GENERALES. ....	61
3.3.2.	INFORMACIÓN A LOS PASAJEROS. ....	62
3.3.3.	MEDIDAS SANITARIAS PARA OPERAR EN PUERTOS ESPAÑOLES. ....	62
3.3.4.	PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN ANTE LA APARICIÓN DE CASOS POSITIVOS A BORDO. ....	68
3.3.5.	MEDIDAS A IMPLANTAR EN LOS PUERTOS DONDE OPERAN CRUCEROS INTERNACIONALES. ....	69
3.3.6.	MODIFICACIONES DE LA NORMATIVA DURANTE LA PANDEMIA EN ESPAÑA. ....	74
3.4.	PROCEDIMIENTO GENERAL PARA EL TRATO DE CASOS COVID POSITIVO. ....	76
3.4.1.	NOTIFICACIÓN DEL BUQUE Y LA NAVIERA. ....	76
3.4.2.	GESTIÓN PARA EL DESEMBARQUE DE LOS CASOS. ....	77
3.4.3.	GESTIONES POSTERIORES AL DESEMBARQUE DE CASOS POSITIVOS. ....	78

**CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DE LAS GARANTÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD. CONCLUSIONES..... 81**

4.1.	ANÁLISIS DE LOS CAMBIOS EN LA OPERATIVA. CONCLUSIONES. ....	84
4.1.1.	PERIODOS DE CUARENTENA.....	84
4.1.2.	ITINERARIOS Y PUERTOS DE ESCALA. ....	85
4.1.3.	INFRAESTRUCTURAS DE PUERTOS MENORES. ....	86
4.1.4.	RESTRICCIÓN DE EMBARQUES A BORDO DE LOS CRUCEROS. ....	86
4.1.5.	APARICIÓN DE POSITIVOS DURANTE LA ESTANCIA EN PUERTO.....	87
4.1.6.	PAQUETERÍA DE LAS TRIPULACIONES. ....	88
4.1.7.	AFOROS MÁXIMOS. ....	88
4.1.8.	TRÁMITES DE INMIGRACIÓN. ....	89
4.1.9.	POSIBILIDAD DE RESCATAR LA NORMATIVA EN UN FUTURO.....	89
4.2.	PERCEPCIÓN DE LOS CAMBIOS EN LOS PASAJEROS.....	90
4.3.	PROPUESTAS DE MEJORA Y APORTACIÓN PERSONAL.....	92
4.3.1.	PLANIFICACIÓN DE LOS ITINERARIOS DE CRUCEROS. ....	92
4.3.2.	INSPECCIONES O VISITAS ALEATORIAS. ....	92
4.3.3.	DIGITALIZACIÓN Y AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS. ....	93
4.3.4.	APORTACIÓN PERSONAL. ....	93

**BIBLIOGRAFIA ..... 95**

**ANNEX A1. INFORMACIÓN ADICIONAL ..... 98**

A1.1.	REGLA I/14 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN. ....	98
A1.2.	CERTIFICADOS Y REQUERIMIENTOS POR RANGO PARA UN BUQUE TIPO. ....	99
A1.3.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA PARA LA OPERATIVA A BORDO DE BUQUES EN ÉPOCA COVID-19. ....	104

## Listado de figuras

Figura 1. Destinos más populares según volumen de pasajeros, año 2019 – CLIA .....	1
Figura 2. Tráfico mundial de pasajeros entre los años 2018-2021 – Cruise Market Watch .....	2
Figura 3. Itinerario de vuelta al mundo 2022 en el crucero MSC Poesia – <i>MSC Cruceros</i> .....	4
Figura 4. Principales operadores de crucero por capacidad de pasaje, año 2021 – Cruise Market Watch .....	5
Figura 5. Certificaciones para tripulantes a bordo de buques de pasaje en viajes internacionales – STCW Guide .....	12
Figura 6. Modelo de Declaración Marítima de Sanidad (Carátula) – International Health Regulations 2005 .....	17
Figura 7. Modelo de Declaración Marítima de Sanidad (Lista de enfermos) – International Health Regulations 2005 .....	18
Figura 8. Modelo de Certificado ISPS (1ª parte) – Fuente propia.....	20
Figura 9. Modelo de certificado ISPS (2ª parte) – Fuente propia.....	21
Figura 10. Modelo de Declaración de Residuos MARPOL (Carátula) – BOE-A-2009-11931 .....	22
Figura 11. Modelo de Arrival Report y Lista NIL combinados – Fuente propia.....	27
Figura 12. Propuesta de medidas para reducir el riesgo de transmisión de la COVID-19 en el sector marítimo según las partes involucradas – COVID-19 EU Guidance for Cruise Ships.....	57
Figura 13. Afectación de la COVID-19 a la industria de cruceros, años 2019-2020 – CLIA .....	81
Figura 14. Evolución de la industria de cruceros desde julio de 2020 – CLIA .....	82
Figura 15. Aportación de los cruceristas a la economía global y el turismo – CLIA.....	83
Figura A- 1: Certificaciones del Capitán – Guía STCW.....	99
Figura A- 2: Certificaciones de 1r oficial de puente – Guía STCW. ....	100
Figura A- 3: Certificaciones para oficiales de guardia – Guía STCW. ....	101
Figura A- 4: Certificaciones para jefes de máquinas.....	103
Figura A- 5: Certificaciones para marineros con tareas de seguridad o prevención de la contaminación.....	104



## Listado de tablas

I. PAÍSES CUYOS NACIONALES PRECISAN VISADO PARA ENTRAR EN ESPAÑA .....	31
II. PAÍSES CUYOS NACIONALES NO PRECISAN VISADO PARA ENTRAR EN ESPAÑA.....	33
III. OTROS DOCUMENTOS VÁLIDOS PARA EL CRUCE DE LA FRONTERA. ....	35
IV. DOCUMENTOS QUE EXIMEN DE LA OBLIGACIÓN DE VISADO. ....	36
V. TERCEROS PAÍSES CUYOS NACIONALES ESTÁN SOMETIDOS A LA OBLIGACIÓN DE VISADO DE TRÁNSITO AEROPORTUARIO (V.T.A.) POR PARTE DE TODOS LOS ESTADOS SCHENGEN. ....	36
VI. TERCEROS PAÍSES CUYOS NACIONALES ESTÁN SOMETIDOS A LA OBLIGACIÓN DE VISADO DE TRÁNSITO AEROPORUARIO (V.T.A.) POR PARTE DE ESPAÑA .....	36
VII. ESTADOS QUE INTEGRAN LA UNIÓN EUROPEA (U.E.). ....	37
VIII. ESTADOS QUE INTEGRAN EL ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO (E.E.E.). ....	37
IX. ESTADOS EN LOS QUE SE APLICA PLENAMENTE EL CONVENIO SCHENGEN .....	37

## Glosario de términos y palabras clave

- [1] AESM: Agencia Europea de Seguridad Marítima.
- [2] Armador: propietario de un buque.
- [3] CCO: COVID-19 Compliance Officer.
- [4] CLIA: Cruise Lines International Association.
- [5] Crew purser: responsable de la documentación y de los movimientos de tripulación a bordo de un crucero.
- [6] DGMM: Dirección General de la Marina Mercante.
- [7] DMS: Declaración Marítima de Sanidad.
- [8] DUA: Documento Único Administrativo.
- [9] ECDC: European Centre for Disease Prevention and Control.
- [10] EPI: Equipo de Protección Individual.
- [11] ETA: Estimated Time of Arrival.
- [12] ETB: Estimated Time of Berthing.
- [13] ETD: Estimated Time of Departure.
- [14] GDPR: General Data Protection Regulation.
- [15] HPCO: Health Protocol Compliance Officer.
- [16] I.C.C.: Instrucción Consular Común.
- [17] Immigrations purser: responsable de la documentación aduanera y de pasajeros a bordo de un crucero.
- [18] ISSC: International Ship Security Certificate.
- [19] LNG: Liquefied Natural Gas.
- [20] LPEMM: Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.
- [21] Mar territorial: distancia de 12 millas náuticas desde la línea de base de la costa.
- [22] MITMA: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana.
- [23] O.I.T.: Organización Internacional de Trabajo.
- [24] OMI: Organización Marítima Internacional.
- [25] OMS: Organización Mundial de la Salud.
- [26] OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte.
- [27] SSP: Ship Security Plan.
- [28] STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping.
- [29] SUVEC: Servei d'Urgències de Vigilància Epidemiològica de Catalunya.

# Capítulo 1. Introducción a la operativa de cruceros

## 1.1. Grandes cruceros. Rutas principales.

Los cruceros contribuyen en gran medida a la industria global de viajeros y operan en casi todas las regiones del mundo bajo el nombre de diferentes navieras.

En los últimos años, los ingresos de la industria de cruceros a nivel global, han crecido hasta alcanzar los 27 mil millones de dólares (USD). Sin embargo, la paralización de la operativa y las restricciones de viaje derivadas de la pandemia del coronavirus (COVID-19) han supuesto un golpe muy duro para esta industria. Estados Unidos, con sus grandes extensiones de costa y la cercanía a destinos tropicales en el Mar Caribe, es el líder mundial en ingresos por cruceros y también en volumen de pasajeros. En segundo lugar, el destino más popular entre los viajeros es el territorio europeo, ya sea el Norte de Europa o el Mar Mediterráneo.

Most Popular Destinations in 2019 Based on Volume of Passengers (in thousands)

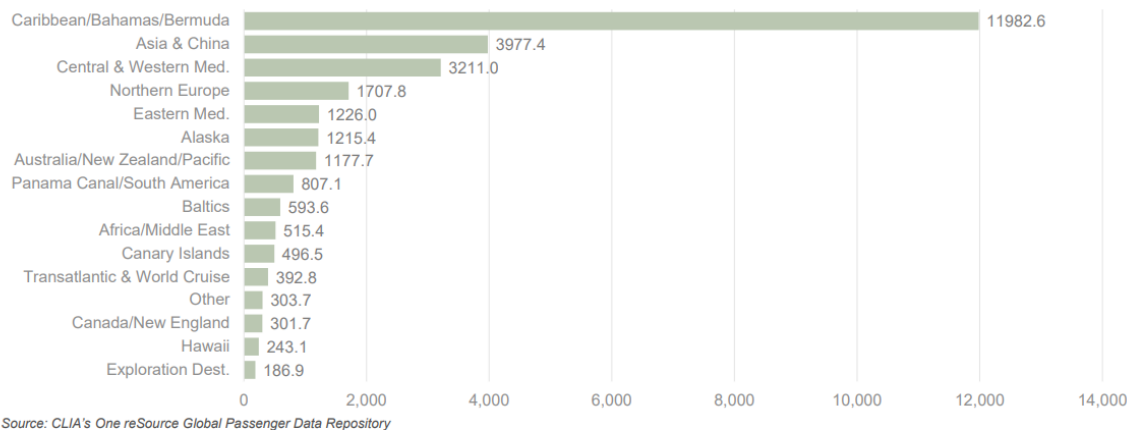


Figura 1. Destinos más populares según volumen de pasajeros, año 2019 – CLIA<sup>1</sup>

<sup>1</sup> CLIA: Cruise Lines International Association.

Si bien la industria de cruceros mantenía un crecimiento anual de un 6,6% desde 1990 hasta 2019, la pandemia de la COVID-19 paralizó todo el sector durante aproximadamente 1 año, para después verse reanudada la operativa con nuevos protocolos y restricciones.

No fue hasta la reanudación de la operativa a mitades de 2021 que la industria de cruceros pudo volver a operar de manera habitual.

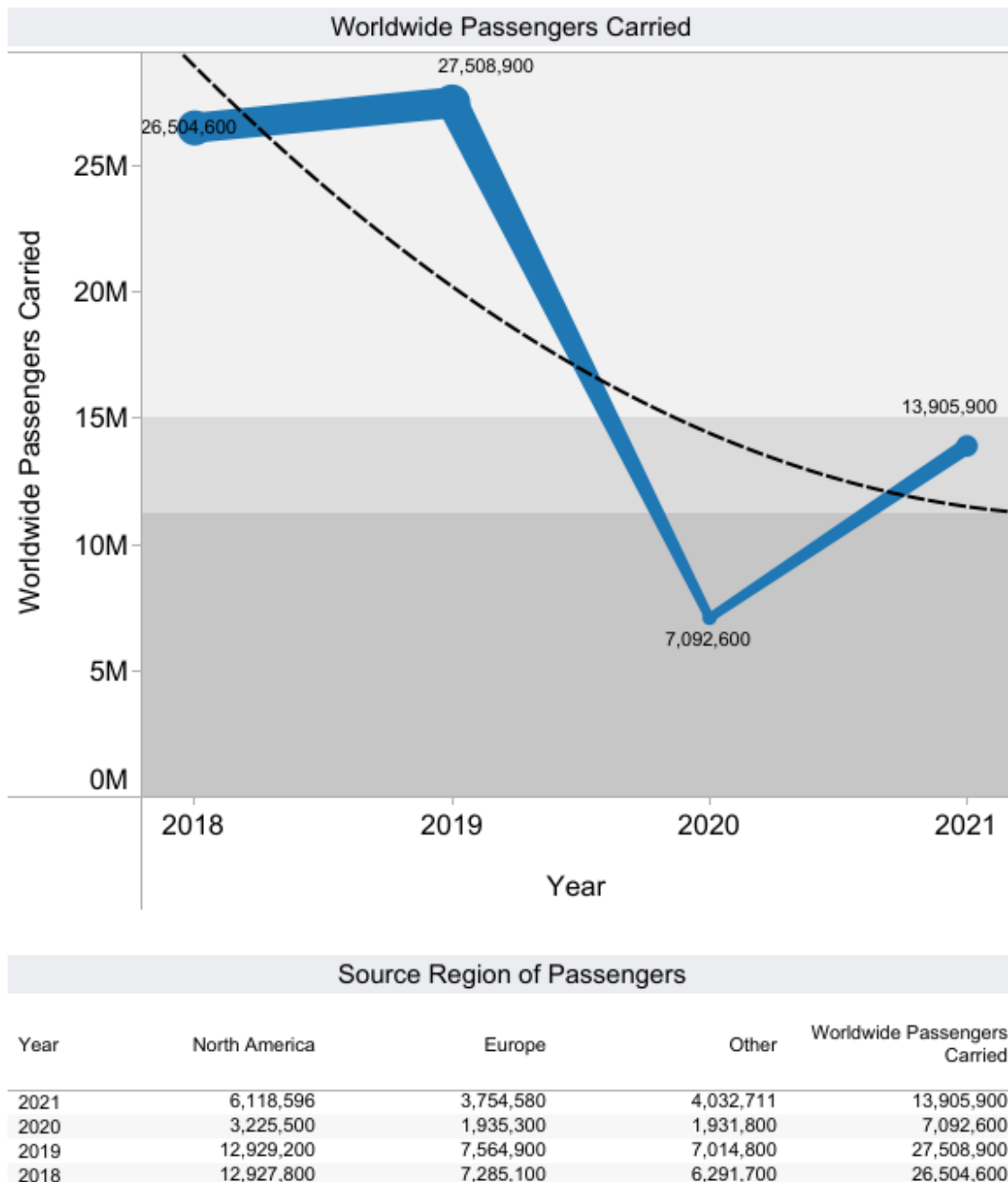


Figura 2. Tráfico mundial de pasajeros entre los años 2018-2021 – Cruise Market Watch

### 1.1.1. Mar Mediterráneo.

Se realizan rutas durante todo el año, pero la época de mayor tráfico comienza desde el mes de junio hasta noviembre aproximadamente. Podemos distinguir entre 2 zonas que recorren los cruceros a lo largo del Mediterráneo:

- **Mediterráneo occidental:** esta zona cubre gran parte de la costa española, los destinos principales incluyen los puertos de Barcelona, Valencia e Islas Baleares. En la costa sur de Francia, un destino muy emblemático es el puerto de Marsella. Finalmente, en Italia destacan puertos en las islas de Sicilia, Cerdeña y en el comienzo de la costa oeste del país, principalmente el puerto de Génova o Civitavecchia.
- **Mediterráneo oriental:** estos recorridos salen desde la costa oeste de Italia, los más importantes son Venecia y Roma. Desde estos puertos los destinos más habituales son hacia las islas griegas o al extremo oriental del Mediterráneo que tiene como destinos más comunes Croacia y Turquía.

### 1.1.2. Norte de Europa.

Las rutas en el norte de Europa se realizan principalmente entre los meses de mayo y agosto debido a las condiciones climáticas. Los dos itinerarios más destacados son:

- **Fiordos noruegos:** las rutas salen desde Copenhague o Kiel rumbo a los fiordos noruegos, cerca de las ciudades de Hellesylt y Stavanger. Esta ruta consiste principalmente en un viaje de naturaleza y paisajes.
- **Capitales bálticas:** comenzando desde Ámsterdam o Copenhague, se visitan puertos de los países nórdicos como Estocolmo, Oslo y Helsinki. Las rutas continúan pasando por Lituania, Letonia y Estonia visitando las ciudades de Vilnius, Riga y Tallin respectivamente, tres ciudades Patrimonio de la Humanidad. El viaje termina en el puerto de San Petersburgo.

### 1.1.3. Canadá y Alaska.

Al igual que otras rutas comentadas, la mejor época del año para realizar estos viajes son de mayo a agosto. Estos destinos combinan visitas a glaciares y fiordos, avistamiento de especies marinas endémicas y visitas a ciudades como Juneau, Vancouver o Seattle. También, debido a los problemas de accesibilidad por tierra a ciertos lugares, las agencias incluyen tramos en tren a lo largo del recorrido de los viajeros.

### 1.1.4. Mar Caribe y Polinesia.

Debido a su clima cálido, se pueden encontrar viajes a estos destinos prácticamente en cualquier época del año. Estos recorridos visitan una gran variedad de islas y los cruceros suelen permanecer atracados 1 o 2 días en algunos destinos.

Por un lado, a lo largo del Caribe podemos encontrar diferentes destinos, con rutas que suelen comenzar desde puertos importantes como Miami, Puerto Cañaveral o La Habana:

- **Caribe Oriental:** Bahamas, San Thomas y gran variedad de islas vírgenes.
- **Caribe Occidental:** Playa del Carmen, Cozumel, Gran Caimán, Jamaica etc.
- **Caribe Sur:** Aruba, Martinica, Isla Margarita etc.

Por otro lado, los viajes a la Polinesia ofrecen una grandísima variedad de islas que visitar y el motivo principal de sus viajeros son las playas. Las islas que más destacan son Moorea, Papeete y Bora Bora.

### 1.1.5. Transatlánticos.

Existen varias opciones, partiendo desde España se pueden comenzar viajes a Asia o América, aunque nuestro país también es un destino habitual para los viajeros de transatlánticos. Estos viajes solo se realizan en otoño o en primavera, con una duración de 15 a 20 días visitando diferentes países según la ruta elegida.

Además, también se ofrecen cruceros que dan la vuelta al mundo, con un itinerario de 100 días de viaje aproximadamente. En estas travesías los pasajeros pueden elegir desembarcar en tramos intermedios de menor duración.



Figura 3. Itinerario de vuelta al mundo 2022 en el crucero MSC Poesia – MSC Cruceros

## 1.2. Principales operadores de cruceros.

Los operadores con mayor capacidad de pasaje y mayor flota en total operan en su gran mayoría en Estados Unidos y el Mar Caribe. Por ello consideramos que los mayores operadores en el mundo, y teniendo en cuenta las asociaciones entre navieras menores, son: Carinval Corporation, Royal Caribbean Group, MSC Cruises y Norwegian Cruises en orden de mayor a menor capacidad.

Por otro lado, entre los años 2019-2021 se ha procedido al desmantelamiento y retirada de servicio de 31 buques de pasaje en todo el mundo. Se trata de un cambio natural, debido a las nuevas regulaciones medioambientales y a la competencia por la modernización de las flotas de cruceros. Pese a ser una transición normal, ésta se ha visto acelerada por la paralización de las flotas durante la pandemia de la COVID-19.

A partir del 2022, se espera la incorporación de 8 nuevos cruceros a la flota global, lo que aumentará la capacidad en 34.312 pasajeros.

Details				
Parent	Brand	Ship Count	Passenger Capacity	
Carnival	Carnival	23	70,700	
	Princess	17	45,500	
	AIDA	15	36,786	
	Costa Cruises	12	35,900	
	Holland America	12	20,400	
	P&O Cruises	7	16,600	
	Cunard	3	6,700	
	P&O Cruises Australia	3	5,000	
	Seabourn	6	2,818	
	<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>240,404</b>
Royal Caribbean	Royal Caribbean	24	88,000	
	Celebrity	14	28,500	
	Silversea	9	3,100	
	Azamara	3	2,100	
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>121,700</b>	
Norwegian	Norwegian	17	49,800	
	Oceania Cruises	6	5,200	
	Regent Seven Seas Cruises	5	3,400	
	<b>Total</b>		<b>28</b>	<b>58,400</b>
All Other	MSC Cruises	19	62,700	
	TUI Cruises	7	17,000	
	Dream Cruises	4	13,600	
	Disney	4	8,500	
	Viking Cruises	8	7,400	
	Hurtigruten	14	6,300	
	Virgin Voyages	2	5,720	
	Fred Olsen	5	5,700	
	Marella Cruises	4	5,300	
	Ponant/Paul Gauguin Cruises	22	4,400	
	Star Cruises	4	4,132	
	Celestyal Cruises	2	3,300	
	Paradise Cruise Line	2	2,600	
	Hapag Lloyd	4	2,500	
	Phoenix Reisen	3	2,250	
	Crystal	3	2,100	
	Saga Cruises	2	1,998	
	Windstar	6	1,200	
	Lindblad Expeditions	11	900	
	Quark Expeditions	5	798	
	American Cruise Lines	5	700	
	Star Clippers	3	600	
	Voyages to Antiquity	1	400	
	SeaDream Yacht Club	2	200	
	Blount Small Ship Adventures	2	200	
	Hebridean Island Cruises	1	100	
	Grand Circle Cruise Line	2	100	
	<b>Total</b>		<b>147</b>	<b>160,698</b>
	<b>Grand Total</b>		<b>323</b>	<b>581,202</b>

Figura 4. Principales operadores de crucero por capacidad de pasaje, año 2021 – Cruise Market Watch

### **1.2.1. Carnival Corporation.**

Aunque el nombre Carnival Corporation no se creó hasta 1994, los cimientos de la empresa se sentaron cuando su marca insignia, Carnival Cruise Lines, se formó en 1972 por el pionero de la industria de cruceros, Ted Arison.

A lo largo de los años, Carnival ha adquirido representación en prácticamente todos los mercados de la industria de cruceros, incluido el operador premium Holland America Line en 1989 (la compra incluyó al operador de nicho Windstar Cruises y al operador turístico de Alaska y Canadá Holland America Tours); la marca de lujo Seabourn en 1992; Costa Cruises y AIDA, en 1997 y 2000 respectivamente son sus operadores en Europa; y la línea de lujo Cunard Line en 1998, que construyó el transatlántico más grande del mundo en su día, el Queen Mary 2.

Carnival Corporation se ha convertido desde entonces en la línea de cruceros estadounidense más exitosa y destacada. Carnival es la compañía de cruceros más grande del mundo con 12 compañías subsidiarias que componen su flota, incluidas Carnival Cruise Lines, Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn Cruise Line, Windstar Cruises, Costa Cruises, P&O Cruises, Cunard White Star Line, Swan Hellenic, Ocean Village, Aida y P&O Cruises Australia. Carnival ha combinado estas líneas de cruceros en una flota operativa de 79 barcos de última generación que navegan por todo el mundo.

En 2015 Carnival Corporation anuncia la expansión de sus centros de operaciones con la apertura de una nueva instalación en Seattle. El primer centro de operaciones europeo de la compañía en Hamburgo (Alemania) en 2015, para trabajar en conjunto con Seattle y dar soporte en tiempo real a su flota de más de 100 buques, la más grande en la industria de cruceros. También anuncia que se abrirá un tercer centro de operaciones en Miami en 2018.

En 2018, los ingresos totales de la compañía fueron de 20.800 millones de dólares.



## 1.2.2. Royal Caribbean Group.

Originalmente llamada Royal Caribbean Cruise Line, fue fundada en 1968 como una cooperativa entre tres armadores<sup>2</sup> noruegos que querían establecerse en el creciente mercado de cruceros de Estados Unidos. En 1970 inician su entrada al mercado con el “Song of Norway” y poco después añaden a la flota el “Nordic Prince”. A mediados de los años 70 amplían la eslora máxima de estos 2 cruceros siendo pioneros en estas modificaciones de cruceros. También fue de las primeras navieras en ofrecer packs de viajes completos en 1971, incluyendo el transporte aéreo de ida/vuelta hasta el puerto de embarque de los cruceristas, además de ofrecer actividades lúdicas únicas para la época (golf, gimnasio...). A lo largo de los años 80, RCL también invirtió en otras cuestiones como la compra de una isla privada en Haití llamada Labadee y otra en las Bahamas llamada CocoCay.

En 1988, adquirieron “Admiral Cruises”, compañía especializada en cruceros de ruta corta, adquiriendo su flota junto con el crucero que mantenían en construcción, lanzado en 1990.

Hasta el año 2000 la naviera continuó ampliando su flota con buques como Splendor of the Seas (1996), los gemelos Grandeur (1996) y Enchantment of the Seas (1997), y Rhapsody (1997) y Vision of the Seas (1998). Entre 1995 y 1999, la empresa se deshizo de los cuatro barcos originales y los reemplazó con los nuevos barcos de la clase Vision. Además, en 1997, Royal Caribbean adquirió Celebrity Cruises y cambió el nombre de la flota de Royal Caribbean a Royal Caribbean International.

Después del lanzamiento de tantos barcos nuevos, los antiguos barcos innovadores de la compañía empezaban a parecer viejos. Entre 2004 y 2007, Royal Caribbean gastó millones de dólares para reacondicionar Monarch of the Seas, Empress of the Seas, Sovereign of the Seas, Enchantment of the Seas y Majesty of the Seas. A pesar de las remodelaciones, algunos barcos simplemente no funcionaron y Royal Caribbean transfirió dos barcos a su filial española, Pullmantur, en 2008: Empress of the Seas en marzo y Sovereign of the Seas en octubre. (Monarch of the Seas fue transferido a Pullmantur en 2013). Empress of the Seas fue transferido nuevamente a Royal Caribbean en 2016 después de una remodelación masiva.

En el otoño de 2009, la línea lanzó el crucero más grande que el mundo, Oasis of the Seas, de 225 282 toneladas y capacidad para 5400 pasajeros. Esta clase de cruceros continúan siendo de los más grandes del mundo.

Además de los grandes cruceros, lanzaron la clase Quantum con menor capacidad, algunos de estos barcos realizan rutas en Asia y Australia, mientras que los más grandes se centralizan en Estados Unidos y Europa, donde se encuentra el grueso del mercado.

---

<sup>2</sup> Armador: propietario de un buque.

Otra nueva clase de barcos de Project Icon está programado para lanzarse en 2022, con un tamaño intermedio entre la clase Oasis y la clase Quantum.

### **1.2.3. MSC Cruceros.**

Fundada en 1970 y con sede en Ginebra (Suiza) desde 1978, Mediterranean Shipping Company (MSC) es una compañía privada dirigida por la familia Aponte. Su fundador, Gianluigi Aponte empezó como armador con sus dos primeros buques, *Patricia* y *Rafaela*, estableciendo una línea comercial entre el Mediterráneo y Somalia. Más adelante consiguió expandirse al norte de Europa, África y el Océano Índico. Ya a finales de los años 80, MSC operaba rutas en Norte América y Australia. Su operativa con cruceros comienza en 1988, tras la adquisición de la compañía StarLauro Cruises, su infraestructura, junto con el buque Monterey y además la compra de 2 buques más. Después de esto se funda la filial de MSC Cruceros.

En 2003, el grupo MSC inicia un programa de inversión de 5.500 millones de euros con el objetivo de convertirse en la flota de cruceros más avanzada del mundo. Hasta 2013, la compañía construyó un total de 12 cruceros, 4 de la familia “Lirica”, 4 de la gama “Musica” y otros 4 buques “Fantasia”. Más adelante, en el 2014, con una nueva inversión de 5.000 millones de euros se construyen 4 cruceros y se amplían y renuevan los buques de la clase “Lirica”.

Desde 2016 en adelante, la inversión de MSC Cruceros continúa creciendo, lo que trae la incorporación de hasta 17 buques en 2019, además de la implementación de propulsión de gas natural (LNG<sup>3</sup>) en sus cruceros de nueva generación.

En verano de 2020, MSC Cruceros es la primera naviera que reanuda sus operaciones después de la interrupción de toda la industria de cruceros a causa de la pandemia de la COVID-19. Gracias al asesoramiento de expertos en salud, autoridades internacionales, nacionales y locales, MSC consigue desarrollar e implementar un nuevo protocolo integral de salud e higiene. Este plan pretende velar por la seguridad y salud de todas las partes involucradas en la operativa de los grandes buques de pasaje, así como de sus pasajeros y los Estados ribereños.

---

<sup>3</sup> LNG: Liquefied Natural Gas.

## 1.3. Normativa aplicable y marco legal.

Este trabajo incluye información relativa al despacho y consignación de buques de pasaje, concretamente de cruceros que realicen viajes internacionales. Este trabajo se centra exclusivamente en la operativa de cruceros que realizan viajes internacionales en puertos europeos, por lo que se utilizarán referencias a normativas europeas. Además, se hará uso de normativa aplicable en España, puesto que el puerto de Barcelona es el más importante en cuanto a destino de cruceros durante todo el año.

### 1.3.1. International Maritime Organization.

- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.
- Principios de la dotación mínima de seguridad (30 de noviembre de 2011).
- International Health Regulations (2005).
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS).
- Código ISPS.
- Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques (MARPOL 73/78)

### 1.3.2. Normativa española.

- BOE-A-1984-24729 Instrumento de adhesión de 11 de octubre de 1980 de España al Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, hecho en Londres el 7 de julio de 1978.
- BOE-A-2009-11931 Real Decreto 1084/2009, de 3 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, de instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
- BOE-A-2012-3857 Enmiendas de Manila de 2010 al Anexo del Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación) 1978, (hecho en Londres el 7 de julio de 1978 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 7 de noviembre de 1984). Resolución 1 de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobadas en Manila el 25 de junio de 2010.
- BOE-A-2017-2957 Resolución de 2 de febrero de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se desarrolla el procedimiento de revalidación de los certificados de suficiencia del Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW).
- BOE-A-2018-14112 Enmiendas de 2016 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, en su forma enmendada, adoptadas en Londres el 25 de noviembre de 2016 mediante Resolución MSC.416(97).

- BOE-A-2020-3579 Orden PCM/216/2020, de 12 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 12 de marzo de 2020, por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, mediante la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles.
- BOE-A-2021-8973 Resolución de 27 de mayo de 2021, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se adoptan medidas sanitarias para los buques de pasaje tipo crucero y se deja sin efectos la Resolución de 23 de junio de 2020, por el que se establecen medidas restrictivas a los buques de pasaje tipo crucero, para afrontar la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, art. 88.
- Orden SND/1309/2021, de 26 de noviembre, sobre las condiciones de cuarentena a las que deben someterse las personas procedentes de países de alto riesgo a su llegada a España, durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

# Capítulo 2. Operativa de cruceros pre-COVID

## 2.1. Procedimientos de la tripulación a bordo.

Los cruceros ofrecen muchos elementos de ocio diferentes, convirtiéndose en ciudades flotantes para sus pasajeros. La tripulación, por lo tanto, es el conjunto de todos los trabajadores a bordo del buque, desde el Capitán, oficiales de puente, oficiales de máquinas, marineros y todos los demás trabajadores que ofrecen servicios a bordo (tiendas, restaurantes, spa, casino, teatro, servicio de limpieza...).

Todos estos tripulantes llevan a cabo sus funciones a bordo bajo la responsabilidad de las compañías que los han contratado, ya que la naviera utiliza otras agencias como concesionarios para distintos tipos de personal. Por ejemplo, los trabajadores de seguridad o artistas, suelen ser contratados a través de empresas concesionarias ajenas a la naviera.

Es la obligación de todas las agencias de embarque, ya sean de la naviera o de concesionarios, que todos los tripulantes cumplan con los requisitos necesarios establecidos para su embarque a bordo de un crucero internacional. (Véase **A1.1** Regla I/14 del Convenio de Formación)

### 2.1.1. Formación de la tripulación.

Todos los tripulantes deben disponer de los certificados correspondientes emitidos por un Estado competente, que acrediten la suficiencia para poder realizar trabajos a bordo de un buque de pasaje, durante el periodo de tiempo que acredite su certificación. En España, los certificados y títulos que acreditan la formación de los marinos son emitidos por las Capitanías Marítimas.

Las certificaciones se basan en el Convenio STCW de 1978, artículo VI, regla I/2; Código STCW, sección A-I/2. También se añaden las enmiendas adoptadas de Manila 2010 al Convenio y el Código de Formación, entrada en vigor el año 2012.

Los apartados que conforman el Código de Formación son:

Capítulo 1. Disposiciones generales.

Capítulo 2. El Capitán y la sección del puente.

Capítulo 3. Sección de máquinas.

Capítulo 4. Servicio y personal de radiocomunicaciones.

Capítulo 5. Requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buque.

Capítulo 6. Funciones de emergencias, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia.

Capítulo 7. Titulación alternativa.

Capítulo 8. Guardias.

La normativa para España viene recogida en el BOE núm. 67, de 19 de marzo de 2012 “Enmiendas de Manila de 2010 al Anexo del Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación) 1978, (hecho en Londres el 7 de julio de 1978 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 7 de noviembre de 1984). Resolución 1 de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobadas en Manila el 25 de junio de 2010”, donde aparecen los capítulos mencionados anteriormente.

**Nota:** Las certificaciones necesarias para Capitán, 1r oficial, jefe de máquinas y marinos en cualquier tipo de buque pueden encontrarse en A1.2 Certificados y requerimientos por rango para un buque tipo.

En adición a las certificaciones generales que los tripulantes deben acreditar, se encuentran las certificaciones específicas para buques de pasaje.

### For personnel working on passenger ships engaged in international voyages

Title	Regs	Crew required to be trained	Certificate	Refresh every five yrs
Training in crowd management	V/2.4, A V/2.1	Master, officers and other personnel designated to assist passengers in emergency situation	Documentary evidence	Required
Safety Training	V/2.5 V/2, A V/2.2	Personnel providing direct services to passengers in passenger spaces	Documentary evidence	Not required
Training in passenger safety, cargo safety and hull integrity	V/2.7, A V/2.4	Master, chief mate, chief engineer, second engineer and every person assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, loading, discharging or securing cargo, or closing hull openings on board ro-ro passenger ships	Documentary evidence	Required
Training in crisis management and human behaviour	V/2.6, A V/2.3	Master, chief mate, chief engineer, second engineer and every person having responsibility for the safety of passengers in emergency situations	Documentary evidence	Required

Figura 5. Certificaciones para tripulantes a bordo de buques de pasaje en viajes internacionales – STCW Guide.

## 2.2. Llegada a puerto. Despacho de cruceros.

Las agencias consignatarias comienzan la gestión para el despacho de buques varios días antes de su llegada a puerto. Para ello, las agencias y los buques permanecen constantemente en contacto, mayoritariamente por vía telefónica y por correo electrónico. Este contacto consiste principalmente en el envío de la documentación necesaria para que el crucero pueda atracar sin inconvenientes en el puerto. A medida que la información va llegando, los consignatarios o despachantes notifican toda esta documentación a los organismos pertinentes previamente a la llegada del crucero a puerto.

En general, los despachantes hacen de intermediarios entre las administraciones del estado costero y las tripulaciones, actuando como representantes de la naviera. También se encargan de organizar la operativa con empresas colaboradoras ya sean servicios de transporte, entrega de mercancías a bordo o descargas de residuos entre otros muchos servicios.

### 2.2.1. Organismos involucrados en el despacho.

Como ya se ha mencionado anteriormente, existen muchas entidades relacionadas con el despacho de los buques en puerto. A continuación, veremos de qué organismos se tratan y cuál es su papel principal en el despacho de un crucero:

- **Capitanía Marítima.** Es el órgano periférico de la Administración Marítima designada en la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (LPEMM<sup>4</sup>) a través de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM<sup>5</sup>) y que a su vez depende del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agencia Urbana (MITMA<sup>6</sup>).  
Las Capitanías se encargan principalmente del despacho de aduanas de los buques y de autorizar o prohibir la entrada de los buques en aguas en las que el Estado ejerce soberanía.
- **Puesto fronterizo de inmigración.** Se trata de las dependencias de la Policía Nacional dentro del puerto que, junto con la Guardia Civil, dan el visto bueno para el despacho de los buques atracados. La función de la Policía Nacional es llevar a cabo el control de la inmigración y el tráfico de pasajeros y de tripulantes españoles y extranjeros.
- **Guardia civil.** Las dependencias de la Guardia Civil en el puerto llevan a cabo la vigilancia aduanera y la seguridad del puerto. Entre otras cosas, su función principal es controlar los accesos a las terminales y la documentación aduanera que facilitan los buques.

---

<sup>4</sup> LPEMM: Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

<sup>5</sup> DGMM: Dirección General de la Marina Mercante.

<sup>6</sup> MITMA: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana.

- **Autoridad Portuaria.** Es un organismo público que depende del Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado. Entre sus competencias están:
  - a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
  - b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
  - c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
  - d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
  - e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
  - f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
  - g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
  - h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
  
- **Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.** Órgano de la Administración con una delegación que se encarga del control sanitario a bordo de los buques. Las agencias consignatarias deben declarar que los buques que atraquen en puerto cumplen con todas las medidas sanitarias aplicables en todo momento.

En casos excepcionales, como sospechas de infecciones contagiosas, Sanidad puede denegar la “libre plática” si así lo cree conveniente. La libre plática es el acto administrativo que las autoridades sanitarias llevan a cabo para permitir el atraque y operativa de cualquier buque en el puerto. En caso de estar atracados, también pueden paralizar la operativa de cualquier barco para garantizar la integridad sanitaria de todos los tripulantes y pasajeros.
  
- **Terminales portuarias y de atraque.** Los operadores de terminal dependen de la Autoridad Portuaria y se encargan de proveer a los buques que vayan a atracar en sus terminales. Estos servicios incluyen: amarradores, manejo del equipaje de los pasajeros, disposición de “fingers” para el embarque y desembarque de pasajeros, espacios de explanada para los



viajeros en terminal o la colocación de carpas para gestiones de check-in/out, entre otras cosas.

- **Agencia consignataria.** Empresa designada por el armador o naviera para llevar a cabo la gestión de la operativa de sus buques en un puerto concreto. Muchas de las grandes navieras tienen sus propias agencia consignatarias distribuidas a lo largo de oficinas locales en diferentes países, como MSC, MAERSK o Hapag Lloyd.
- **Port agent.** Es la persona designada por la consignataria a pie de muelle durante la estancia del buque en el puerto. Su función principal es coordinar todos los movimientos previstos para la escala del crucero. Esto incluye control de pasajeros y tripulación de embarque y desembarque, contacto a pie de muelle con los servicios de transporte, médicos, terminal portuaria etc. También se encargan de organizar las entregas de pertrechos que el buque necesite y gestionan problemas de última hora que puedan aparecer.
- **Despachante.** Es la persona designada por la consignataria para contactar con las autoridades; Guardia Civil y Policía Nacional; y facilitarles la documentación aduanera y de inmigración respectivamente antes de que atraque el buque (generalmente el día anterior a la llegada) e inmediatamente después de que atraque en puerto de manera presencial.
- **Agencias de excursiones y turismo.** Se trata de empresas que realizan excursiones o visitas a lugares turísticos de la ciudad para los viajeros. Se encargan principalmente del transporte de pasajeros, pero únicamente para servicios turísticos. Generalmente estas empresas deben ser informadas de la cantidad de pasajeros que harán tránsito en el puerto de escala para tener una previsión del volumen de pasajeros y poder organizar grupos y vehículos suficientes para la escala.
- **Servicios logísticos.** Las agencias consignatarias pueden contar con multitud de empresas colaboradoras que proveen de los servicios necesarios a sus tripulaciones y pasajeros. Una de estas entidades son las empresas de transporte, designadas por las agencias consignatarias, que deben custodiar a los tripulantes salientes o entrantes según las regulaciones de inmigración.  
Su función principal es el tráfico, principalmente de tripulantes. Estos servicios pueden darse de muchas maneras dependiendo de las necesidades de los tripulantes. Para embarques o desembarques, estas empresas que tienen acceso a las terminales del puerto, pueden llevar a los tripulantes del aeropuerto al crucero o viceversa, a realizar trámites de inmigración, o a hoteles en caso de que tengan que hacer noche en la ciudad.
- **Servicios médicos.** A pesar de tener instalaciones médicas a bordo de los cruceros, muchos tripulantes requieren visitas médicas para enfermedades o dolencias que puedan producirse mientras están embarcados, donde no disponen de todos los medios que hay

en un hospital en tierra. Las agencias que gestionan servicios médicos a tripulantes se encargan de planificar las citas con los especialistas médicos que las consignatarias soliciten. En el caso de que los especialistas crean conveniente que algún tripulante permanezca ingresado, este permanecerá en tierra hasta que tener el alta médica del hospital.

- **Empresas de pertrechos.** Cualquier empresa que haya sido contratada para entregar pertrechos a un crucero debe contactar con la agencia consignataria para organizar la carga de su mercancía. Las entregas de pertrechos pueden ser de todo tipo: comida, productos de limpieza, materiales de repuesto, productos químicos sólidos o líquidos, material sanitario...

## 2.2.2. Información previa a la llegada.

Durante los días previos a la llegada de un crucero a puerto, las agencias y el buque intercambian información diversa en referencia a los diferentes servicios:

- Se tiene que recibir la hora de llegada<sup>7</sup> y la de salida<sup>8</sup>. La hora de atraque<sup>9</sup> suele ser de 40 a 60 minutos después de la llegada, dependiendo de factores como el puerto, condiciones meteorológicas y la capacidad de maniobra del buque.
- **Listado de visitas que embarcarán durante la estancia del crucero.** La consignataria solicita al departamento de seguridad de la terminal el acceso de dichas visitas.
- **Situación del tráfico a la llegada del crucero.** La agencia consignataria envía la previsión de atraque de otros buques que lleguen a puerto el mismo día que el crucero. Esta información la obtienen de la terminal del puerto.
- **Plantilla de desembarque de equipaje.** Esquema del flujo de maletas y las diferentes cintas por las que desembarcará el equipaje a la llegada en función de las cubiertas del crucero.
- **Declaración Marítima de Sanidad.** Declaración rellena por el doctor a bordo del crucero, firmada y sellada por el barco donde se declara que no existen enfermedades infecciosas a bordo. También incluye los datos de personas enfermas en caso de haberlas.

---

<sup>7</sup> ETA: Estimated Time of Arrival.

<sup>8</sup> ETD: Estimated Time of Departure.

<sup>9</sup> ETB: Estimated Time of Berthing.

ANNEX 8

**MODEL OF MARITIME DECLARATION OF HEALTH**

To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships arriving from foreign ports.

Submitted at the port of ..... Date .....

Name of ship or inland navigation vessel ..... Registration/IMO No ..... arriving from ..... sailing to .....

(Nationality)(Flag of vessel) ..... Master's name .....

Gross tonnage (ship) .....

Tonnage (inland navigation vessel) .....

Valid Sanitation Control Exemption/Control Certificate carried on board? Yes ..... No ..... Issued at ..... date .....

Re-inspection required? Yes ..... No .....

Has ship/vessel visited an affected area identified by the World Health Organization? Yes ..... No .....

Port and date of visit .....

List ports of call from commencement of voyage with dates of departure, or within past thirty days, whichever is shorter:

.....

Upon request of the competent authority at the port of arrival, list crew members, passengers or other persons who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule):

(1) Name ..... joined from: (1) ..... (2) ..... (3) .....

(2) Name ..... joined from: (1) ..... (2) ..... (3) .....

(3) Name ..... joined from: (1) ..... (2) ..... (3) .....

Number of crew members on board .....

Number of passengers on board .....

**Health questions**

- (1) Has any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident? Yes ..... No .....  
If yes, state particulars in attached schedule. Total no. of deaths .....
- (2) Is there on board or has there been during the international voyage any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? Yes..... No..... If yes, state particulars in attached schedule.
- (3) Has the total number of ill passengers during the voyage been greater than normal/expected? Yes ..... No .....  
How many ill persons? .....
- (4) Is there any ill person on board now? Yes ..... No ..... If yes, state particulars in attached schedule.
- (5) Was a medical practitioner consulted? Yes ..... No ..... If yes, state particulars of medical treatment or advice provided in attached schedule.
- (6) Are you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of disease? Yes ..... No .....  
If yes, state particulars in attached schedule.
- (7) Has any sanitary measure (e.g. quarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board? Yes ..... No .....  
If yes, specify type, place and date .....
- (8) Have any stowaways been found on board? Yes ..... No ..... If yes, where did they join the ship (if known)? .....
- (9) Is there a sick animal or pet on board? Yes ..... No .....

**Note:** In the absence of a surgeon, the master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:

- (a) fever, persisting for several days or accompanied by (i) prostration; (ii) decreased consciousness; (iii) glandular swelling; (iv) jaundice; (v) cough or shortness of breath; (vi) unusual bleeding; or (vii) paralysis.
- (b) with or without fever: (i) any acute skin rash or eruption; (ii) severe vomiting (other than sea sickness); (iii) severe diarrhoea; or (iv) recurrent convulsions.

I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Signed .....

Master

Countersigned .....

Ship's Surgeon (if carried)

Date .....

Figura 6. Modelo de Declaración Marítima de Sanidad (Carátula) – International Health Regulations 2005

**ATTACHMENT TO MODEL OF MARITIME DECLARATION OF HEALTH**

Name	Class or rating	Age	Sex	Nationality	Port, date joined ship/vessel	Nature of illness	Date of onset of symptoms	Reported to a port medical officer?	Disposal of case <sup>1</sup>	Drugs, medicines or other treatment given to patient	Comments

Figura 7. Modelo de Declaración Marítima de Sanidad (Lista de enfermos) – International Health Regulations 2005

- **ISPS (International Ship and Port Facilities Security).**<sup>10</sup> Es un protocolo adoptado por la Organización Marítima Internacional, OMI, en 2004 para establecer un marco común de cooperación y seguridad para detectar amenazas y adoptar medidas con el fin de prevenirlas.

Los principales objetivos del código ISPS son:

---

<sup>10</sup> REGULATION (EC) No 725/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security (Text with EEA relevance).

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos, organismos gubernamentales, administraciones locales y sector naviero para detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas contra cualquier acontecimiento que pueda afectar a la seguridad del buque o de las instalaciones portuarias.
- Definir las funciones y responsabilidades de los gobiernos, navieras o instituciones portuarias que intervienen en cualquier operación de tráfico marítimo.
- Garantizar que exista información permanente, eficaz y fluida relacionada con la seguridad de los buques e instalaciones.
- Ofrecer una metodología que permita evaluar la situación a fin de contar con planes y procedimientos que hagan posible reaccionar a los cambios en los diferentes niveles de protección que estipula el ISPS.

El código ISPS establece tres niveles de protección:

- Nivel 1 (Normal): Es el nivel en el que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.
- Nivel 2 (Reforzado): Se aplicará si hay un incremento del riesgo.
- Nivel 3 (Excepcional): Se establece durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la seguridad.

En el ISPS enviado por el buque, aparecen los últimos 10 puertos en los que se ha hecho escala, las fechas de entrada y salida, las instalaciones portuarias utilizadas y el nivel de protección de las mismas.

Además, en el propio código se indica si el buque posee otros certificados válidos relacionados con la seguridad y la protección a bordo, como el ISSC<sup>11</sup> o el SSP<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> ISSC: International Ship Security Certificate.

<sup>12</sup> SSP: Ship Security Plan.

**SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM**  
**FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER**  
**STATE**  
**(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.3 OF REGULATION (EC)**  
**No. 725/2004)**  
**TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARI-**  
**TIME SECURITY OF THE PORT OF ARRIVAL**

<i>Particulars of the ship and contact details</i>							
IMO number				Name of ship			
Port of registry				Flag State			
Type of ship				Call Sign			
Gross Tonnage				Inmarsat call numbers (if available)			
Name of Company			CSO name & 24 hour contact details				
Port of arrival				Port facility of arrival (if known)			
<i>Port and port facility information</i>							
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA)							
Primary purpose of call							
<i>Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1</i>							
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?	YES <input type="checkbox"/>	ISSC <input type="checkbox"/>	NO - why not? <input type="checkbox"/>		Issued by (name of Administration or RSO)	Expiry date (dd/mm/yyyy)	
Does the ship have an approved SSP on board?	YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	Security Level at which the ship is currently operating?	Security Level 1	Security Level 2	Security Level 3	
Location of ship at the time this report is made							
List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first):							
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1							SL =
2							SL =
3							SL =
4							SL =
5							SL =
6							SL =
7							SL =
8							SL =
9							SL =
10							SL =
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP?						YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.							
No. (as above)	Special or additional security measures taken by the ship						
1							
2							

Figura 8. Modelo de Certificado ISPS (1ª parte) – Fuente propia

3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below <input type="checkbox"/> or continue on separate page if necessary – insert total number of ship-to-ship activities:					
Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities?		YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>		
If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.					
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
General description of the cargo aboard the ship					
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?			YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (or relevant extract) is attached
Confirm a copy of ship's crew list is attached			YES <input type="checkbox"/>	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached	YES <input type="checkbox"/>
<i>Other security related information</i>					
Is there any security-related matter you wish to report?		YES <input type="checkbox"/>	Provide details:		NO <input type="checkbox"/>
<i>Agent of ship at intended port of arrival</i>					
Name:			Contact details (Tel. no.):		
<i>Identification of person providing the information</i>					
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)		Name:		Signature:	
Date/Time/Place of completion of report					

Figura 9. Modelo de certificado ISPS (2ª parte) – Fuente propia



- **Waste Declaration.** Documento donde el buque declara las cantidades de residuos sólidos y líquidos que va a descargar a su llegada al puerto, según el Convenio MARPOL.

**ANEXO II**  
**Modelo de Notificación antes de entrar en el puerto de destino**  
**(Anverso)**

1	Nombre (Name)					
	Distintivo de llamada (Call signal)		Número OMI (IMO number)			
2	Bandera (Flag)					
3	Fecha y hora estimada de llegada (ETA) (Estimated date and time of arrival)					
4	Fecha y hora estimada de salida (ETD) (Estimated date and time of departure)					
5	Anterior puerto de escala (Previous port of departure)		País (Country)			
6	Próximo puerto de escala (Next port of arrival)					
7	Fecha de la última entrega de residuos (Date of the last deliver of residues)					
	Puerto de la última entrega de residuos (Port of the last deliver of residues)					
8	En este puerto deseo (In this port I would like): (*)					
	Entregar todos los residuos (Deliver all residues)		Entregar parte de los residuos (Deliver some residues)			
	No entregar residuos (Do not deliver residues)					

(\*) Tachar lo que no corresponda (Delete as no appropriate).

9. Los residuos que se entregarán y/o los que permanecerán a bordo, así como la capacidad de almacenamiento máxima figuran en el reverso de esta notificación (The residues that will be delivered and/or those which will stay on board, as well as the maximum storage capacity appear in the back of this document)

CONFIRMO que la información contenida en este documento es correcta y que existe a bordo suficiente capacidad para almacenar residuos entre este puerto y el próximo en que entregaré residuos.

(I CONFIRM that the information of this document is correct and that exists on board sufficient capacity to store residues between this port and the next in which I will deliver residues).

Fecha (Date): \_\_\_/\_\_\_/2\_\_\_, Hora (Time): \_\_\_/\_\_\_

El Capitán (Master).

Figura 10. Modelo de Declaración de Residuos MARPOL (Carátula) – BOE-A-2009-11931



Si va a entregar todos los desechos, complete la segunda columna según corresponda  
(If delivering all waste, complete second column as appropriate.)

Si va a entregar parte de los desechos o no va a entregar ninguno, complete todas las columnas  
(If delivering some or no waste, complete all columns.)

DESECHOS DEL BUQUE (SHIP'S WASTE) (m3)						
Tipo (Type)	Para Entregar (Waste to be delivered) (m3)	Capacidad máxima de almacenamiento (Maximum dedicated storage capacity) (m3)	Quedan a bordo (Amount of waste retained on board) (m3)	Puerto en el que se van a entregar los desechos restantes (Port at which remaining waste will be delivered)	Estimación de la cantidad de desechos que van a generarse entre la notificación y el puerto de escala siguiente. (Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call) (m3)	Especificar sustancia (Specify substance)
<b>1.- Desechos Oleosos (Waste Oils)</b>						
Fangos (Sludges)						
Agua de sentinas (Bilge water)						
Otros (Others)						
<b>2.- Aguas sucias (Sewage)</b>						
Aguas sucias (Sewage)						
<b>3.- Basuras sólidas (Garbage)</b>						
Orgánicas (Food waste)						<input type="checkbox"/> Viaje internacional (*) International voyage
Plásticos (Plastic)						
Otras (Others)						
<b>4.- Desechos relacionados con la carga (Cargo-associated waste)</b>						
Desechos relacionados con la carga (Cargo-associated waste)						
<b>5.- Residuos de carga (Cargo residues)</b>						
Lavazas - Anexo I (Tank washing - Annex I)						
Lavazas - Anexo II (Tank washing - Annex II)						
Otros (Others)						
<b>6.- Sustancias del anexo VI de MARPOL (MARPOL Annex VI related substances)</b>						
Sustancias del anexo VI (Annex VI substances)						

Las aguas residuales pueden verterse en el mar, en determinadas condiciones, de conformidad con la norma 11 del anexo IV del Convenio MARPOL 73/78. (Sewage may be discharged at sea, under some conditions, in accordance with Regulation 11 of Annex IV of MARPOL 73/78.)

(\*) Basura orgánica que contiene restos de productos animales provenientes de un puerto no Comunitario. Reglamento (CE) 1774/2002 y Real Decreto 1429/2003. (Food waste containing animal by-products from Non-EU port. Regulation (EC) 1774/2002 and Royal Decree 1429/2003)

Figura 11. Modelo de Declaración de Residuos MARPOL (Desechos del buque) – BOE-A-2009-11931

### 2.2.3. Control de tripulación y pasajeros.

Las agencias consignatarias deben recibir la documentación relacionada con los pasajeros y los tripulantes y remitirla a las autoridades pertinentes antes de la llegada del buque.

Para ello, una práctica usual es enviar unas listas de tripulantes y pasajeros provisionales, que pueden ser modificadas posteriormente. En un principio se utilizan listas provisionales debido a que, en la mayoría de rutas y sobre todo en el Mediterráneo, los tiempos de estancia en puerto son muy cortos. Normalmente, un crucero no suele pasar más de 12 horas en puerto antes de zarpar a su siguiente destino, el cual muchas veces está a menos de 1 día de navegación. Por ejemplo, si un crucero escala en Palma y sale hacia Barcelona por la tarde, llegará a la mañana del día siguiente, lo que hace que sólo enviar documentación definitiva no sea viable. De esta manera, en caso de surgir cualquier problema o inconveniente, la consignataria y el buque disponen de más margen de maniobra para solucionarlo.

Las dos figuras encargadas de gestionar estos controles y que más contacto mantienen con los “port agent” son el “crew purser”<sup>13</sup> para la tripulación y el “immigrations purser”<sup>14</sup> para el pasaje.

#### CONTROL DE LA TRIPULACIÓN

En grandes cruceros suele haber más de 1000 tripulantes sin contar con los pasajeros. El crew purser es el encargado de organizar conjuntamente con la naviera y con las agencias consignatarias, los cambios de tripulación a bordo.

La documentación que el crew purser debe enviar a las agencias es la siguiente:

- **Lista de tripulantes de llegada:** es una lista con los detalles de todos los miembros de la tripulación que llegarán a bordo del crucero.
- **Manifiesto de la tripulación:** listado de las posesiones de cada tripulante en su cabina.
- **Manifiesto de tripulación por nacionalidad:** es una lista donde aparece el número de tripulantes según su nacionalidad.
- **Efectos de la tripulación:** lista donde se declaran los efectos que llevan los tripulantes a bordo. Esto incluye objetos de valor, móviles, dispositivos electrónicos, joyas, tabaco, alcohol etc.
- **Lista de tripulantes de embarque:** detalles de los tripulantes que tienen previsto embarcar cuando el crucero atraque.

---

<sup>13</sup> Crew purser: responsable de la documentación y de los movimientos de tripulación a bordo de un crucero.

<sup>14</sup> Immigrations purser: responsable de la documentación aduanera y de pasajeros a bordo de un crucero.

- **Lista de tripulantes de desembarque:** detalles de los tripulantes que tienen previsto desembarcar para ir a otro buque (transbordo) o volver a su país de origen.

Como se ha comentado al inicio de este apartado, el crew purser envía una previsión de esta información para que las agencias consignatarias puedan comenzar a preparar los diferentes servicios. A su vez, los consignatarios deben informar a las autoridades portuarias de los datos que reciben.

Por parte de las consignatarias, su objetivo principal es organizar las llegadas y salidas de tripulantes con la mayor eficacia posible. Las consignatarias deben custodiar a los tripulantes en todos los movimientos que se realicen en la escala del crucero. Para ello, una vez recibidas las previsiones comienzan a organizar los diferentes movimientos:

- 1) Remitir las listas de tripulantes de llegada a la Autoridad Portuaria.
- 2) Comprobar que la información de los tripulantes de embarque y desembarque coincida entre el crew purser y la naviera. Esta comprobación se realiza porque puede haber cambios no programados a bordo del buque y que se deben notificar a la naviera o viceversa. Estos cambios pueden incluir cancelaciones o adiciones de servicios, cambios de itinerarios de vuelos, peticiones de estancia en hoteles, solicitudes de visados etc.
- 3) Comprobar los servicios concesionarios. Los concesionarios son agencias de trabajadores que no pertenecen a la naviera del crucero. Generalmente se trata de empleados externos que trabajan a bordo del buque en servicios no relacionados con la navegación. Por ejemplo, empresas de espectáculos, bailarines, vigilantes de seguridad, músicos...
- 4) Una vez se han comprobado los datos de embarque y desembarque, se notifican los servicios requeridos a la empresa logística, que se encarga de los siguientes servicios:
  - a) Recogida de los tripulantes de embarque en el aeropuerto y transporte hasta el buque (Transfer Airport to Ship).
  - b) Recogida de los tripulantes de desembarque y transporte hasta el aeropuerto (Transfer Ship to Airport).
  - c) Si algún tripulante, ya sea de embarque o desembarque, necesita pasar noches en el hotel para esperar a embarcar o volver a su país, la empresa logística se encarga de los bookings del hotel y la estancia del tripulante (Transfer Airport-Hotel-Ship / Ship-Hotel-Airport).
  - d) Custodia de los tripulantes de desembarque que precisan renovar su visado hasta las dependencias policiales (Transfers de VISA).
  - e) Custodia de los tripulantes de desembarque que precisan de sellado en el pasaporte para poder entrar en el país (Transfers de sellado).
- 5) La empresa de servicios envía los horarios a la agencia consignataria, donde especifican el itinerario que seguirán para la recogida y transporte de los tripulantes que se hayan solicitado.
- 6) Se notifican los horarios programados al crew purser, para que éste pueda informar a los tripulantes de desembarque la hora a la que tienen que estar preparados y su vez tenga constancia de la hora de llegada de los tripulantes de embarque.

Una vez el crew purser es informado de los horarios y servicios, la labor del consignatario es quedar pendiente de actualizaciones por parte del crew purser o la naviera. Estos cambios pueden aparecer cuando el crew purser envía las listas finales de llegada, las cuales se reciben el día anterior a la llegada del crucero o a la salida del anterior puerto de escala en el itinerario.

## **CONTROL DEL PASAJE Y ADUANERO**

La figura encargada del control de pasajeros a bordo del buque es el immigrations purser. Su función es igual que la del crew purser pero referente al pasaje. Además, al ser el encargado de documentos de inmigración, también se encarga de documentación referente al despacho aduanero con la Guardia Civil. La documentación que los consignatarios deben recibir antes de la llegada del buque es la siguiente:

- **Lista de pasaje en tránsito:** detalles de todos los pasajeros que llegan al puerto a bordo del crucero (nacionalidad, nº de cabina, fecha y lugar de embarque/desembarque)
- **Pasajeros de embarque:** lista de pasajeros previstos para embarcar al atraque.
- **Pasajeros de desembarque:** lista de pasajeros que desembarcarán en la escala.
- **Listas por nacionalidad (tránsito, embarque y desembarque):** 3 documentos distintos indicando el nº de pasajeros según su nacionalidad.
- **Pasaje en tránsito mayores y menores de 16 años:** estas listas se utilizan para calcular valores de tasa turística.
- **Store lists:** inventarios de las tiendas y restaurantes a bordo del buque.
- **Port of Call:** lista simplificada de los últimos 10 puertos de escala que ha visitado el buque.
- **Lista NIL:** declaración firmada y sellada por el buque de que no transportan armas, animales ni polizones a bordo.
- **Designación de consignatario:** declaración firmada y sellada por el buque para confirmar la designación de las labores de consignatario a la agencia que pertoque en tierra.
- **Arrival report:** se trata de un resumen de toda la información referente al despacho, firmado y sellado por el buque. Las autoridades comprueban que este resumen coincida con toda la documentación anterior.

<b><i>M/V BARCELONA</i></b>	
<b>-ARRIVAL REPORT-</b>	
Ship's name and Call sign :	
Ship's flag and IMO number :	
Owner's name :	
Port of registry:	
Captain's name :	
Port of arrival :	
Date of arrival :	
Last port of call :	
Next port of call:	
Date of departure :	
<b>ITINERARY OF THE SHIP</b>	
<b>AS PER ATTACHED PORT OF CALL LIST</b>	
<b>PARTICULARS OF THIS SHIP</b>	
Ship's length overall:	
Ship's speed:	
Breadth:	
Gross register tonnage :	
<b>SITUATION OF PASSENGERS AND CREW</b>	
Arriving crew:	
Disembarking crew:	
Crew in transit :	
Embarking crew :	
Arriving passengers:	
Disembarking passengers:	
Passengers in transit:	
Embarking passengers:	
ARMS ON BOARD	NIL
CARGO ON BOARD :	NIL
ANIMALS ON BOARD :	NIL
NARCOTICS ON BOARD :	AS PER ATTACHED LIST
STOWAWAY:	NIL
<b>THE MASTER</b>	

Figura 12. Modelo de Arrival Report y Lista NIL combinados – Fuente propia

Para los pasajeros, las consignatarias no deben organizar los transportes de los pasajeros en ningún caso. Lo que deben hacer es coordinar los servicios necesarios con la terminal y las empresas de excursiones o servicios a pasajeros. Los pasos que siguen son los siguientes:

- 1) Remitir las listas de pasajeros de llegada a la Autoridad Portuaria.
- 2) Enviar la previsión de pasajeros de embarque a los servicios de la terminal donde va a operar el crucero. De esta manera, la terminal tiene conocimiento del volumen de pasajeros que tendrá en la escala y se encarga de proporcionar los servicios necesarios.
- 3) Notificar a la empresa encargada de excursiones del número de pasajeros que requerirán servicios. Así la empresa puede organizar el número de vehículos y choferes necesarios para la escala del crucero.
- 4) Existen casos en los que las autoridades pueden solicitar información referente a pasajeros concretos. Las agencias colaboran transmitiendo cualquier información que las autoridades puedan solicitar.

#### **2.2.4. Visitas médicas en tierra.**

Desde el centro médico del crucero, el doctor a bordo envía con antelación la petición para visitas médicas de tripulantes en tierra. La consignataria agrupa las visitas médicas solicitadas y le remite a Sanidad Exterior estas peticiones. Desde el inicio de la pandemia es obligatorio que Sanidad Exterior autorice el desembarque de los tripulantes para realizar las visitas médicas, para tener correcto seguimiento de las personas que desembarcan del buque y transitarán por la localidad.

Por parte de la consignataria, una vez se confirma el desembarque de los tripulantes, se informa a la empresa logística para que organice las citas médicas con los especialistas que se hayan solicitado.

Cuando los tripulantes vuelven de su visita médica, la empresa logística trae consigo los reportes médicos del hospital, que deben ser firmados y sellados por el buque y finalmente se reparten una copia para la empresa logística y otra para el crucero.

Existen casos en los que, el tripulante es diagnosticado a bordo del crucero y no es necesario que realice ninguna visita médica en tierra. En tal caso, el doctor a bordo también puede solicitar a la consignataria que compren medicamentos específicos mediante prescripciones médicas. Si el medicamento se encuentra a la venta en el país, el port agent se lo entregará al doctor o la enfermera del crucero durante la escala del buque.

#### **SERVICIOS MÉDICOS CON AMBULANCIA**

En casos urgentes donde se precisa de ambulancia ya sea para tripulantes o pasajeros, el port agent debe pedir al centro médico del crucero los síntomas, estado de salud actual, nacionalidad y edad del enfermo. A continuación, con la información recibida se informa al Centro de Control de la

Autoridad Portuaria solicitando el servicio de la ambulancia. En los casos de evacuación en ambulancia el pasajero o tripulante nunca regresa a bordo, ya que debería quedar ingresado.

En caso de que la asistencia sea para un tripulante y este no sea ciudadano europeo, se deberá tramitar posteriormente una entrada excepcional con las autoridades de inmigración, ya que el tripulante habría desembarcado por fuerza mayor.

### ENTRADA EXCEPCIONAL POR HOSPITALIZACIÓN

Cuando un tripulante no europeo es hospitalizado por evacuación en ambulancia, o bien ingresado tras realizar una visita médica se debe tramitar una entrada excepcional del tripulante.

El port agent envía a la Policía Nacional la solicitud de entrada excepcional indicando los datos del tripulante, especialmente la nacionalidad (en el caso de tener el visado expirado deberá tramitarlo posteriormente) y el motivo de la entrada. A continuación, se informa al crew purser y al doctor de que el tripulante no volverá a bordo. A su vez se informa también a la naviera, que finalmente decidirá el procedimiento a seguir cuando el tripulante se recupere.

Según el estado del tripulante o el itinerario del crucero, la naviera puede instruir varias opciones:

- **Repatriación del tripulante:** en el caso de que la naviera decida que el tripulante debe volver a su país de origen, se organiza con la empresa logística el transporte hasta el hotel y el aeropuerto. En términos de inmigración se gestionará el sellado del pasaporte o renovación del visado si fuese necesario.
- **Reembarque a bordo:** muchos cruceros mantienen una misma rotación, por lo que la naviera puede decidir que el tripulante vuelva a bordo. En términos de inmigración se gestionará el sellado del pasaporte o renovación del visado si fuese necesario.

### 2.2.5. Despacho del buque (Libre plástica).

El despacho es el procedimiento administrativo mediante el cual la Guardia Civil y la Policía Nacional comprueban que la documentación entregada por el barco cumple con los requisitos para proceder a autorizar el desembarque de pasajeros y tripulación. Cuando este proceso se completa con el visto bueno de las autoridades, se considera que el buque obtiene la “Libre Plástica” o la “Customs Clearance”.

La documentación que debe recibir la Policía Nacional el día anterior a la llegada del buque es:

- Lista de tripulantes de llegada, embarque y desembarque desglosadas por nacionalidad.
- Lista de pasajeros de llegada, embarque y desembarque desglosadas por nacionalidad.
- Arrival Report.
- Port of Call.

Por otro lado, la Guardia Civil debe recibir información de pasaje y tripulación, además de la documentación aduanera:

- Lista de tripulantes de llegada, embarque y desembarque.

- Manifiesto de la tripulación.
- Efectos de la tripulación.
- Lista de pasajeros de llegada, embarque y desembarque.
- Declaración Marítima de Sanidad.
- ISPS.
- Port of Call.
- Lista NIL y designo de consignatario
- Arrival report.
- Store lists.

Cuando los tripulantes deben realizar trámites de inmigración, el port agent se encarga de intermediar con la Policía Nacional de Fronteras. Los tripulantes que deben realizar siempre trámites de inmigración, ya sean visados o sellados de pasaporte, son los no comunitarios del Estado Schengen o fuera de la Comunidad Europea.

## TRIPULANTES DE EMBARQUE

- **Sello de tripulantes de embarque.** Para los embarques de tripulación, la Policía Nacional comprueba todos los pasaportes no comunitarios frente a los tripulantes (*face to face*).
- **Visado de tripulantes de embarque.** Cuando un tripulante debe embarcar en un puerto español y no es comunitario del Estado Schengen, la agencia de embarque que lo gestione debe enviar a la agencia consignataria los datos del tripulante. La consignataria a su vez, envía la LOI (Letter of Invitation) a la embajada española del país que la agencia de embarque solicita. Este documento informa a la embajada del motivo por el que el tripulante solicita el visado Schengen, cuándo está previsto que se embarque y en qué buque en específico.  
En estos casos, la agencia consignataria solo es responsable de enviar la LOI, la responsabilidad de llegar con la documentación correcta recae sobre el tripulante y su agencia de embarque.

## TRIPULANTES DE DESEMBARQUE

- **Sello de tripulantes de desembarque.** El port agent se encarga de entregar a la Policía Nacional los pasaportes de todos los tripulantes de desembarque no comunitarios. Los tripulantes que requieren sello deben estar presentes a la hora de la comprobación frente a la policía, lo que se llama usualmente *face to face* (para saber cuáles no son comunitarios, se comprueban las nacionalidades con anterioridad en las listas de desembarque de tripulantes).
- **Visado de tripulantes de desembarque.** En el caso de los nacionales de países que precisan visado para entrar en España, las agencias consignatarias solicitan una cita con la policía



antes de la llegada del buque para la renovación del visado (la Policía no gestionará ningún visado sin una cita previa solicitada previamente a la llegada del buque).

- **Visado de tripulantes de desembarque por urgencia.** El único motivo por el que las autoridades tramitarán un visado de última hora será por la defunción de un familiar o una urgencia parecida.

## VISADOS Y SELLOS

I. PAÍSES CUYOS NACIONALES PRECISAN VISADO PARA ENTRAR EN ESPAÑA		
AFGANISTÁN	JAMAICA	SUDÁFRICA (13)
ANGOLA (6)	JORDANIA (13)	SUDÁN
ARABIA SAUDÍ	KAZAJISTÁN (2)	SUDÁN DEL SUR
ARGELIA (3)	KENIA	SURINAME
ARMENIA	KIRGUISTÁN	SWAZILANDIA
AZERBAYÁN (7)	KUWAIT (6)	TADYKISTÁN
BAHRÉIN	LAOS	TAILANDIA (2)
BANGLADESH	LESOTHO	TAIWAN, CHINA TAIPEI (9)
BELARÚS	LÍBANO	TANZANIA
BELICE	LIBERIA	TOGO
BENIN	LIBIA	TONGA
BHUTÁN	MACEDONIA (1)(5)	TÚNEZ (2)(7)
BOLIVIA (1)	MADAGASCAR	TURKMENISTÁN
BOSNIA-HERZEGOVINA (3)(8)	MALAWI	TURQUÍA (1)(7)
BOTSWANA	MALDIVAS	TUVALU
BURKINA FASO	MALI	UGANDA
BURUNDI	MARRUECOS (12)	UZBEQUISTÁN
CABO VERDE	MAURITANIA (8)	VIETNAM (2)
CAMBOYA	MICRONESIA	YEMEN
CAMERÚN (16)	MOLDOVA (1)(15)	YIBUTI (1)
CHAD	MONGOLIA	ZAMBIA
CHINA (11)	MONTENEGRO (2)(8)	ZIMABWE
COMORES	MOZAMBIQUE	
COREA DEL NORTE	MYANMAR	
COSTA DE MARFIL	NAMIBIA	
CUBA	NEPAL	
ECUADOR (1)	NÍGER	
EGIPTO (14)	NIGERIA	
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (18)	OMÁN	
EIRTREA	PAKISTÁN	
ETIOPÍA	PALAOS	
FIJI	PALESTINA (17)	
FILIPINAS	PAPÚA-NUEVA GUINEA	

<b>GABÓN</b>	<b>QATAR</b>	
<b>GAMBIA (16)</b>	<b>REP. CENTROAFRICANA</b>	
<b>GHANA</b>	<b>REPÚBLICA DOMINICANA</b>	
<b>GUINEA CONAKRY</b>	<b>RUANDA</b>	
<b>GUINEA-BISSAU</b>	<b>RUSIA (2)</b>	
<b>GUINEA-ECUATORIAL</b>	<b>SANTO TOMÉ Y PRÍNCIPE</b>	
<b>GUYANA (12)</b>	<b>SENEGAL (7)</b>	
<b>HAITÍ</b>	<b>SERBIA</b>	
<b>INDIA (1)</b>	<b>SIERRA LEONA</b>	
<b>INDONESIA</b>	<b>SIRIA</b>	
<b>IRÁN</b>	<b>SOMALIA</b>	
<b>IRAQ</b>	<b>SRI LANKA</b>	

- 1) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos en vigor.
- 2) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos en vigor.
- 3) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos o de servicio, en vigor (excepto entrada con fines de acreditación).
- 4) No aplica.
- 5) No aplica.
- 6) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos en vigor para estancias hasta 90 días por semestre.
- 7) Exentos de visado los titulares de pasaportes especiales en vigor.
- 8) Exentos de visado los titulares de pasaportes biométricos.
- 9) Exentos de visado sólo los titulares de pasaportes expedidos por Taiwán que contengan un número de documento de identidad.
- 10) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos, oficiales o de servicio, en vigor, así como los titulares de pasaportes biométricos excepto aquellos que hayan sido expedidos por la Dirección de Coordinación Serbia (“Koordinationa Uprava”). Los pasaportes con la denominación República Federal de Yugoslavia (FRY) serán válidos hasta el 31 de diciembre de 2011.
- 11) Exentos de visado los titulares de pasaportes de las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao (“Hong Kong special administrative región” y “Región Administrativa Especial de Macao”) y los titulares de pasaportes diplomáticos en vigor.
- 12) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos en vigor. A partir del 2 de noviembre de 2012, estarán igualmente exentos los titulares de pasaportes de servicio, excepto cuando la entrada se efectúe en régimen de acreditación.
- 13) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos, siempre que no ejerzan actividad remunerada durante su estancia. No estarán exentos cuando la entrada se efectúe en régimen de acreditación.

- 14) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos y de servicio, siempre que no ejerzan actividad remunerada durante su estancia, y no se trata de entrada efectuada con fines de acreditación. Los titulares de pasaportes especiales estarán exentos de visado para estancias de hasta 90 días por semestre, y la finalidad del viaje no sea ni estudios ni actividad sometida a autorización laboral.
- 15) Exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos o de servicio en vigor.
- 16) Se exige también visado en caso de tránsito aeroportuario.
- 17) Se exige visado de Tránsito Aeroportuario (VTA). A partir del 1 de febrero de 2019, España también exigirá VTA para transitar por las zonas internacionales de los aeropuertos situados en territorio nacional, a los titulares de pasaportes ordinarios/documentos de viaje expedidos por la Autoridad Palestina, además de a todos los titulares de documentos de viaje para refugiados palestinos, con independencia de la autoridad de expedición.
- 18) Solo se exige visado a los apátridas residentes en Emiratos Árabes Unidos. Estos suelen portar un pasaporte idéntico al de los propios nacionales emiratíes, salvo que, en la primera página, en el campo “nacionalidad”, suele obviarse o dejarse en blanco. Los pasaportes ordinarios, oficiales, de servicio o diplomáticos, en vigor, NO NECESITAN VISADO.
- 19) Están exentos de visado los titulares de pasaportes diplomáticos (desde el 16/09/2017).

II. PAÍSES CUYOS NACIONALES NO PRECISAN VISADO PARA ENTRAR EN ESPAÑA.	
ALEMANIA	JAPÓN
ALBANIA	KIRIBATI
ANDORRA	LETONIA
ANTIGUA Y BARBUDA	LIECHTENSTEIN
ARGENTINA	LITUANIA
AUSTRALIA	LUXEMBURGO
AUSTRIA	MALASIA
BAHAMAS	MALTA
BARBADOS	MAURICIO
BÉLGICA	MÉXICO
BRASIL	MÓNACO
BRUNEI	NAURU
BULGARIA	NICARAGUA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
COREA DEL SUR	PARAGUAY
COSTA RICA	PERÚ
CROACIA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL

DOMINICA	REINO UNIDO de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (1)
EL SALVADOR	REPÚBLICA CHECA
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (3)	RUMANÍA
ESLOVAQUIA	SAMOA
ESLOVENIA	SAN CRISTÓBAL Y NIEVES
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA*	SAN MARINO
ESTONIA	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
FINLANDIA	SANTA LUCÍA
FRANCIA	SANTA SEDE
GEORGIA	SEYCHELLES
GRANADA	SINGAPUR
GRECIA	SUECIA
GUATEMALA	SUIZA
HONDURAS	TAIWAN, CHINA TAIPEI (2)
HUNGRÍA	TIMOR ORIENTAL
IRLANDA	TONGA
ISLANDIA	TRINIDAD Y TOBAGO
ISLAS MARSHALL	UCRANIA
ISLAS SALOMÓN	URUGUAY
ISRAEL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA

(1) Situaciones:

- a. **No necesitan visado** los titulares con pasaporte en los que se incluya la leyenda “EUROPEAN UNION” (British Citizens, British Subjects que tienen vínculo con Reino Unido a través de Irlanda del Sur, y British Overseas Territories Citizen que tienen vínculo a través del territorio de Gibraltar).

**Nota:** A los que no se incluya la leyenda “EUROPEAN UNION”, hay que tratarlos como ciudadanos de terceros países (requisitos de entrada y sellado de pasaporte).

- (2) Están exentos de visado sólo los titulares de pasaportes expedidos por Taiwán que contengan un número de documento de identidad.
- (3) Sólo se exige visado a todos los apátridas residentes en Emiratos Árabes Unidos. Estos suelen portar un pasaporte idéntico al de los propios nacionales emiratíes, salvo que, en la primera página, en el campo “nacionalidad”, suele obviarse o dejarse en blanco.

### III. OTROS DOCUMENTOS VÁLIDOS PARA EL CRUCE DE LA FRONTERA.

**DOCUMENTO DE VIAJE PARA REFUGIADOS:** expedido con arreglo a la Convención sobre el Estatuto de Refugiados de 28 de julio de 1951 (Convención de Ginebra sobre los refugiados). Los titulares de este documento expedido por Dinamarca, Irlanda, Islandia, Liechtenstein, Malta, Noruega, Reino Unido, Suecia o Suiza estarán exentos de la exigencia de visado para entrar en España.

**DOCUMENTO DE VIAJE PARA APÁTRIDAS:** expedido con arreglo del Convenio sobre el Estatuto de los Apátridas del 28 de septiembre de 1954. Los titulares de este documento estarán sujetos a la exigencia de visado a no ser que posean un permiso de residencia expedido por un Estado Schengen.

**LIBRETA MARÍTIMA O DOCUMENTO DE IDENTIDAD PARA LA GENTE DEL MAR:** en vigor (Convenio 108 de la [23] O.I.T. del 13 de mayo de 1958). Los miembros de tripulaciones de barcos de pasaje y comerciales extranjeros, cuando se hallen documentados con libreta naval en vigor y sólo durante la escala del barco, no necesitarán visado.

**TARJETA DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE AVIONES COMERCIALES:** los miembros de las tripulaciones de aviones comerciales extranjeros que estén documentados como tales mediante la tarjeta de miembro de la tripulación durante la escala de su aeronave o entre dos escalas de vuelos regulares consecutivos de la misma compañía aérea a que pertenezca la aeronave, no necesitarán visado.

**SALVOCONDUCTO DE LAS NACIONES UNIDAS:** exento de la exigencia de visado.

**SALVOCONDUCTO PARA EL PERSONAL DE LA UNIÓN EUROPEA:** exento de la exigencia de visado.

**CERTIFICADO DE LEGITIMACIÓN EXPEDIDO POR EL SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO DE EUROPA:** exento de la exigencia de visado.

**DOCUMENTOS EXPEDIDOS POR UN CUARTEL GENERAL DE LA [26] OTAN:** carta de identidad militar personal, acompañada de una orden de misión individual o colectiva (Exentos de la exigencia de visado).

**PASAPORTE DIPLOMÁTICO DE LA SOBREANA Y MILITAR ORDEN DE MALTA:** exento de la exigencia de visado.

#### IV. DOCUMENTOS QUE EXIMEN DE LA OBLIGACIÓN DE VISADO.

**PERMISO DE RESIDENCIA:** los extranjeros titulares de un permiso de residencia en vigor, expedido por un Estado Schengen, estarán dispensados del requisito de visado.

**AUTORIZACIÓN DE REGRESO:** (Reglamento de la ejecución de la L.O. 4/2000, del 11 de enero, artículo 6.3). Los extranjeros titulares de una autorización de regreso, expedida por las autoridades españolas, no precisarán de visado para entrar en territorio español, siempre que dicha autorización esté vigente en el momento de solicitar la entrada.

**TARJETA DE ESTUDIANTE:** (Anexo 4 de la [16] I.C.C.).

#### V. TERCEROS PAÍSES CUYOS NACIONALES ESTÁN SOMETIDOS A LA OBLIGACIÓN DE VISADO DE TRÁNSITO AEROPORTUARIO (V.T.A.) POR PARTE DE TODOS LOS ESTADOS SCHENGEN.

AFGANISTÁN	ETIOPÍA	IRAQ	REP. DEMOC. DEL CONGO
BANLGADESH	GHANA	NIGERIA	SOMALIA
ERITREA	IRÁN	PAKISTÁN	SRI LANKA

#### VI. TERCEROS PAÍSES CUYOS NACIONALES ESTÁN SOMETIDOS A LA OBLIGACIÓN DE VISADO DE TRÁNSITO AEROPORUARIO (V.T.A.) POR PARTE DE ESPAÑA

COSTA DE MARFIL	LIBERIA	SIRIA
CUBA	MALÍ	GAMBIA
GUINEA-BISSAU	SIERRA LEONA	CAMERÚN
GUINEA CONAKRY	TOGO	PALESTINA
INDIA	YIBUTI	REP. DEL CONGO

**Nota:** No se exige visado VTA, entre otras, a las siguientes categorías de personas (ver Art. 3.5 del Reglamento 810/2009, Código de Visados):

- Titulares de un visado uniforme válido, de un visado nacional de larga duración o de un permiso de residencia expedido por un Estado miembro.
- Nacionales de terceros países titulares de permisos de residencia válidos, expedidos por Andorra, Canadá, Japón, San Marino o los Estados Unidos de América.
- Los nacionales de terceros países titulares de un visado válido para un Estado miembro o un Estado parte del Espacio Económico Europeo, Canadá, Japón o los Estados Unidos de América, o que regresen de estos países tras haber utilizado un visado válido.

d) A los titulares de pasaportes diplomáticos, especiales o de servicio.

VII. ESTADOS QUE INTEGRAN LA UNIÓN EUROPEA (U.E.).				
ALEMANIA	DINAMARCA	FRANCIA	LITUANIA	REINO UNIDO*
AUSTRIA	ESLOVAQUIA	GRECIA	LUXEMBURGO	REPÚBLICA CHECA
BÉLGICA	ESLOVENIA	HUNGRÍA	MALTA	RUMANIA
BULGARIA	ESPAÑA	IRLANDA	PAÍSES BAJOS	SUECIA
CHIPRE	ESTONIA	ITALIA	POLONIA	
CROACIA	FINLANDIA	LETONIA	PORTUGAL	

**Nota:** desde la salida de Reino Unido de la U.E. a los ciudadanos británicos se les exige visado en vigor para poder entrar en el país.

VIII. ESTADOS QUE INTEGRAN EL ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO (E.E.E.).			
ESTADOS DE LA U.E.	LIECHTEINSTEIN	ISLANDIA	NORUEGA

IX. ESTADOS EN LOS QUE SE APLICA PLENAMENTE EL CONVENIO SCHENGEN (Supresión de controles de las fronteras interiores)				
ALEMANIA	ESTONIA	ITALIA	NORUEGA	SUECIA
AUSTRIA	FINLANDIA	LETONIA	PAÍSES BAJOS	SUIZA
BÉLGICA	FRANCIA	LIECHTENSTEIN	POLONIA	
DINAMARCA	GRECIA	LITUANIA	PORTUGAL	
ESLOVENIA	HUNGRÍA	LUXEMBURGO	REP. CHECA	
ESPAÑA	ISLANDIA	MALTA	REP. ESLOVACA	

## 2.2.6. Aprovisionamiento.

En su llegada puerto, muchos buques pueden necesitar diferentes provisiones para continuar con su operativa de manera habitual, ya sea entrega de mercancías, comida, agua dulce, combustible... También, todos los buques están obligados en puertos de la Unión Europea, a descargar los residuos generados siempre que llegan a puerto, de lo que se encargan empresas especializadas.

En cuanto a los residuos a descargar, los buques siempre deben enviar previo a la llegada una declaración de residuos (Waste Declaration). Esta declaración contiene un resumen de todos los residuos que el crucero trae a bordo. Es obligatorio que los buques que llegan a puerto europeo descarguen todas las basuras generadas durante la travesía. Entre ellos están los restos de comida, plásticos, desechos domésticos y desechos de explotación sólidos.

Todos estos servicios son de avituallamiento, aunque los realizan empresas especializadas diferentes:

- **Recogida de basuras.** Empresa especializada en la recogida y reciclaje de basuras y residuos sólidos autorizada por el puerto.
- **Recogida de residuos oleosos.** Empresa autorizada para el tratamiento de residuos MARPOL líquidos, concretamente del Anexo IV, Anexo V y Anexo VI. Se encargan de la descarga de tanques de lodos, aguas de sentinas y de residuos de “scrubber”. Generalmente estas empresas pueden operar por gabarras o por camiones (vía marítima o terrestre).
- **Empresa de bunkering.** En caso de necesitar combustible, la naviera solicita a una empresa de combustibles el servicio y la agencia consignataria organiza la operativa con el buque. La práctica más común es que se realice el bunker por gabarra mientras el crucero permanece atracado.
- **Bunker de agua dulce.** El crucero puede solicitar suministro de agua dulce antes de su llegada a puerto. En estos casos la consignataria contacta con la terminal y ésta proporciona el suministro de agua mientras el crucero esté atracado.
- **Proveedores de suministros.** Cualquier empresa, ya sea de suministros de comida, productos químicos, piezas de repuesto, maquinaria etc, debe contactar con la consignataria antes de la llegada del buque. Se organiza la entrega de la mercancía según los tiempos de estancia del crucero en puerto. El proveedor informa de los datos del chofer y del vehículo con el que realizarán la entrega. El día anterior a la llegada del buque la consignataria solicita el acceso a la seguridad de la terminal.



## 2.3. Salida del crucero.

Con el despacho del crucero a su llegada, las autoridades dan luz verde a la operativa del buque atracado. Una vez que sale de puerto, las agencias consignatarias y el buque deben terminar de proporcionar los datos de salida.

La información prioritaria, es remitir a las autoridades y a la Autoridad Portuaria la información de salida del buque. Esta documentación vuelve a ser: listas de tripulación y pasajeros, recibidas del crew purser y el immigraions purser respectivamente, poco después de la salida. Con las listas de salida, se comprueban finalmente los embarques y desembarques que ha habido, puesto que pueden diferir de las previsiones iniciales por todo tipo de problemas de última hora (urgencias médicas, tripulantes que debían embarcar y han perdido su vuelo...).

Por último, lo único que queda a la consignataria es reportar los datos finales a la naviera. Estos datos incluyen todos los servicios que se hayan realizado al crucero durante su escala y datos operativos (horas de llegada y salida reales, cantidad de servicios de transporte y visitas médicas, entregas de mercancía etc).

En los casos de entregas de mercancías de proveedores, piezas de repuesto, bunker de combustible o agua dulce, estas empresas enviarán la documentación aduanera, normalmente mediante la presentación de un [8] **DUA** (Documento Único Administrativo) o un levante de importación o exportación. Estos documentos son declaraciones de importación o exportación, en caso de haber descargado mercancía del crucero o de haberlo cargado a bordo respectivamente.

Estos documentos se remiten a las autoridades aduaneras (Guardia Civil) y a la Autoridad Portuaria.

## Capítulo 3. Operativa de cruceros en época COVID

Durante el mes de marzo de 2020 a raíz de la rápida propagación del virus de la COVID-19 y tras declararse como pandemia<sup>15</sup>, países de todo el mundo comenzaron a tomar medidas excepcionales ante la emergencia global. En cuestión de días en todo el mundo se paralizaron los servicios de transporte de pasajeros por vía aérea, marítima y terrestre, incluidos los cruceros.

En España, el 12 de marzo de 2020; 2 días antes de declararse el Estado de Alarma; el Consejo de Ministros declara la prohibición de entrada a buques de pasaje en el territorio español.

*“Orden PCM/216/2020, de 12 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 12 de marzo de 2020, por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, mediante la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles.”*

Los meses posteriores, la industria de cruceros comenzó a trabajar conjuntamente con gobiernos y organizaciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud ([25] OMS), la Agencia Europea de Seguridad Marítima ([1] AESM), el Centro Europeo para la Prevención y Control de Enfermedades ([9] ECDC) y la Organización Marítima Internacional ([24] OMI). Se hicieron varias declaraciones conjuntas entre armadores, navieras y organizaciones mencionadas anteriormente promoviendo la aplicación de nuevos protocolos y planes de prevención en los cruceros para la reanudación de su operativa de manera segura y controlada.

En Europa, destaca principalmente la publicación de la OMI *“Orientaciones para la reanudación gradual y segura de las operaciones de los buques de crucero en la Unión Europea en relación con la pandemia de COVID-19”* elaborada conjuntamente entre la AESM y la ECDC el 27 de julio de 2020 y revisada su versión final el 12 de mayo de 2021.

---

<sup>15</sup> La OMS declara el 11 de marzo de 2020 la COVID-19 como pandemia. <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>

### 3.1. Reanudación de la operativa y entrada en vigor de protocolos COVID.

Después de más de 1 año sin viajes de cruceros en España, y tras algunas modificaciones de la normativa, que permitían la entrada restringida en puertos españoles para la realización de pruebas de protocolos COVID a bordo, finalmente el gobierno autorizó la reanudación de la operativa de cruceros en puertos españoles a partir del 7 de junio de 2021 con la publicación en el BOE de la siguiente Resolución:

*“Resolución de 27 de mayo de 2021, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se adoptan medidas sanitarias para los buques de pasaje tipo crucero y se deja sin efectos la Resolución de 23 de junio de 2020, por el que se establecen medidas restrictivas a los buques de pasaje tipo crucero, para afrontar la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.”*

En esta resolución, se establece que todos los cruceros que realicen viajes internacionales y navegan por aguas del **mar territorial**<sup>16</sup> con intención de atracar en puertos españoles, deberán cumplir con las condiciones establecidas por el Ministerio de Sanidad, en el documento *“Medidas Sanitarias para el restablecimiento de cruceros internacionales en España”*.

A continuación, se tratarán específicamente las 2 publicaciones anteriores. En primer lugar, se verán las recomendaciones de organismos europeos para la reanudación de los cruceros en puertos de Europa.

En segundo lugar, se verá la normativa específica que es aplicable en España, haciendo uso de las orientaciones europeas. Además, se comentarán las modificaciones de dicha normativa a lo largo del año 2021 y principios del 2022, principalmente causadas por la aparición de nuevas cepas de la COVID-19 como la variante delta y ómicron.

---

<sup>16</sup> Mar territorial: distancia de 12 millas náuticas desde la línea de base de la costa.

## **3.2. Orientaciones de la OMI para la reanudación de los cruceros en Europa.**

Como se ha mencionado previamente, la OMI publicó este documento elaborado conjuntamente entre la AESM y el ECDC, y con la colaboración de diferentes organismos del sector<sup>17</sup>, inicialmente el 27 de julio de 2020, y posteriormente su última revisión el 12 de mayo de 2021. Esta última revisión se basa en los avances y descubrimientos científicos sobre la COVID-19, que tiene como elementos más destacados los progresos a la hora de la detección, seguimiento del virus y la vacunación.

El objetivo principal de este documento fue facilitar la reanudación de las operaciones de cruceros en territorio europeo, recomendando unas medidas mínimas que los grandes buques de pasaje deberían implementar para garantizar unos nuevos estándares de seguridad e higiene.

Estas recomendaciones fueron dirigidas a todas las partes implicadas en la operativa de cruceros, entre los que se encuentran:

- Navieras y armadores.
- Tripulaciones.
- Puertos y terminales de cruceros.
- Pabellones, es decir, banderas que enarbolan los buques (Flag State).
- Estados ribereños (Port State).

Así pues, este documento se divide en 3 partes:

1. Guía para la elaboración de un Plan de Gestión de Empresas y Buques COVID-19.
2. Guía para la elaboración de un Plan de Gestión de Puertos COVID-19.
3. Orientaciones para la coordinación entre cruceros y puertos, referente a la COVID-19.

---

<sup>17</sup> European Commission (DG MOVE); EU Healthy Gateways Joint Action; ETF (European Transport Workers' Federation); CLIA Europe (Cruise Lines International Association); ECSA (European Community Shipowners' Associations); ESPO (European Sea Ports Organisation); MEDCRUISE (Association of Mediterranean Cruise Ports).

### 3.2.1. Guía para la elaboración de un Plan de Gestión COVID-19 en los cruceros.

El primer paso para la reanudación de la operativa va dirigido a armadores y navieras, que deberán identificar y evaluar todos los riesgos relacionados con la COVID-19 a bordo de sus buques. Esto incluye una evaluación completa de la compañía sobre los riesgos para la salud de pasajeros, tripulantes, otros cruceros y los Estados ribereños que se visiten.

#### DESIGNACIÓN DE RESPONSABLES Y PERSONAL

Se deberán designar a bordo coordinadores y responsables para gestionar asuntos relacionados con la COVID-19, y deberán garantizar la implementación del plan y la comunicación con las autoridades pertinentes en cada Estado ribereño que visiten. A su vez, las compañías deberán asegurarse de que cuentan con los suficientes recursos y personal para la implementación de todos los asuntos del Plan de Gestión, incluida formación continuada y también nuevos cursos para todo el personal descrito en su plan. La web de EU Healthy Gateways Joint Actions ofrece formación y recursos relacionados con la COVID-19<sup>18</sup>.

La formación de los tripulantes debería incluir el uso de EPI's<sup>19</sup> (mascarillas, guantes desechables etc) y nuevas medidas de higiene. El personal que, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene que interactuar en exceso con otra gente (limpieza, controles de seguridad, camareros...) deberán recibir entrenamiento y orientaciones específicamente. Además, la empresa debe asegurarse de que la tripulación que asume responsabilidades adicionales como resultado del Plan de Gestión tiene el tiempo suficiente para realizar sus tareas extra sin perjuicio de su trabajo habitual o períodos de descanso, ya que esto podría afectar a la seguridad general del buque.

Como ejemplo de un equipo de respuesta a bordo, tenemos los siguientes departamentos:

- **Capitán:** máxima autoridad y responsable a bordo del buque.
- **HPCO<sup>20</sup>:** responsable a bordo de que se cumplan las medidas sanitarias requeridas por la compañía y las autoridades de cada Estado que visite el crucero. Actualmente también puede cumplir la función de CCO<sup>21</sup>, que es el responsable de que se sigan los protocolos COVID-19 establecidos a bordo.
- **Staff Captain:** es el 2º al mando como oficial, por detrás del Capitán. Su responsabilidad es que se cumplan las órdenes del Capitán y gran parte de la comunicación con las dependencias portuarias y la consignataria.

---

<sup>18</sup> <https://www.healthygateways.eu/>

<sup>19</sup> EPI: Equipo de Protección Individual.

<sup>20</sup> HPCO: Health Protocol Compliance Officer.

<sup>21</sup> CCO: COVID-19 Compliance Officer.

- **Chief Doctor:** máximo responsable de la salud de los pasajeros y tripulantes a bordo, es el coordinador de todos los servicios médicos a bordo del crucero, incluyendo otros médicos, enfermeros y uso de medicamentos. También es el encargado del rastreo, detección y notificación de casos positivos y contactos estrechos a bordo del buque, junto con el HPCO.
- **Chief Engineer:** máximo responsable del departamento de máquinas del buque. Parte de las tareas del personal es la gestión de residuos generados por el buque, por lo que deberán garantizar un tratamiento correcto de las basuras generadas en relación a la COVID-19 (residuos biológicos, material hospitalario...).
- **Hotel Director:** máximo responsable del alojamiento de pasajeros y tripulantes a bordo del crucero. Deberá gestionar el volumen de alojamiento y el aislamiento de casos positivos y contactos estrechos a bordo.
- **Director of Hotel Services:** responsable de servicios del hotel a bordo. Esto puede incluir lavandería, limpieza de camarotes, comunicación con los pasajeros...
- **Food and Beverage Director:** responsable de controlar y gestionar todos los temas relacionados con alimentos y bebidas a bordo del crucero. Deberá garantizar una correcta alimentación para los pasajeros o tripulantes aislados a bordo
- **Housekeeping Manager:** responsable de la limpieza a bordo, incluyendo el personal de mantenimiento y también los equipos y productos de limpieza.
- **Director de Finanzas:** encargado de gestionar todos los gastos que puedan aparecer a raíz de la COVID-19.
- **Director de Recursos Humanos.**

## OPERATIVA A BORDO DEL BUQUE

En lo referente a la operativa general y las tareas de todos los tripulantes a bordo del crucero, la OMI y los demás organismos colaboradores ponen a disposición de las compañías gran variedad de documentos y recursos como apoyo al diseño e implementación del Plan de Gestión.

**Nota:** la lista de documentos puede verse en **A1.3 Documentos de referencia para la operativa a bordo de buques en época COVID-19.**

Es importante que los pasajeros y la tripulación cumplan con las medidas establecidas en el Plan de Gestión y que existe un protocolo de aplicación para éste.

La naviera deberá evaluar el número máximo de pasajeros y tripulantes que pueden navegar a bordo para poder implementar de forma eficaz todas las medidas de seguridad relacionadas con la salud. Esta evaluación deberá ser revisada periódicamente para garantizar un cumplimiento continuo de las medidas, además de procedimientos para el control efectivo de los niveles de ocupación a bordo, especialmente en espacios públicos grandes o zonas comunes, donde el riesgo de transmisión del virus es mayor.

En lo que respecta a la tripulación, la compañía deberá evaluar especialmente el factor de que muchos de ellos viven y trabajan muy cerca de otras personas, pasajeros u otros tripulantes, incluso compartiendo su camarote. A la hora de desarrollar los nuevos protocolos, este punto deberá ser evaluado con atención debido a que supone un gran riesgo para la salud a bordo.

Los puntos en los que los organismos de salud hacen hincapié en referencia a las operaciones a bordo son los siguientes:

**Información y comunicación.** Evaluar los puntos y lugares donde información relativa a la COVID-19 debería ser transmitida, desde el proceso de pre embarque hasta el desembarque de cualquier pasajero, tripulante o visitante. Para minimizar los contactos físicos, es muy recomendable que la comunicación de dicha información sea por vías digitales.

Esta información debería cumplir aspectos como los procesos de reconocimientos médicos, y protocolos relacionados con la repatriación y el desembarque en caso de un brote. Se deberá considerar la información que se transmite a bordo dependiendo de la zona, como el distanciamiento social, número de aforo máximo o necesidad del uso de mascarilla.

**Distanciamiento social.** El Plan de Gestión deberá tener en cuenta todas las situaciones esperadas donde pueden generarse colas o contactos entre personas, e incluir medidas apropiadas para garantizar que se mantenga una distancia de seguridad cuando sea posible, evitando así congestiones o bien reduciéndolas.

El uso de marcas en el suelo podría ayudar a los pasajeros a mantener una distancia física. También, en lugares donde el personal a bordo interactúe con pasajeros en lugares fijos, se considerará el uso de barreras protectoras, postes separadores (catenarias) o reubicación de mobiliario. Cuando no se pueda garantizar la distancia física y en cualquier espacio interior se recomienda de igual manera el uso de mascarillas para reducir los riesgos de transmisión.

En el caso de que el puerto de escala y el buque utilicen estándares diferentes respecto al distanciamiento (basado en los requisitos del Estado del pabellón), es recomendable que el puerto y el crucero acuerden una distancia única.

**Higiene de manos.** El uso frecuente de agua y jabón o desinfectante de manos con alcohol pueden contribuir a mitigar el riesgo de transmisión de la COVID-19. Se recomienda promover la higiene de manos y garantizar un acceso sencillo a medios para desinfectarse las manos en los puntos calientes a lo largo del crucero. Por ejemplo: todo tipo de entradas, restaurantes, controles de seguridad, ascensores, pasillos, lugares de trabajo o vestuarios.

**Vacunación.** La vacunación de los tripulantes y pasajeros que se unan al crucero es altamente recomendable tan pronto como sea posible.

**Nota:** se debe tener en cuenta que estas guías se publicaron a principios de la pandemia, y fueron actualizadas el 12 de mayo de 2021, época en la que la demanda de vacunación era muy alta, y a su vez los tripulantes que ya se encontraban embarcados debían organizar sus vacunaciones con sus compañías navieras o agencias de embarque. Actualmente la gran mayoría de los tripulantes de todas las compañías ya se encuentran vacunados con pauta completa, ya sea por iniciativa propia o por exigencia de la agencia.

En relación con la documentación de la vacunación, el 17 de marzo de 2021 la Comisión Europea propuso la creación de una “Green Card Digital”. Finalmente, se terminó haciendo uso del “Certificado COVID Digital de la UE” como certificado de vacunación. En otros casos, como nacionales de los Estados Unidos, se aceptarán otros certificados de vacunación expedidos por un organismo competente.

**Seguimiento de la salud.** Es recomendable que las navieras consulten usualmente las últimas noticias sobre procedimientos de seguimiento médico provistos por las instituciones, para así poder implementar métodos más efectivos a medida que vayan surgiendo. Las instituciones que recomiendan el documento son:

- Comisión Europea.
- Estado del pabellón.
- Autoridades sanitarias de los Estados ribereños.
- European Centre of Disease Control (ECDC).
- International Maritime Organization (IMO).
- World Health Organization (WHO).

Se deberían establecer protocolos para el seguimiento médico de la salud de tripulantes y pasajeros a bordo. También deberían evaluarse la periodicidad y los lugares específicos donde estos seguimientos se llevarán a cabo, desde la zona de preembarque hasta la de desembarque, incluyendo los reembarques de pasajeros que puedan salir en excursiones o tours en los diferentes destinos.



Cualquier persona que vaya a embarcar por primera vez al crucero, deberá estar sujeta a los protocolos establecidos por la compañía y los requerimientos de las autoridades sanitarias, portuarias y del pabellón que enarbole el buque. Se deberá considerar la posibilidad de realizar tomas de muestras biológicas a bordo para pasajeros y tripulación durante la travesía. También debería tenerse en cuenta la previa identificación de personas que pertenezcan a grupos de riesgo y tomar especial atención en el seguimiento médicos de estas personas.

Para lograr los objetivos, el mejor medio será implementar un sistema de monitoreo y notificación de la salud a bordo.

**Capacidad de detección y tomas de muestras.** Las navieras deberían establecer una política de pruebas para la detección de la COVID-19 en acuerdo con el Estado del pabellón y las autoridades sanitarias de los puertos que visite el crucero. Las limitaciones en la capacidad de pruebas deben compensarse con laboratorios en tierra que puedan proporcionar un margen de tiempo aceptable para obtener los resultados.

La frecuencia de las pruebas de detección se establecerá según las recomendaciones de las autoridades sanitarias y considerando el estado de la pandemia e índices de contagiados en el momento de viaje del crucero. Es importante que las navieras basen sus protocolos en las últimas actualizaciones de muestreo y detección.

**Uso de Equipos de Protección Individual.** En el Plan de Gestión deberán indicarse las zonas en las que será necesario el uso de EPI's, así como que la compañía pueda garantizar un stock suficiente de protección para sus tripulantes.

El uso de EPI's en las terminales de cruceros deberá ser consensuado con las autoridades portuarias.

**Limpieza y desinfección.** El Plan de Gestión deberá reevaluar y redefinir para cada espacio a bordo, la frecuencia de limpieza y desinfección junto con los productos, técnicas y equipos apropiados dependiendo del uso del espacio, el índice de ocupación actual, materiales de las superficies a limpiar, mobiliario... Se deberá prestar especial atención en los cuidados de espacios que puedan usar o tocar varias personas de grupos diferentes.

Se deberá reevaluar el número de personal dedicado a la limpieza en función de estos nuevos factores, así como sus periodos de descanso, además de proveer de una formación extra en el uso de EPI's por el contacto directo que tendrán con zonas comunes con riesgo elevado de infección.

**Personas que vayan a tierra y reembarques.** El Plan de Gestión deberá implementar estrategias para personas que vayan de visita a tierra o deban reembarcar en el crucero, tanto para pasajeros como para la tripulación. La naviera deberá estar en contacto con las autoridades sanitarias locales para obtener información actualizada de los niveles de transmisión y las medidas sanitarias locales para comunicarlo a pasajeros y tripulantes a bordo que vayan a desembarcar.

**Espacios especiales.** En caso de que existan espacios donde las medidas del Plan de gestión sean difícilmente aplicables, como la distancia de seguridad, o que requieran atenciones especiales como las cocinas, deberán establecerse medidas adicionales (uso extra de EPI's, como guantes

desechables, mascarillas FFP2) para garantizar al mínimo el riesgo de transmisión. Estas medidas también podrían incluir el cierre temporal de algunos espacios si las medidas preventivas resultan ser insuficientes o inviables después de la evaluación de los riesgos.

**Procedimientos de emergencia de seguridad general y medioambiental.** Se recomienda que la naviera revise los planes de emergencia existentes, así como los simulacros de emergencia a bordo. Por ejemplo, en simulacros de evacuación que se pueda garantizar la distancia física de seguridad. En puestos que sean relevantes, se debería reevaluar también los niveles seguros de dotación (nota al pie) para llevar a cabo los simulacros.

**Tratamiento de residuos.** Los residuos de personas con COVID-19 pueden tratarse como residuos “normales”. Para una consulta exhaustiva la ECDC pone a disposición de las navieras el siguiente documento: ‘Disinfection of environments in healthcare and non-healthcare settings potentially contaminated with SARS-CoV-2’.

**Sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado.** El Plan de Gestión deberá considerar medidas especiales en relación con todos los sistemas de climatización que se utilicen a bordo. Se recomienda a las navieras que contacten con los fabricantes de los sistemas de climatización para la consulta de un mantenimiento adecuado y eficaz contra la COVID-19, además de aplicar revisiones en caso de ser necesarias.

Los factores que deben tener en cuenta son:

- Frecuencia de mantenimiento de los equipos.
- Cambio o sustitución de filtros cuando sea apropiado para minimizar el riesgo potencial de la dispersión de partículas de SARS-CoV-2.
- Incrementar el número de cambios de aire por hora para con tal de reducir el riesgo de transmisión en espacios cerrados.
- Desviar flujos de aire directos de los pasajeros y tripulantes para minimizar la dispersión en el aire de partículas patógenas por personas asintomáticas.

Es importante que estos objetivos se cumplan ya sea haciendo uso de sistemas de ventilación natural o mecánica dependiendo de la situación.

**Manejo de las visitas, prácticos, técnicos etc.** Se debería reducir al mínimo el contacto de cualquier visitante que aborde el crucero por un periodo de tiempo corto, ya sean inspectores, prácticos, conductores... El documento de la IMO “Circular Letter No.4204/Add.16 on ensuring good communications for a safe shipboard interface between ship and shore-based personnel” incluye recomendaciones de este punto.

## RESPUESTA ANTE UN BROTE DE COVID-19 A BORDO

Antes de comenzar una travesía, las operadoras de cruceros deben asegurarse junto con los puertos de escala a lo largo de su ruta, de que tanto pasajeros como tripulación puedan recibir tratamiento médico en cada puerto de escala. Respecto a los tripulantes, también deberán asegurarse de que puedan ser repatriados en caso necesario.

Ante la situación de que un caso posible, probable o confirmado de COVID-19 sea identificado a bordo, el buque deberá dirigirse al puerto más cercano o su próximo puerto de escala (dependiendo de la capacidad del buque para asumir casos positivos a bordo hasta su desembarque) donde se puede consultar con las autoridades sanitarias locales para controlar la situación de la mejor manera posible, incluyendo la atención de especialistas, más pruebas de detección y rastreo de contactos estrechos.

La compañía debería establecer protocolos para responder ante un brote de COVID-19 a bordo y organizar ejercicios o simulacros para estar preparados ante un brote. La IMO recomienda que el Plan de Gestión incluya los siguientes elementos:

- Definición de roles, deberes y tareas de la tripulación en caso de un brote, incluyendo servicios médicos, servicio de camarotes, lavandería, manejo de equipaje etc.
- Plan de aislamiento con espacios designados para la cuarentena de casos probables o confirmados de COVID-19 hasta su desembarque en puerto. Gestionar la comunicación entre los diferentes departamentos que dan servicios a casos aislados o en cuarentena.
- Información sobre los espacios utilizables para el aislamiento, incluyendo su identificación (nº de cabina), personas autorizadas en la zona, áreas de desinfección, instalaciones médicas, ventilación y capacidad de alojamiento para casos aislados y en cuarentena.
- Procedimientos para la localización de pasajeros o tripulantes a bordo.
- Definir casos de gran riesgo de exposición y mínimo riesgo de exposición, además de formas de contactar con las personas con posible infección y el trato que se les dará.
- Definir las medidas aplicadas en relación con las personas infectadas a bordo.
- Servicios médicos necesarios. Personal sanitario especificando cualificaciones necesarias, equipamiento certificado, equipos de análisis, medicinas y medicamentos y provisiones de materiales sanitarios.
- Capacidad para toma de muestras biológicas y la detección de casos positivos a bordo.
- Procedimientos de limpieza y desinfección para zonas potencialmente contaminadas como camarotes de cuarentena.
- Gestión de residuos contaminados o que se sospecha que estén contaminados.
- Comunicación con las autoridades sanitarias locales y autoridades portuarias de casos probables y confirmados.
- Protocolos para el desembarque de personas infectadas.
- Protocolos para el manejo adecuado de cuerpos de personas fallecidas a bordo a causa de COVID-19.

- Protocolos en caso del peor escenario, donde el buque entero quede en cuarentena y se pare la ruta del crucero.
- Protocolos para la reanudación segura de la operativa del crucero en caso de producirse el punto anterior.

Toda la tripulación involucrada en el desempeño de estas medidas deberá recibir una formación adecuada para cumplir con su papel ante un brote de COVID-19 a bordo. Esta formación debería incluir orientaciones para detectar síntomas de COVID-19 y los pasos a seguir. Se recomienda organizar simulacros ante esta situación a bordo y que se anoten en el cuaderno de bitácora como un simulacro más.

## INFORMES Y ANÁLISIS

Se deberán adoptar medidas para reportar casos de no conformidad, accidentes y situaciones peligrosas relativas a la COVID-19. Estos informes deberían incluir los casos posibles, probables o confirmados de COVID-19 que llevaron a un fallo o deficiencia en la ejecución del Plan de Gestión.

Todos los incidentes relacionados con deficiencias en el Plan de Gestión deberán ser notificadas a la compañía y ser investigadas y analizadas con objeto de mejorar la eficiencia de los procedimientos COVID-19. La implementación de cualquier corrección debería realizarse antes de que el crucero comience de nuevo su ruta.

## MANTENIMIENTO

El Plan de Gestión deberá incluir un programa de mantenimiento para garantizar un correcto funcionamiento de los equipos que se utilicen para cualquier protocolo COVID-19. Este programa deberá tener en cuenta equipamiento que necesite pruebas regulares de funcionamiento y considerar la posibilidad de tener equipos de repuesto listos para ser utilizados. Todas las comprobaciones y pruebas de equipo deberán ser registradas.

## REVISIONES Y EVALUACIONES DE LA NAVIERA. VERIFICACIONES EXTERNAS

El Plan de Gestión COVID-19 estará sujeto a revisiones periódicas y auditorías internas de la naviera basadas en una evaluación de riesgos.

**Verificación externa.** Es recomendable que el Plan de Gestión COVID-19, con el mínimo de elementos mencionados anteriormente, sea verificado independientemente por un agente externo a la naviera. De este modo se ofrecerán mejores garantías a los Estados de pabellón y los Estados costeros que visite el buque.

Por otro lado, existe la posibilidad de que el Plan de Gestión sea certificado por sociedades de clasificación. Se debe tener en cuenta que solicitar una verificación de terceros es una prerrogativa del Estado del pabellón.

En caso de realizar verificaciones de terceros, es preferible que se realice después de que se hayan implementado todos los protocolos COVID-19 a bordo del crucero. Los verificadores deberían tener acceso a los registros relevantes para una correcta revisión de los métodos utilizados.

**Certificaciones y cualificaciones.** Se recomienda que el equipo de verificadores este compuesto por trabajadores independientes cualificados y certificados como auditores marítimos familiarizados con la gestión de cruceros junto con profesionales sanitarios capaces de juzgar las medidas adoptadas por la compañía.

### PROTECCIÓN DE LAS COMUNIDADES COSTERAS VISITADAS POR EL BUQUE

Todo el personal junto con los residentes de los puertos visitados por el crucero, deberían ser correctamente protegidos durante las interacciones con el buque. Para ello, los pasajeros que vayan a desembarcar deberían ser informados de las medidas restrictivas que estén vigentes en la comunidad costera que visiten.

El buque deberá mantener una comunicación constante con las autoridades portuarias para asegurarse de que se toman las medidas correctas, evitando congestiones de pasajeros y mantener una distancia física; acordada previamente entre las 2 partes; mientras pasajeros o tripulantes desembarcan o reembarcan.

Las navieras también deberían procurar que cualquier agencia en tierra encargada de excursiones o servicios turísticos cumpla como mínimo con los mismos niveles de protección que a bordo del crucero a la vez que cumplen debidamente las legislaciones locales. En caso contrario, las medidas adoptadas en el Plan de Gestión perderían gran parte de su propósito y eficacia.

Si se utilizan botes auxiliares u otros medios de transporte para el movimiento de pasajeros a tierra se deben implementar las mismas medidas que a bordo del crucero, ya sean distanciamiento físico, uso de mascarilla y protocolos para su limpieza y desinfección. Si los servicios para el desembarque; como el uso de “fingers”; son proporcionados por las dependencias portuarias, se aplicará la normativa local.

La tripulación y los pasajeros deberían ser informados antes de la llegada del crucero a cada puerto de escala de las medidas mencionadas anteriormente.

### **3.2.2. Guía para la elaboración de un Plan de Gestión COVID-19 en los puertos.**

Es altamente recomendable que los puertos y terminales tengan su propio Plan de Gestión de la COVID-19 donde se detallen los procesos y el personal que deberá implementar las medidas propuestas en el mismo. Los elementos descritos en el plan deberían ser similares al Plan de Gestión de los cruceros en lo referente a operaciones o medidas que también sean aplicables a tierra. Para el correcto funcionamiento de este plan es indispensable que las diferentes autoridades cooperen para que todos los aspectos queden cubiertos.

#### **EQUIPOS MULTIDISCIPLINARIOS DE LOS ESTADOS Y PUNTOS DE CONTACTO**

Como se ha comentado anteriormente, es esencial que las diferentes autoridades locales de un Estado ribereño cooperen para el restablecimiento de la operativa de los cruceros. Estas autoridades son:

- Autoridades sanitarias.
- Estado ribereño: se encargarán principalmente de la legislación internacional de los buques que atraquen en sus puertos, desde la seguridad, gestión y estado medioambiental de las dependencias portuarias.
- Autoridad portuaria: responsables de la logística en la operativa habitual del puerto, tanto para carga como para buques de pasaje.
- Para planes de contingencia: si aplica, autoridades de transporte, protección civil e inmigración.

Se espera que los métodos de mitigación de la COVID-19 difieran bastante entre los Estados Miembros. Por ejemplo, en algunos países todas las medidas podrían recaer en una única Autoridad mientras que en otros quedarían distribuidas.

Los Miembros Estado deberían crear equipos multidisciplinarios que puedan cubrir todos los elementos del plan para facilitar la coordinación y la comunicación con las navieras y armadores cuyos cruceros pretendan visitar sus puertos. A lo largo de la guía se hará referencia al Estado ribereño, y deberá entenderse como el conjunto de autoridades responsables de implementar todos los aspectos del Plan de Gestión COVID-19 en los puertos.

Los Estados ribereños deberían tener en cada caso, un punto de contacto que pueda servir de comunicación con las navieras en lo referente al restablecimiento de la operativa de cruceros en dicho Estado. En caso de haber varios contactos, es recomendable facilitar a la naviera todos los contactos posibles y las tareas encargadas a cada uno.

## PLAN DE GESTIÓN DE LA COVID-19 EN PUERTOS

Para la elaboración de esta guía, los documentos de referencia utilizados fueron los siguientes:

- IMO Circular Letter No.4204/Add.23 (1 July 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Recommendations for port and coastal States on the prompt disembarkation of seafarers for medical care ashore during the COVID-19 pandemic.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.35/Rev.6 (21 April 2021)- Coronavirus (COVID-19) – Designation of seafarers as key workers.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.32 (25 September 2020) - Coronavirus (COVID-19) – ICAO Harmonized guidance on facilitating passenger flights, including repatriation flights, using public health corridors during the COVID-19 pandemic.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.17 (21 May 2020) - Coronavirus (COVID 19) – Preparing for post COVID-19 operations: considerations and practicalities for port community systems, single window, and other electronic exchange platforms.
- Healthy Gateways ‘Tool for contingency plan development and assessment for ports’.

## DISEÑO DEL PLAN DE GESTIÓN DEL PUERTO.

Algunos puertos en muchos casos ya han desarrollado un Plan de Gestión de la COVID-19 referente al tráfico portuario durante la pandemia. Para esos países y puertos también se recomienda una revisión de sus protocolos en el restablecimiento de la operativa de cruceros.

El punto más importante respecto a la elaboración del plan será que sea compartido y acordado entre las diferentes autoridades involucradas en el mismo, para así poder detectar deficiencias desde diferentes perspectivas.

## DEBERES Y AUTORIDADES.

En el Plan de Gestión deberán aparecer todos los organismos involucrados junto con el papel que desempeñan cada uno de ellos en su correcta ejecución. Se considerará cualquier tipo de formación necesaria para las nuevas tareas asignadas.

Como se ha indicado más arriba, es recomendable tener un único contacto definido con las navieras. De esta manera el punto de contacto podrá transmitir la información de manera directa a las diferentes autoridades evitando errores o discrepancias durante la transmisión de información. Preferiblemente se debería disponer de un contacto 24 horas en caso de emergencias.

## CONDICIONES MÍNIMAS PARA RECIBIR UN CRUCERO.

Las medidas tomadas a bordo del buque serán el principal factor que considerar en las condiciones para recibirlo en puerto. Estas condiciones a bordo incluirán: la implementación de la Guía para la prevención del COVID-19 a bordo (citar punto anterior del trabajo), el número de pasajeros permitidos a bordo y cualquier otra consideración que el Estado ribereño considere necesaria.

Por otro lado, también deberán considerar las condiciones en las que se deniegue el atraque en el puerto al crucero y se cancele la escala. Por ejemplo, en el caso de un brote del virus a bordo. Si la cancelación puede poner en riesgo las condiciones actuales del buque, entonces el Estado ribereño debería proponer alternativas o medidas para la mitigación antes de denegar el atraque.

### **GESTIÓN DE LAS TERMINALES DE PASAJE.**

Embarques. Esta parte deberá incluir todas las medidas relativas a el embarque de pasajeros y tripulación. Se deberán especificar aspectos como la comunicación en la terminal, distancias de seguridad, uso de mascarillas obligatorio o no, limpieza y desinfección, reconocimientos médicos y/o de seguridad etc. Este punto también deberá cubrir la organización para el reembarque de personas a bordo y el manejo del equipaje.

Desembarques. Como anteriormente, se tendrán en cuenta para pasajeros y tripulación. Se especificarán los mismos aspectos que en el caso anterior, además de las condiciones para autorizar el desembarque de las personas que luego esperan reembarcar.

Lo más importante es definir los protocolos para el desembarque de personas con un caso posible, probable o confirmado de COVID-19.

### **PERSONAS U ORGANISMOS AUTORIZADOS PARA VISITAR EL CRUCERO Y MEDIDAS DE PROTECCIÓN.**

Se deberán definir todas las personas autorizadas a visitar el buque en cualquier momento junto con las medidas preventivas que deberán seguir para abordar el buque. Esto incluye prácticos, “surveyors”, inspectores de Sanidad y empresas de aprovisionamiento. Se recomienda la vacunación de estos responsables una vez sea viable.

### **CONTINGENCIA EN CASO DE BROTE DE COVID-19.**

Esta parte del Plan de Gestión deberá incluir las medidas que se tomarían en caso de que se detecte un brote de COVID-19 a bordo del crucero que esté haciendo uso de las dependencias portuarias. Se recomienda tener en cuenta los siguientes factores:

- Gestión de pruebas de detección de la COVID-19 para casos posibles o probables.
- Capacidad hospitalaria en las cercanías, incluyendo recursos nacionales o regionales para aceptar ingresos de personas infectadas por COVID-19.
- Procedimientos para el desembarque de personas con casos posibles, probables o confirmados de COVID-19, así como una persona de contacto de la naviera.
- Comunicación de seguros de salud como parte de la autorización de desembarque.
- Protección y seguridad de la comunidad local.
- Protocolos para realizar repatriaciones.
- Si aplica, puertos alternativos con mejor capacidad para lidiar con un brote de COVID-19.



- Rastreo de casos positivos.

Si un crucero tiene muchos casos confirmados de COVID-19 a bordo como para ser puesto en cuarentena, se deberá determinar una zona donde el buque pueda recibir suministros médicos o de otro tipo. La guía para la cuarentena y pruebas de COVID-19 para viajeros de la ECDC ofrece opciones a los Estados Miembros sobre la cuarentena y las pruebas en el contexto de la pandemia independientemente del medio de transporte.

Se recomienda realizar simulacros para diferentes situaciones como la identificación de casos positivos en zonas de embarque y la gestión de desembarque de personas para evaluar los suficientes recursos de dependencias, trabajadores, equipamiento y tiempo de respuesta.

### **AUTORIZACIÓN DEL PUERTO.**

Basándose en los puntos anteriores, es preferible que cada puerto implemente diferentes medidas adaptándose a las circunstancias de cada uno. Esta parte del plan debería establecer medidas para que las autoridades competentes aprueben dichos planes locales cuando sea apropiado.

### **AUTORIZACIÓN PARA RECIBIR A UN CRUCERO.**

El procedimiento para autorizar la visita de un crucero deberá ser especificado. Se deberá considerar cómo las navieras y armadores deben solicitar la escala en un puerto concreto, así como la documentación requerida y la verificación previa de su Plan de Gestión de la COVID-19 para cruceros por parte del Estado ribereño. Para conocimiento de las compañías, deberá especificarse el tipo de autorización otorgada para atracar.

### **OTRAS CONSIDERACIONES.**

El Plan de Gestión también podría incluir las medidas sanitarias aplicables cuando se esté provisionando al buque o éste haga uso de algún servicio portuario (gabarras de consumo o recogida de residuos, remolcadores...).

Como añadido, podría incluirse en el recibo de residuos un plan de gestión para la recepción de residuos potencialmente contaminados por COVID-19.

Una forma adicional de lograr un enfoque común en los puertos visitados por los cruceros es que las partes interesadas desarrollen marcos regionales voluntarios para áreas específicas de cruceros (por ejemplo, el Mediterráneo o el Mar Báltico). De esta forma, los puertos regionales podrían armonizar los Planes de Gestión Portuaria COVID-19 en algunos puntos clave e, idealmente,

introducir un esquema de autoverificación acordado para su implementación. El objetivo general aún debe ser armonizar varios protocolos de salud en lugar de desarrollar nuevos requisitos regionales específicos.

### **3.2.3. Guía para la coordinación entre los cruceros y los puertos.**

Un elemento clave en la reanudación del tráfico de cruceros es garantizar una conexión buque-puerto segura, inherente a las operaciones de cruceros, donde los roles y deberes de cada tripulante están bien definidos.

Para lograr este objetivo, es necesario resolver cuestiones relativas al intercambio de información entre el Estado ribereño y el crucero antes de la llegada, que incluyen:

- Requisitos de vacunación.
- Controles de salud.
- Requisitos de pruebas COVID-19 antes de embarcar y desembarcar.
- Gestión de embarque y desembarque en la terminal para evitar aglomeraciones.
- Contactos sanitarios locales (autoridad sanitaria o centros médicos).
- Requisitos de notificación durante la estancia en el puerto.
- Protocolos para el desembarque de personas con síntomas compatibles con la COVID-19.
- Gestión de cuarentenas para contactos estrechos.
- Instalaciones para el alojamiento y aislamiento en tierra de pasajeros o tripulación.
- Gestión de repatriaciones.
- Protocolos para personas que visiten el crucero (inspectores, técnicos, prácticos, proveedores...).

Ambas partes implicadas deberían compartir sus planes relativos a la COVID-19 por adelantado antes de realizar ninguna escala, con el fin de asegurar que ambos planes son compatibles y cuando sea necesario, realizar las modificaciones pertinentes.

Por parte del Estado ribereño, se deberá informar de cualquier requisito especial o información de pre llegada a los buques, así como a otras partes implicadas como agencias de embarque, agencias consignatarias...

Measures	Cruise ship operators	Staff	Passengers (incl. visitors)	Port authorities
	During embarking, on board and disembarking			During embarking and disembarking
Provision of standard health promotion information	✓ <sup>†</sup>	n/a	n/a	✓
Specific local risk communication <sup>††</sup>	✓	✓	✓ <sup>‡</sup>	✓
Implement strategies to avoid overcrowding	✓	✓	n/a	✓
Health screening (incl. thermal screening)*	✓ (if adopted)	✓ (if adopted)	✓ <sup>‡</sup>	✓ (if adopted)
Keep physical distancing (at least 1.5 meters and ideally 2 meters)	✓	✓	✓	✓
Respiratory etiquette	✓	✓	✓	✓
Use of face masks (if physical distancing cannot be maintained)	✓	✓	✓	✓
Hand hygiene	✓	✓	✓	✓
Enhanced cleaning	✓	✓	n/a	✓
Waste management	✓	✓	n/a	✓
HVAC <sup>**</sup> systems: apply proper maintenance and COVID-19 related revisions if needed	✓	n/a	n/a	✓

<sup>†</sup>prominent display in various formats  
<sup>††</sup>maintain awareness of current specific local risks communicated by health authorities  
<sup>‡</sup>pay attention and comply with instructions  
<sup>\*</sup>not recommended for implementation, due to the limited evidence for their effectiveness at prevention and control of COVID-19.  
<sup>\*\*</sup>Heating, Ventilation and Air Conditioning  
 Note: For consideration on testing and quarantine measures refer to the Guidance for COVID-19 quarantine and testing for travellers prepared by ECDC (<https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/guidance-covid-19-quarantine-and-testing-travellers>)

Figura 13. Propuesta de medidas para reducir el riesgo de transmisión de la COVID-19 en el sector marítimo según las partes involucradas – COVID-19 EU Guidance for Cruise Ships.

### FASE DE PLANIFICACIÓN DE LA RUTA

Durante la planificación del itinerario, se recomienda que antes de que un crucero llegue a puerto:

- La naviera actualice su Plan de Gestión de la COVID-19 para Cruceros, como se indicó en la Parte 1 (citar)
- La naviera identifique el punto de contacto con el Estado ribereño que proceda.
- La naviera contacte con el Estado ribereño e informe del nº IMO del buque, los puertos del itinerario, las fechas de salida y de llegada y los respectivos contactos con responsables a bordo del crucero.
- La naviera comparta su Plan de Gestión de la COVID-19 para Cruceros con las autoridades del Estado ribereño.
- El Estado ribereño comparta su Plan de Gestión de la COVID-19 en Puertos con el crucero e informe a la naviera de las medidas nacionales relativas a la COVID-19.

- Ambas partes acuerden la compatibilidad de sus planes.
- Ambas partes clarifiquen las responsabilidades de cada una en la aplicación de sus protocolos.
- El Estado ribereño confirme si el puerto tiene la capacidad para proveer un servicio de salud público estableciendo un plan de contingencia de emergencia (Reglamento Sanitario Internacional 2005, Anexo I). Este plan de contingencia también debe estar disponible para el crucero visitante previo a su llegada.
- El Estado ribereño confirme que en caso de un brote de COVID-19 a bordo, dispone de asistencia médica para la gestión de las personas infectadas, incluyendo la evacuación de estas personas a instalaciones en tierra, rastreo de casos positivos por las autoridades sanitarias locales y el contacto con las personas contagiadas.
- El Estado ribereño confirme la aceptación del crucero en su puerto y le indique cualquier condición para dicha aceptación.
- Definir y acordar las condiciones que puedan derivar en la cancelación de la escala en el puerto.
- La naviera podría indicar cualquier material médico necesario a bordo durante su estancia en el puerto. En ese caso, el Estado ribereño debería intentar facilitar el acceso a dichos servicios.

## SISTEMAS DE NOTIFICACIONES E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

### Comunicación buque-tierra.

- **Notificación a la llegada:** las escalas de cualquier tipo de buque en la Unión Europea son un proceso ya muy establecido. Los Estados Miembro tienen sus propios sistemas de ventanilla única para tramitar formalidades directamente con los buques, incluida la Declaración Marítima de Sanidad (DMS).

La notificación de escalas de los buques en puerto de la UE se establece en la Directiva 2002/59/UE modificada. En general, la notificación previa a la llegada es de 24 horas antes. Sin embargo, debido a la situación actual se recomienda a los cruceros que realicen las notificaciones previamente a lo establecido en la Directiva.

La DMS también se debe tramitar a través del sistema de ventanilla única del país que el crucero pretenda visitar, previo a la llegada a puerto. Este documento debe ser tramitado por el Capitán o cualquier otra persona autorizada por el armador o naviera, y se deberá comunicar a la autoridad competente designada por el Estado que visiten.

Cualquier caso posible, probable o confirmado de COVID-19 a bordo debe ser comunicado y actualizado en la DMS. Se recomienda que la DMS sea actualizada con regularidad previamente a la llegada y se notifique a la autoridad costera pocas horas antes de la llegada:

- Número total de personas a bordo (incluyendo tripulación y pasaje).
- Número total de personas infectadas con COVID-19 (casos confirmados).
- Número de personas consideradas casos posibles o probables de COVID-19.

Con esta información y respetando la normativa de protección de datos europea (GDPR<sup>22</sup>) con las personas implicadas, las autoridades sanitarias del Estado ribereño podrán considerar los riesgos y las medidas que deberán tomarse durante la escala del crucero en puerto.

Por parte de la naviera, deberán facilitar la aplicación de las medidas sanitarias y proporcionar toda la información de salud pública que pueda solicitar la autoridad sanitaria de cada Estado costero. Por ejemplo, si la autoridad considera que los casos asintomáticos posibles o probables no deberían permanecer a bordo, se deberá proceder a su desembarco.

Los Estados miembros que reciban información sobre un caso posible, probable o confirmado de COVID-19 pueden compartirla de forma voluntaria con los Estados miembros a lo largo de la ruta prevista del buque y el pabellón del buque (si es un Estado miembro de la UE) a través del sistema SafeSeaNet.

- **Notificación a la salida:** los sistemas habituales de tramitación incluyen el envío por parte del buque, de las listas de tripulación y de pasajeros a la salida del crucero. De todos modos, se recomienda a las autoridades sanitarias solicitar una lista de desembarques únicamente de los casos relacionados con la COVID-19.

#### **Comunicación tierra-buque.**

Las autoridades portuarias y del Estado deben transmitir tanto al operador del buque y otros organismos implicados (consignatarias, agencias de embarque, empresas de logística...) como al propio crucero toda información sobre las medidas de seguridad, higiene y salud aplicables en el puerto de destino, así como el Plan de Gestión de la COVID-19 en puerto. Esta información debe actualizarse a las partes implicadas según aparezcan modificaciones en las normativas nacionales, regionales o locales a lo largo del tiempo.

### **DESEMBARQUE DE CASOS POSIBLES, PROBABLES O CONFIRMADOS DE COVID-19**

Para la elaboración de este punto, la EMSA y el ECDC se apoyan en varios documentos elaborados por la Comisión Europea y la Organización Mundial de la Salud:

- Communication from the Commission, Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships (8 April 2020, C(2020) 3100 final).
- Communication from the Commission, COVID-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity (13 May 2020, C(2020) 3139 final).
- Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreaks on board ships, Interim Guidance, World Health Organisation, 2 March 2020.

---

<sup>22</sup> GDPR: General Data Protection Regulation.

De acuerdo con el Reglamento Sanitario Internacional de 2005, se recomienda que el oficial a cargo del buque informe inmediatamente a la autoridad competente en el próximo puerto de escala sobre cualquier posible contagio de COVID-19 a bordo. Los Estados ribereños que reciben escalas de cruceros en sus puertos deben tener la capacidad en el propio puerto de escala o en un puerto cercano para proporcionar una respuesta de emergencia de salud pública adecuada, registrado en un plan de contingencia de emergencia de la salud pública.

Los Estados ribereños deben desarrollar procedimientos para desembarcar pasajeros o tripulantes infectados y trasladarlos a instalaciones hospitalarias o zonas de cuarentena. Durante el desembarco de casos posibles, probables o confirmados, se deberá minimizar la exposición a otras personas. Además, cualquier registro o formulario médico de pasajeros o tripulación o cualquier otra información relevante debe proporcionarse al personal sanitario que corresponda en tierra.

### **REPATRIACIÓN DE PASAJEROS Y TRIPULACIÓN**

La responsabilidad principal de organizar el regreso de los pasajeros y miembros de la tripulación a su país de origen recae en el armador o la naviera. En caso de ser necesaria la repatriación de pasajeros, la naviera deberá encargarse de las gestiones pertinentes. Los Estados de pabellón y las autoridades del Estado ribereño deberían servir de ayuda, en un nivel acordado previamente con las navieras, de acuerdo con las “Directrices sobre la protección de la salud, la repatriación y los trámites de viaje para la gente de mar, los pasajeros y otras personas a bordo de los buques.”

La repatriación debe llevarse a cabo lo más rápido posible al mismo tiempo que se garantiza una buena infraestructura médica y conexiones de transporte para las personas repatriadas. Estas gestiones pueden incluir facilitar el atraque del barco, el desembarco de pasajeros, reconocimientos médicos y tratamiento de salud. Se debe prestar especial atención a las personas con necesidades especiales.

En relación con las tripulaciones de los buques, se recomienda que las autoridades nacionales pertinentes hagan todo lo posible para facilitar los cambios de tripulación de los buques y la repatriación de la gente de mar, sin perjuicio de las restricciones que puedan seguir aplicándose en respuesta a la pandemia de COVID-19. El acceso a la atención médica en tierra para los miembros de la tripulación que lo necesiten también debe garantizarse bajo cualquier circunstancia.

### 3.3. Medidas sanitarias para el restablecimiento de cruceros internacionales en España.

Este documento publicado por la Secretaría General de Sanidad y dirigido por la Subdirección General de Sanidad Exterior, publicó su primera versión el 18 de mayo de 2021, y pasó a ser efectivo el 7 de junio de 2021<sup>23</sup>. Desde entonces se han publicado diferentes actualizaciones con distintas modificaciones según avanzaba la pandemia:

- 1) Versión del 18/05/2021.
- 2) Versión del 30/11/2021.
- 3) Versión del 11/01/2022.
- 4) Versión del 03/03/2022.

A continuación, se detallarán las normas y los protocolos vigentes de aplicación de la última versión publicada. Al final de este apartado, en **0**

---

<sup>23</sup> <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-31052021-0824>

**Modificaciones de la normativa durante** la pandemia en España. se comentarán las modificaciones más destacables respecto a las versiones anteriores.

El objetivo principal de estas medidas es especificar los protocolos que los cruceros que realicen viajes internacionales con escalas en puertos españoles deberán implementar para la prevención de cualquier evento relacionado con la COVID-19, llevando a cabo una gestión adecuada en caso de producirse.

### **3.3.1. Normas generales.**

Se aplicarán las medidas necesarias para:

- Evitar el embarque de personas infectadas por COVID-19.
- Disminuir los riesgos de transmisión de la enfermedad a bordo del crucero.
- Detectar los casos positivos de manera eficaz y lo más temprano posible.
- Identificar y poner bajo cuarentena a los contactos estrechos de los casos positivos.
- Medios para reducir el contacto físico y la interacción entre personas.



### 3.3.2. Información a los pasajeros.

#### REQUISITOS NECESARIOS PARA LOS VIAJEROS

La naviera debe informar a los pasajeros y tripulación de todas las recomendaciones durante su trayecto a través de los puertos del itinerario. Esta información debe incluir los requerimientos para embarcar en relación con la vacunación, test diagnósticos o la recuperación de la enfermedad. En estos casos, la compañía puede decidir los criterios de embarque para los pasajeros de sus cruceros, siempre ateniéndose a la normativa del Estado ribereño competente. También se deberán incluir los criterios para denegar el embarque a los pasajeros, los cuales son:

- Presencia de síntomas en el momento del embarque.
- Diagnosticado de COVID-19 en los últimos 10 días.

#### ANUNCIO DE LAS MEDIDAS DURANTE LA TRAVESÍA

Durante el crucero se deberá notificar regularmente de los protocolos que se realizan durante el trayecto, por ejemplo, las medidas higiénicas, la frecuencia y tipos de test diagnósticos para la detección de la COVID-19 y la información sobre la sintomatología compatible con la enfermedad, así como el procedimiento para reportarlo a la tripulación del buque.

Antes de la llegada a un puerto español, el buque deberá informar a los viajeros sobre las medidas vigentes en el lugar que vayan a visitar, ya sean nacionales, regionales o locales.

### 3.3.3. Medidas sanitarias para operar en puertos españoles.

Cada crucero que tenga previsto operar en puertos españoles deberá disponer de un “Procedimiento de la naviera para la prevención y mitigación de riesgos sanitarios derivados de la COVID-19”, que se detallará a continuación. Este documento deberá especificar las medidas implementadas para la prevención y el control de la transmisión de la enfermedad a bordo del crucero, así como un plan de respuesta eficaz contra los eventos que puedan surgir.

Es importante que este plan de acción prevea cualquier escenario posible, incluyendo una evacuación completa del crucero y todos los elementos derivados como el transporte, tratamiento y supervisión médica, alojamiento, manutención y repatriación de cualquier pasajero o tripulante desembarcados por causas relativas a la COVID-19.

Los gastos ocasionados por estas medidas serán asumidos por la naviera, o bien a través de una compañía de seguros concertada con la propia naviera.

#### MONITORIZACIÓN DE LA SITUACIÓN EPIDEMIOLÓGICA

Antes del comienzo del itinerario de cualquier crucero, las navieras deberán monitorizar la situación de la enfermedad en los destinos que el crucero tenga previsto visitar, teniendo especial

consideración en las variantes de la COVID-19, así como los requisitos establecidos por las autoridades sanitarias en el caso de la entrada en España. Además, la naviera deberá considerar la situación de la pandemia en los lugares de origen de sus pasajeros y tripulantes, en caso de adoptar medidas preventivas excepcionales o en casos de repatriación.

## **PROCEDIMIENTO DE LA NAVIERA PARA LA PREVENCIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS SANITARIOS DERIVADOS DE LA COVID-19**

Los protocolos de la naviera deberán ser revisados regularmente y contemplar, como mínimo, los siguientes apartados:

1. Designación de una persona que sea responsable directa de la aplicación del procedimiento establecido por la naviera.
2. La capacidad máxima del buque, que deberá comunicarse a la Autoridad Portuaria y será determinada por el cumplimiento de los siguientes requisitos:
  - a. Flujo de pasajeros en las instalaciones portuarias sea adecuado y se eviten las aglomeraciones. La Autoridad Portuaria puede comunicar a la naviera que el límite propuesto se considera excesivo y deberá ser revisado.
  - b. Las localidades que el crucero incluya en su itinerario deben disponer de la capacidad suficiente para asumir un brote a bordo del buque, o se encuentren a menos de 24 horas de navegación de un puerto que disponga de dicha capacidad.
  - c. Se debe mantener en todo momento la distancia de seguridad a bordo.
3. Garantías para mantener el número adecuado de tripulantes en puestos clave para mantener la Tripulación Mínima de Seguridad (Minimum Safe Manning Certificate<sup>24</sup>) en caso de un brote a bordo. Se deberá evitar que los tripulantes compartan camarotes.
4. Capacidad suficiente para realizar pruebas diagnósticas tanto a bordo como en tierra. Estas pruebas son necesarias para la evaluación de sospecha de casos positivos y para la realización de test de cribado periódicos.
5. Existencia de los siguientes espacios a bordo:
  - a. Instalaciones médicas con la suficiente capacidad y personal. Estas instalaciones deberán tener espacios diferenciados para separar pacientes con sospecha de una enfermedad infecciosa (caso de COVID-19) de otros con diferentes patologías.
  - b. Espacios designados para el aislamiento de casos que no necesiten atención médica. Se deberán reservar, como mínimo, el 5% de la capacidad máxima para eventuales cuarentenas y aislamientos.

---

<sup>24</sup> Resolution A. 1047(27) Principles of minimum Safe Manning (2011) – Fuente: IMO.

6. Provisión de Equipos de Protección Individual (EPI's): mascarillas quirúrgicas y de alta eficacia, protección ocular, guantes, batas impermeables...
7. Procedimiento de limpieza y desinfección, detallando los productos de limpieza, las diluciones y el método de uso.
8. Descripción de los sistemas de ventilación en los espacios interiores del crucero, especialmente las zonas comunes y con mayor flujo de personas.

El Procedimiento de la naviera deberá presentarse a Puertos del Estado y a cada Autoridad Portuaria española dentro del itinerario del crucero junto con una Declaración Responsable de la naviera, sobre el cumplimiento de los procedimientos descritos en el plan de actuación.

### **GARANTÍA DE LA COBERTURA DE ASISTENCIA SANITARIA**

Como se ha mencionado anteriormente, los costes derivados de la COVID-19 deberán ser cubiertos por la naviera mediante la suscripción de una póliza de seguros que incluya acuerdos con centros sanitarios y con otros establecimientos concertados en los que alojar a las personas que lo precisen. La naviera debe garantizar este punto antes de comenzar el trayecto del crucero, e idealmente en todos los puertos españoles que incluya el itinerario. Se deberán cumplir los siguientes elementos:

1. Acuerdos con centros sanitarios y establecimiento en tierra que incluyan:
  - a. Necesidades para enfermos de COVID-19 en centros sanitarios, con instalaciones para cuidados intensivos con ventilación mecánico en caso de ser necesarios.
  - b. Necesidades para enfermos de COVID-19 en hoteles, con su debida manutención durante períodos de aislamiento o cuarentena.
2. Realización de pruebas de detección para la confirmación para casos sospechosos o contactos estrechos.
3. Transporte para cualquier traslado que haya que realizar del buque al hospital, hotel o aeropuerto.
4. Repatriación de los casos positivos, de los contactos estrechos o de posibles cadáveres, así como los cambios de tripulación que fuesen necesarios.

### **FORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN**

Las navieras deberán garantizar una adecuada formación a sus tripulaciones de manera regular, para reconocer los signos y síntomas de la COVID-19, además de conocer su función y las responsabilidades de cada uno de ellos ante cualquier evento relacionado con la enfermedad a bordo.

La formación deberá incluir el uso de los EPI's de manera correcta, protocolos de limpieza y desinfección. Es importante que los tripulantes, en caso de tener síntomas de la enfermedad, sean capaces de identificarlos para auto confinarse e informar a los responsables.

## MEDIDAS PARA LOS PASAJEROS

**Durante el embarque.** Cualquier pasajero que embarque en un crucero que incluya puertos españoles en su itinerario, deberá cumplir con los siguientes factores por parte de la naviera:

1. Los pasajeros que tengan previsto desembarcar en un puerto español, para hacer escala o por finalización del crucero, deberán cumplimentar al inicio del mismo un cuestionario de salud indicando la presencia de síntomas. Esta información se verá reflejada en la aplicación EU Digital Passenger Locator Form (dPLF), desarrollado por EU Healthy Gateways, una vez esté disponible en España para su uso. Mientras tanto, dichos cuestionarios y los datos de contacto de los pasajeros deberán ser registrados por los responsables del crucero y transmitidos a las autoridades sanitarias cuando éstas lo requieran.
2. Se deberán realizar tomas de temperatura sin contacto o, preferiblemente mediante cámaras termográficas y observar a los cruceristas con síntomas de la enfermedad, siempre manteniendo la privacidad de las personas.
3. Los pasajeros con temperatura superior a 37,5°C o que presenten sintomatología compatible con la COVID-19, deberán someterse a una evaluación médica más específica, que incluirá una prueba diagnóstica para confirmar la enfermedad.
4. No se permitirá embarcar a ningún pasajero en algunos de los siguientes supuestos:
  - a. Después de la evaluación sanitaria del punto 3. se considere caso posible o confirmado de COVID-19.
  - b. Que haya sido diagnosticado de COVID-19 en los últimos 7 días.
  - c. Que presente resultado positivo en una prueba diagnóstica de infección activa.
  - d. Contacto estrecho de un caso confirmado y no presente certificado de vacunación o de recuperación de la enfermedad, expedidos por autoridades competentes.
5. Todos los pasajeros mayores de 12 años inclusive, tendrán que disponer de alguno de los siguientes certificados sanitarios antes del embarque:
  - a. **Certificado de vacunación COVID-19.** Se aceptarán como válidos los certificados expedidos por las autoridades competentes del país expedidor a partir de los 14 días posteriores a la fecha de administración de la última dosis de la pauta vacunal completa.

**Nota:** desde el 1 de febrero de 2022 este certificado será válido si no han transcurrido más de 9 meses desde la última dosis. A partir de dicha fecha, el certificado de vacunación deberá reflejar la administración de una dosis de refuerzo<sup>25</sup>.
  - b. **Certificado de prueba diagnóstica negativa.**

---

<sup>25</sup> Estrategia de vacunación frente a la COVID-19 en España.

<https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov/vacunaCovid19.htm>



3. **Procedimiento de actuación ante la aparición de casos positivos a bordo. más adelante.**
4. Todos los pasajeros extranjeros que desembarquen en un puerto español deberán cumplir con la normativa vigente en el momento de su entrada al país.

### **MEDIDAS PARA LOS TRIPULANTES**

1. Todos los tripulantes deberán cumplir con lo establecido en el punto 5. del apartado anterior “Medidas durante el embarque”, es decir, todos los tripulantes deberán realizar un test antes de su embarque.
2. Todos los tripulantes nuevos o aquellos que regresen después de un largo periodo de tiempo, deberán cumplir igualmente con el punto anterior, además de guardar cuarentena de 7 días (10 días para los no vacunados) que podrán realizar a bordo o en tierra y realizar otro test al finalizar el aislamiento.
3. Durante el itinerario, todos los tripulantes deberán realizar pruebas diagnósticas. La periodicidad dependerá de si están vacunados o no:
  - a. NO vacunados: 2 veces por semana.
  - b. Vacunados o recuperados: 1 vez por semana.

***Nota:*** En los cruceros con al menos el 95% de tripulación y pasaje con pauta vacunal completa o recuperados de la enfermedad, se podrán espaciar los test a los tripulantes vacunados o recuperados 1 vez cada 14 días.

### 3.3.4. Procedimiento de actuación ante la aparición de casos positivos a bordo.

Según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y la normativa española vigente, cualquier situación relacionada con la sospecha o confirmación de casos positivos de COVID-19 a bordo, deberá notificarse al siguiente puerto español mediante la Declaración Marítima de Sanidad (DMS), por medio de la ventanilla única del puerto.

Ante casos positivos se aplicarán los siguientes protocolos:

1. Aislamiento en las instalaciones designadas para dicho propósito en el buque.
2. Los contactos estrechos no están obligados a realizar cuarentena en ningún caso. Se les comunicará a dichos contactos que extremen precauciones durante los próximos 10 días después de la última exposición, reduciendo las interacciones sociales, uso constante de mascarilla e higiene de manos.
3. Informar a las personas que se vayan a hacer cargo del enfermo sobre los riesgos de transmisión de la enfermedad.
4. Los tripulantes que atiendan al enfermo deberán estar identificados y llevarán los EPI's adecuados para la situación.
5. Se realizará limpieza y desinfección de las superficies con las que el enfermo ha tenido contacto.
6. Sanidad Exterior podrá autorizar la entrada del buque en puerto condicionada a una inspección sanitaria, por lo que nadie podrá embarcar ni desembarcar. Tampoco podrá realizarse ninguna operativa de carga o descarga hasta que Sanidad Exterior autorice la "libre platica".
7. El alojamiento, manutención y cualquier asistencia sanitaria que se realice para casos positivos o contactos estrechos correrá a cargo de la naviera.
8. Si a la llegada a un puerto español se notifica un porcentaje de casos igual o superior al 3,5% del total de personas a bordo se permitirá exclusivamente el desembarco de los casos, de los contactos estrechos no vacunados y aquellos pasajeros que terminen el crucero en ese puerto, no permitiéndose en ningún caso el desembarco de pasajeros por motivos turísticos o de otro tipo. Los tripulantes podrán desembarcar exclusivamente por motivos esenciales. Se podrá autorizar el desembarco de integrantes del núcleo familiar de los casos o contactos.
9. Si en cualquier momento se supera la capacidad estructural del buque para el manejo correcto de los casos y/o contactos a bordo del buque (establecida en el 5%), o si la autoridad sanitaria de cualquiera de los puertos del itinerario considera que se está produciendo transmisión sostenida de COVID-19 a bordo del buque se podrán adoptar las medidas adicionales que se considere oportunas, que podrían incluir la finalización anticipada del crucero, el desembarco de todo el pasaje y la inmovilización del buque. Si el puerto no dispone de las capacidades adecuadas para ello, podrá autorizar la salida del buque hacia el puerto designado más cercano que sí disponga de las mismas.

## **DESEMBARQUE DE LOS CASOS POSITIVOS**

Todos los casos confirmados con síntomas graves deberán ser desembarcados y dirigidos a un centro sanitario concertado previamente con la naviera.

Los casos asintomáticos o con síntomas leves, a criterio del médico a bordo, pueden permanecer a bordo, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1. Asistencia sanitaria garantizada en caso de aparición o empeoramiento de síntomas hasta su desembarque.
2. Sanidad Exterior deberá considerar adecuadas las instalaciones a bordo donde se realizarán las cuarentenas pertinentes.

Si en algún momento el enfermo requiere asistencia médica en tierra se le evacuará inmediatamente.

En caso de permitirse que el caso continúe a bordo por ser asintomático o presentar síntomas leves, deberá permanecer aislado a bordo. Se establece un período de 7 días de aislamiento desde el inicio de los síntomas o desde la fecha de toma de la muestra si se trata de un asintomático, si en el momento de finalización de este periodo la persona está asintomática y han transcurrido al menos 3 días tras la resolución de los síntomas.

Los contactos estrechos podrán permanecer a bordo teniendo en cuenta lo establecido en el punto anterior.

### **3.3.5. Medidas a implantar en los puertos donde operan cruceros internacionales.**

La gestión de las dependencias portuarias donde se lleven a cabo actividades relacionadas con pasajeros en régimen de crucero tiene como objetivos principales.

- Promover el distanciamiento social.
- Reducir el contacto físico entre personas con el entorno.
- Facilitar la implantación de protocolos de prevención y mitigación de riesgos sanitarios derivados de la COVID-19.
- Apoyar la realización de los controles de las navieras que requieran instalaciones interiores o exteriores de la terminal.
- Apoyar la gestión de incidentes sanitarios producidos tanto a bordo del buque como en las instalaciones del puerto, que puedan afectar a tripulantes, pasajeros, personal de tierra u otras personas que transiten por la terminal.



## DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS MATERIALES

Todos los medios materiales y humanos deberán garantizarse para el cumplimiento de los objetivos citados anteriormente, durante todo el periodo de contingencia de la pandemia. Los objetivos deberán cumplirse sin perjuicio de las labores habituales de la terminal, que no tengan que ver con los protocolos COVID-19.

Las infraestructuras y medios materiales de la terminal que apoyarán al cumplimiento de los objetivos se encuentran los siguientes elementos:

- Sistema de megafonía e información a pasajeros.
- Señalizaciones, marcas, control de aforos y separación de flujos de pasajeros.
- Puntos de desecho seguro de materiales de prevención (mascarillas, test de infección activa con restos biológicos etc).
- Puntos de ubicación para uso de materiales de prevención (geles de manos, mascarillas...)
- Espacios señalizados y aislados en caso necesario para la realización de:
  - Protocolos de prevención propios de la terminal. Por ejemplo, el control de seguridad.
  - Controles sanitarios para pasajeros que embarcan o desembarcan. Este espacio debe ser suficiente para la evaluación del estado clínico de los cruceristas y realización de entrevistas epidemiológicas.
  - Actuaciones ante incidentes sanitarios detectados a bordo del crucero o bien en instalaciones de la terminal.
- Digitalizar todos los procesos que sean posibles para reducir el tiempo que pasan los pasajeros en la terminal y evitar aglomeraciones. Por ejemplo, pagos con tarjeta y no en efectivo, tarjetas de embarque digitales, escáneres de identificación...

Las terminales de cruceros deben tener un espacio donde aislar casos confirmados o sospechosos. Además, las terminales deberán colaborar con la naviera en la ejecución de sus protocolos COVID-19, según se haya especificado en el Plan de Gestión de la naviera.

En lo referente a la utilización de vehículos, lanzaderas y maquinaria móvil, tanto por los trabajadores de la terminal como por los pasajeros, se seguirán las medidas necesarias en cuanto a la limpieza y desinfección de estos, así como en cuanto al número máximo de personas por vehículo y al número de frecuencias necesarias en el proceso de embarque o de desembarque de pasajeros para garantizar la seguridad de los ocupantes, incluso en el caso de embarque o desembarque en buques de elevado aforo.

## **MEDIOS HUMANOS**

### **Formación del personal.**

Todos los trabajadores de la terminal deben conocer los protocolos de actuación para la prevención y mitigación de la pandemia, así como de la atención a los pasajeros con síntomas compatibles con la COVID-19. Estas medidas deberán reflejarse en el Plan de Autoprotección de la terminal además de respetar las medidas del servicio de prevención de riesgos laborales.

La formación necesaria dependerá de los deberes que tiene cada trabajador y exige una actualización constante para la implementación de nuevas normativas y protocolos.

### **Métodos de trabajo en la terminal.**

Por lo general, se adoptarán las medidas sanitarias para el cumplimiento de “Guía de buenas prácticas en los centros de trabajo”<sup>26</sup> del Ministerio de Sanidad.

Es recomendable que el personal de la terminal trabaje en grupos estancos, a ser posible sin cambios de turnos que mezclen trabajadores, con el fin de disminuir el riesgo de contagio de COVID-19 y facilitar la trazabilidad de contagios si estos se produjesen.

El personal de tierra llevará los Equipos de Protección Individual de acuerdo con los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas pertinentes. El uso de la mascarilla es obligatorio dentro de la terminal según la normativa vigente<sup>27</sup>.

## **INSTALACIONES DE RESTAURACIÓN Y ASEOS**

En los restaurantes, bares o cafeterías se deberán respetar las normas impuestas por la administración competente, además de las recomendaciones de esta guía.

En los baños públicos de la terminal, se debe gestionar el aforo para que los usuarios mantengan un distanciamiento físico de acuerdo con la normativa de las autoridades locales.

## **DISTANCIAMIENTO FÍSICO**

La distancia de seguridad de al menos 1,5 metros debe mantenerse además del uso de mascarilla en todas las zonas internas o externas de la terminal. En cuanto a las medidas para garantizar la distancia segura entre personas se tendrán en consideración los siguientes puntos:

---

<sup>26</sup> <https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/medidas-covid19/buenas-practicas-centros--trabajo/>

<sup>27</sup> Artículo 6 del Real Decreto-ley 2/2021, de 29 de marzo. <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/03/29/2>

- Restringir el acceso a los acompañantes de pasajeros si es necesario para mantener el aforo y las distancias de seguridad.
- Uso de marcadores en el suelo para el espaciado, flechas para indicar la dirección del flujo y anuncios por megafonía.
- Se pueden considerar carriles específicos o separación de varios flujos, así como la división de las terminales en zonas designadas.
- Uso de paneles protectores de vidrio o plástico en lugares donde no pueda mantenerse el distanciamiento físico.
- Considerar la posibilidad de remover elementos de la terminal que favorezcan las congestiones de personas, como mesas, bancos, sillones... En asientos anclados al suelo, deben colocarse marcas para garantizar el distanciamiento.
- En la medida de lo posible, se debe fomentar a las personas a utilizar los espacios al aire libre de la terminal, si los tuviese.
- El material de promoción de la salud debe mostrarse de manera destacada a pasajeros entrantes y salientes de la terminal.

### HIGIENE GENERAL EN LA TERMINAL

La limpieza y la desinfección deben realizarse de acuerdo con los procedimientos rutinarios y con una mayor frecuencia para las superficies que más utilizadas son por el personal de la terminal y los usuarios. La limpieza y desinfección del terminal debe llevarse a cabo antes y después de cada embarque. Asimismo, deben implementarse protocolos especiales de limpieza y desinfección después de que se haya identificado un caso posible o confirmado, ya sea en la terminal o a bordo de un buque si utilizaron las instalaciones de la terminal.

Las zonas interiores de las terminales de cruceros deben estar adecuadamente ventiladas. La ventilación natural es preferible siempre que sea posible.

Sin embargo, se deben evitar las corrientes de aire, ya que podrían crear un riesgo de propagación de cualquier gota aerosolizada aún más.

En caso de ventilación mecánica, el número de intercambios de aire por hora debe maximizarse junto con el suministro de aire fresco tanto como sea posible. En este sentido, se incide en que sistemas tales como los filtros HEPA son eficaces en el filtrado de virus y bacterias, sin embargo, pueden ser un caldo de cultivo en sí mismos si no se descontaminan de manera regular.

### GESTIÓN DE POSIBLES CASOS Y CONTACTOS ESTRECHOS EN LA TERMINAL

La evacuación de pasajeros, tripulantes o trabajadores en tierra por casos sospechosos o confirmados, ya sea desde el buque o las instalaciones portuarias, ha de realizarse con previa autorización y bajo las condiciones que impongan las autoridades sanitarias.

## **SERVICIOS AL CRUCERO**

Se prestará especial atención a operativas de avituallamiento del buque, ya que incluyen la entrada de trabajadores externos de aprovisionamiento a las instalaciones portuarias, cuyo acceso deberá ser aceptado previamente por el personal de seguridad de la terminal.

En lo referente a la entrega de desechos generados por los buques y la terminal, en las situaciones en que se haya registrado cualquier contagio o sospecha de contagio, se realizarán las medidas adicionales de limpieza y desinfección, incluyendo un aislamiento de los desechos que puedan tener relación con los casos detectados.

## **COORDINACIÓN DE LA COMUNIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA**

Así como se indicó dentro de las “Recomendaciones de prevención a implementar en las estaciones marítimas de pasajeros y a bordo de los buques para la reapertura del tráfico de pasajeros”, emitidas el pasado mes de mayo de 2020 por Puertos del Estado y Dirección General de la Marina Mercante, y supervisadas por el Ministerio de Sanidad, las Autoridades Portuarias deberán constituir una comisión de coordinación en cada Puerto o Autoridad Portuaria, con reuniones periódicas, formada por la Autoridad Portuaria, Autoridad Sanitaria, responsables de la CCAA donde se ubique el Puerto, Capitanía Marítima, concesionarios, titulares de autorizaciones, licenciarios, consignatarios y navieros para la implantación de las medidas a adoptar en cada momento, conforme a las instrucciones que se establezcan por las autoridades competentes y conforme a los protocolos de actuación que en cada caso sean de aplicación.

Para una gestión más fluida de la operativa y las incidencias que aparezcan, la Autoridad Portuaria debe actuar como coordinador entre todas las partes implicadas, mencionadas anteriormente.

Del mismo modo, deberá designarse para cada terminal de pasajeros que opere en el Puerto un responsable de coordinación y seguimiento de las medidas de prevención que proceda implementar, interlocutor único con la Autoridad Portuaria en lo que a este asunto respecta.

### 3.3.6. Modificaciones de la normativa durante la pandemia en España.

#### VERSIÓN DEL 18 DE MAYO DE 2021.

1. Sobre la información a pasajeros, en su primera versión, la naviera debía informar a los pasajeros únicamente de los requisitos para el embarque en relación con los test diagnósticos, es decir, los requerimientos de embarque solamente contemplaban que los pasajeros presentasen una prueba PCR o de antígenos negativa antes del embarque.
2. Referente al número máximo de pasaje y tripulación a bordo del buque, solo se contemplaba que el número máximo de personas a bordo permitiese mantener la distancia de seguridad y que el aforo máximo no podía superar el 70-75% de capacidad mientras durase la situación de emergencia sanitaria.
3. Respecto al espacio que debe reservarse para realizar cuarentenas o aislamientos, las navieras debían reservar el 1% de la capacidad máxima cuando el itinerario permitiese el desembarco de los casos positivos o contactos estrechos en menos de 24 horas, y del 5% en caso de no ser posible en ese plazo de tiempo.
4. Inicialmente, las Comunidades Autónomas donde estaban ubicados los puertos incluidos en el itinerario debían estar informadas del protocolo de la naviera a través de las correspondientes Autoridades Portuarias.
5. Medidas para el embarque de pasajeros: sólo era necesario cumplimentar un cuestionario de salud que especificase la presencia de algún síntoma o la exposición a casos confirmados de la enfermedad. Además, se denegaba el embarque a cualquier persona con síntomas compatibles de COVID-19.
6. El período de cuarentena obligatoria inicial fue de 14 días.

#### VERSIÓN DEL 30 DE NOVIEMBRE DE 2021.

1. Sobre la información a pasajeros, en su segunda versión, las autoridades sanitarias incluyeron como requerimiento, que la naviera debía informar para el embarque de pasajeros, además de las pruebas diagnósticas, de los requerimientos relativos a la vacunación y los certificados de recuperación de la enfermedad. Estos requerimientos también se mantienen en su última versión.
2. La capacidad máxima del buque debía cumplir con los puntos que siguen vigentes a día de hoy, que puede consultarse **más atrás**.
3. El espacio a reservar para realizar cuarentenas o aislamientos pasó a ser del 5%, independientemente de cualquier caso. Esta norma continua vigente en la actualidad.
4. El protocolo de la naviera pasó a enviarse a Puertos del Estado y a cada Autoridad Portuaria incluida en el itinerario, además, debiendo incluir la Declaración Responsable de la naviera. Esta norma continua vigente actualmente.
5. En su versión revisada, se añadió el límite de los 37,5°C en la toma de temperatura. A partir de ese valor, se realizaba un control más exhaustivo incluyendo una prueba diagnóstica de la

enfermedad. Partiendo de esos casos, se establecieron nuevos criterios para denegar el embarque a pasajeros en dicha situación en el punto 4. más atrás (referencia). Estos apartados continúan vigentes en su última versión.

- 5.1. Se modificó la edad mínima para cumplir con los requisitos de embarque de 6 a 12 años. Además, se añadieron nuevos criterios para poder embarcar a parte de las pruebas diagnósticas. Los documentos de certificado de vacunación y de recuperación. Por último, las navieras debían realizar una prueba el mismo día del embarque antes de poder subir a bordo.
6. En su versión posterior, el tiempo de cuarentena obligatoria se redujo a 10 días. Actualmente, con la última versión de enero de 2022 el período de cuarentena obligatorio es de 7 días.
7. Se añaden los protocolos que deben cumplir las personas no vacunadas que no hayan presentado un certificado sanitario en el embarque, considerando que ha pasado suficiente tiempo para que la mayoría de las personas que embarquen ya se encuentren vacunadas. Estos protocolos continúan vigentes en la normativa actual.
8. Se añade la obligación de una toma diaria de temperatura a todas las personas a bordo del buque durante el itinerario del crucero. En la normativa actual continua vigente.
9. Se añaden los puntos 8. Y 9. que especifican los protocolos para el desembarque de los casos positivos y los contactos estrechos, no contemplados en la versión inicial. Ambos apartados continúan vigentes actualmente.

## **VERSIÓN DEL 11 DE ENERO DE 2022**

1. En el protocolo actual, se eliminan todas las restricciones y medidas relacionadas con los contactos estrechos. Desde la denegación de embarque a un contacto estrecho, hasta la obligación de realizar cuarentena a bordo del crucero, en cualquier caso. Solamente se establece que extremen precauciones e interacciones sociales durante los siguientes 10 días después de haber estado expuestos.
2. Se elimina la necesidad de realizar un test de detección el mismo día del embarque para pasajeros. En su defecto se debe realizar un test en las 24h antes del embarque.

## 3.4. Procedimiento general para el trato de casos COVID positivo.

A día de hoy, el procedimiento que llevan a cabo entre todas las partes implicadas, está bastante bien desarrollado, lo que lleva a menos errores y retrasos en la gestión de los protocolos COVID-19.

A continuación, se detallará el procedimiento general que se sigue para proceder con un correcto desembarque de casos COVID positivo o contactos estrechos (estos últimos sólo en casos excepcionales).

### 3.4.1. Notificación del buque y la naviera.

El buque realiza el envío de la documentación relativa a la COVID-19 y en general la documentación del despacho y la “libre plática” incluidos. Estos documentos son:

- **Lista con los datos de los enfermos:** incluyendo los casos positivos. También se incluyen más datos relevantes como nacionalidades, si el enfermo es tripulante o pasajero, estado vacunal o si no se encuentran vacunados, fecha de la última dosis si aplicase, teléfono de contacto y dirección donde realizarán la cuarentena en tierra.  
En el caso de que haya una persona contacto estrecho y no esté vacunada, deberá desembarcar y se considerará como un caso positivo. Por lo general, los contactos estrechos vacunados son autorizados para permanecer a bordo exentos de realizar cuarentena.
- **Declaración Marítima de Sanidad (DMS):** como se ha mencionado anteriormente, es el documento esencial para las autoridades sanitarias, que deberá transmitirse posteriormente a través del sistema de ventanilla única. La DMS deberá incluir siempre los datos de todos los enfermos a bordo, independientemente de casos COVID-19 u otra enfermedad infecciosa.  
En los casos COVID-19 se indicarán los datos de los casos previstos para desembarcar en el puerto de destino y todos los casos que ha habido durante el itinerario del crucero.
- **Port of Call (PoC):** se trata del mismo documento utilizado para el despacho del buque. Sirve para comprobar los datos del itinerario que lleva el crucero, así como un control de los últimos puertos visitados por el buque.
- **Copia de los pasaportes de los casos que van a desembarcar.**

Una vez recibida la información, los consignatarios comprueban que la documentación enviada sea correcta o solicitan correcciones en caso de ser necesarias. A continuación, deben reportar la situación a todas las partes implicadas en el despacho y la operativa del crucero, estas partes son la Policía Nacional, la Guardia Civil, los responsables de la terminal de cruceros y Sanidad Exterior.

Antes de la llegada del crucero, la agencia consignataria debe transmitir la información de la DMS a través del sistema de ventanilla única, que es el canal por donde Sanidad Exterior recibirá los datos de los positivos. En el sistema de ventanilla única solamente hace falta añadir los datos de los

positivos que van a desembarcar y los contactos estrechos no vacunados si los hubiese. A su vez, se envían por correo electrónico a Sanidad Exterior los documentos aportados por el buque, que deberán ser aceptados por la autoridad sanitaria.

Cuando Sanidad Exterior comprueba que la documentación es correcta y se encuentra en la ventanilla única, proceden a emitir la autorización de desembarque de los casos. Con el protocolo sanitario vigente, Sanidad autorizará la permanencia a bordo del caso positivo previa confirmación por el médico a bordo de que se encuentra asintomático o con sintomatología leve.

Finalmente, la agencia consignataria envía la autorización de desembarque al buque, lo que indica que la naviera tiene luz verde para proceder con todos los protocolos para el desembarque de los enfermos.

### **3.4.2. Gestión para el desembarque de los casos.**

Con la autorización de Sanidad Exterior ya emitida, las agencias consignatarias ya tienen luz verde para proceder con los arreglos necesarios para el desembarque seguro de los casos positivos.

En primer lugar, se facilita el número de casos que deberán desembarcar y que precisan alojamiento a la empresa logística que la naviera tenga contratada. La empresa logística, por lo general se encarga de reservar el alojamiento y organizar el transporte libre de COVID-19 desde el muelle hasta la puerta del hotel COVID. Para la reserva del alojamiento, los hoteles solicitan una copia del pasaporte del positivo, que es facilitada por parte del crucero.

**Nota:** las agencias logísticas pueden variar en función de si el caso positivo es un pasajero o un tripulante, puesto que algunas navieras designan los transportes para pasajeros y tripulantes a agencias distintas.

A continuación, la empresa logística confirma a las consignatarias que la reserva del alojamiento está realizada y la hora en la que recogerán a los casos positivos. Por su parte, la consignataria transmite este horario de recogida a los responsables a bordo del buque, que se encargarán de que los casos estén listos a la hora acordada. Estos responsables suelen ser: el **Crew Purser**, el **Immigrations Purser**, el **Staff Captain** y el **HPCO**. Una práctica habitual, es que la empresa logística organice la recogida de los casos a primera hora. De esta manera, los casos positivos son los primeros en abandonar el buque y se evitan solapamientos con la recogida o la llegada de otros tripulantes que deben embarcar o desembarcar, garantizando un flujo seguro y desinfectado de las personas.

Finalmente, el **Port Agent** toma nota de los casos desembarcados, ya que los necesitará para futuras gestiones.



### 3.4.3. Gestiones posteriores al desembarque de casos positivos.

Por parte de las agencias consignatarias, después del desembarque de los casos, deberán realizar gestiones únicamente para tripulantes, puesto que el trato con los pasajeros los llevará a cabo la empresa que haya contratado la naviera para dichas labores.

#### SOLICITAR ENTRADA EXCEPCIONAL

Al tratarse de desembarques que no pueden ser previstos, las agencias consignatarias deberán tramitar la Entrada Excepcional de los tripulantes cuyas nacionalidades no se encuentren dentro del área Schengen de libre tránsito. La solicitud de Entrada Excepcional debe enviarse a la Policía Nacional, encargada de las labores de inmigración, durante el día que el crucero hace escala en el puerto o como máximo el día posterior a la salida del crucero. Esta solicitud es la misma que se solicita habitualmente por causas ajenas a la COVID-19, que ya se han tratado anteriormente en el apartado (REFERENCIA)

#### REEMBARQUE Y REPATRIACIÓN DE LOS CASOS

Durante los días posteriores al desembarque de las personas afectadas, la naviera junto con las agencias consignatarias deberán acordar como proceder con los tripulantes una vez terminen su período de cuarentena. Las 2 opciones posibles son el reembarque del tripulante en la próxima escala del crucero o la repatriación a su país de origen.

- **Reembarque de tripulantes:** la agencia consignataria informará a la empresa logística y a la agencia médica que la naviera tenga contratada, de los tripulantes que deberán reembarcar en la próxima escala. Cumpliendo con la normativa vigente, se organiza una prueba PCR para el día anterior a la llegada del crucero. En caso de resultar negativo, habiendo cumplido los 7 días de cuarentena obligatoria, se procede al reembarque del tripulante.
- **Repatriación de tripulantes:** de no ser factible el reembarque del tripulante en la próxima escala, la consignataria informará a la agencia logística y a la agencia médica la repatriación de la persona implicada. Se transmite el itinerario de vuelo para el tripulante y se organiza una prueba PCR para que el tripulante pueda volver a su país sin dificultades.

Las repatriaciones para casos COVID-19 suelen ser debido a factores ajenos a la enfermedad. Por ejemplo, que quedase poco tiempo para finalizar su contrato laboral o que el crucero no vuelva a hacer escala en el puerto donde desembarcó el tripulante.

## DETECCIÓN DE PASAJEROS POSITIVOS EN LA TERMINAL

Para la labor de detectar casos antes de embarcar, se dispone de espacios diferenciados una vez los pasajeros pasan el control de seguridad:

- Línea única para iniciar el embarque, separada y señalizada para mantener un único sentido y flujo de personas.
- Zona de espera inicial: los pasajeros hacen cola para realizar la prueba diagnóstica.
- Zona de recogida de muestras: donde el personal médico realiza las tomas de muestras de los pasajeros.
- Zona de espera secundaria: los pasajeros esperan a obtener el resultado de la prueba diagnóstica. Generalmente al tratarse de pruebas rápidas de antígenos, la espera suele ser de 15-20 minutos.
- Línea única para finalizar el embarque, separa y señalizada para mantener un único sentido y flujo de personas.
- Zona de aislamiento: en el caso de detectarse un resultado positivo, el personal médico o la agencia a cargo de los pasajeros le transmiten la noticia al implicado. Se lleva al pasajero a la zona aislada junto con sus acompañantes.

**Nota:** con el nuevo protocolo y puesto que ya no es necesario realizar una prueba diagnóstica justo antes de embarcar, algunas navieras terminarán optando por eliminar la zona de recogida de muestras y requiriendo a los pasajeros que vengan con una prueba negativa las 24 horas antes del embarque.

Todas las zonas mencionadas, están conectadas en una única vía y sentido debidamente señalizadas, con el fin de evitar aglomeraciones y que se mezclen pasajeros en diferentes etapas durante el proceso de embarque.

En el caso de detectar un pasajero positivo al embarque, la agencia a cargo de los pasajeros que haya sido contratada por la naviera, le comunica a los implicados que no podrán embarcar en el crucero y a su vez organiza el transporte y la reserva del alojamiento en caso de ser necesario para los afectados. Existen casos en los que el pasajero vive en la misma localidad o Comunidad Autónoma del puerto de escala. Para comodidad del pasajero y previamente acordado con los implicados, en esos casos se puede organizar únicamente el transporte libre de COVID-19 hasta su domicilio.

Antes de abandonar la terminal, los pasajeros deben cumplimentar un cuestionario de salud para el conocimiento de la naviera y las autoridades sanitarias. El cuestionario siempre solicita los datos de contacto del pasajero, su domicilio y su estado vacunal.

Por parte del Port Agent, cuando se notifica la detección de un pasajero positivo al embarque, debe informar a la autoridad sanitaria competente de su Comunidad Autónoma haciendo uso del cuestionario que los casos han rellenado. Para el puerto de Barcelona, la entidad que recibe esta

información es el *Servei d'Urgències de Vigilància Epidemiològica de Catalunya* (**SUVEC**<sup>28</sup>). Si los pasajeros implicados pertenecen a otra Comunidad Autónoma, el SUVEC transmitirá la información a las comunidades pertinentes.

---

<sup>28</sup> SUVEC: Servei d'Urgències de Vigilància Epidemiològica de Catalunya.

## Capítulo 4. Análisis de las garantías de seguridad y salud. Conclusiones.

La importancia para la economía global de la actividad de cruceros es muy destacable. Además, España siendo un país con gran atractivo para el turismo, los cruceros internacionales que llegan a puertos españoles suponen una gran inyección de beneficios.

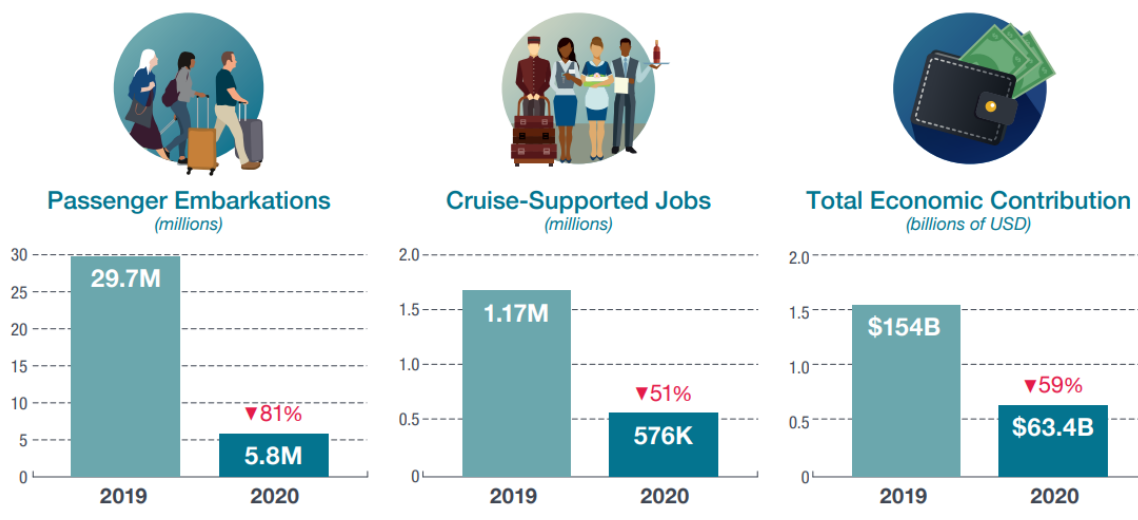


Figura 14. Afectación de la COVID-19 a la industria de cruceros, años 2019-2020 – CLIA

Desde la CLIA, en su último vistazo a la industria de cruceros global<sup>29</sup> durante los años de pandemia, parece que el sector comienza a recuperarse y los expertos parecen optimistas, apuntando a una recuperación completa del sector a mediados del 2023. Como se puede observar, en el 2020 la contribución económica de la industria de cruceros tuvo una caída de 90,6 mil millones de dólares y se vieron afectados casi 600 mil empleos relacionados con el sector. Aproximadamente un 70% de las empresas relacionadas con el sector de cruceros registraron despidos a causa de la pandemia. Actualmente, un 60% de comercios y empresas están volviendo a contratar trabajadores, apoyando una revitalización de las economías locales y nacionales.

<sup>29</sup> State of the cruise industry: outlook 2022: [https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022\\_updated.ashx](https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx)

Dando gran peso una vez más a la colaboración entre navieras, gobiernos y expertos en salud, desde el reinicio de actividades de cruceros en verano de 2020 de manera reducida en algunos lugares del mundo como Estados Unidos o el Mar del Norte, la CLIA espera que para julio de 2022 toda la flota y su capacidad, vuelva a estar operativa.

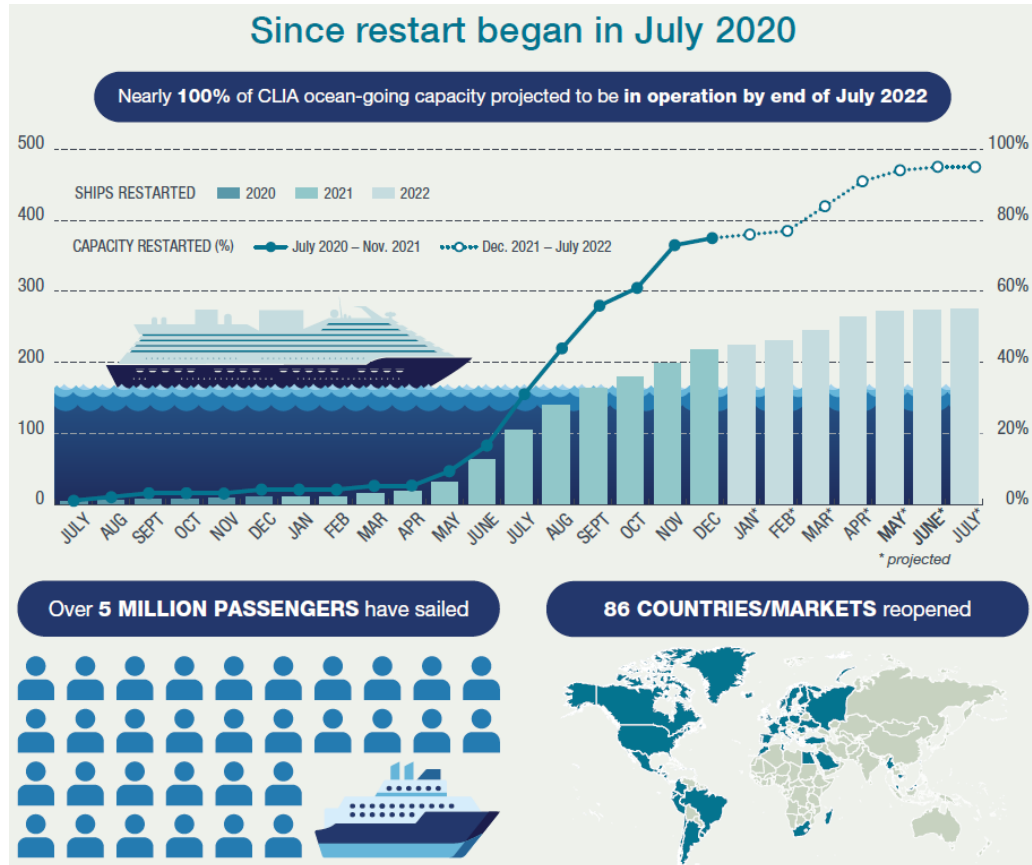


Figura 15. Evolución de la industria de cruceros desde julio de 2020 – CLIA

Aunque inicialmente se esperaba que el volumen de pasajeros de 2019 no se recuperase hasta 2023, con la mitigación de la pandemia y la disminución de la peligrosidad inmediata de la COVID-19, acompañadas por una reducción en las medidas y protocolos sanitarios, la CLIA espera que el volumen de pasajeros se restablezca a finales de este año 2022 y crezca hasta un 12% en 2026 respecto a finales del año 2019.

A continuación, podemos observar la aportación de los cruceristas a la economía global, según datos de la CLIA:

## Cruise Tourists Add Value Before, During, and After Sailing

---

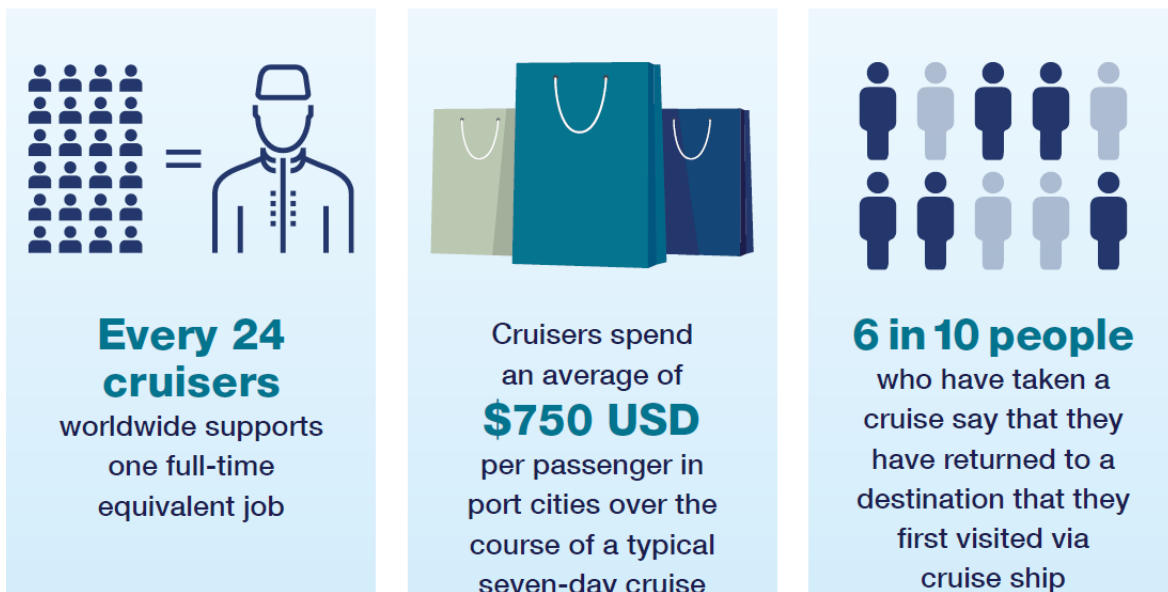


Figura 16. Aportación de los cruceristas a la economía global y el turismo – CLIA

## 4.1. Análisis de los cambios en la operativa. Conclusiones.

### 4.1.1. Periodos de cuarentena.

Desde el punto de vista operativo, el principal inconveniente que se encontraron las navieras fue tener que lidiar con los períodos de cuarentena de las tripulaciones.

En un principio, realizar una cuarentena de 14 días desde la fecha en que se detectaba la enfermedad, suponía un gran esfuerzo económico y logístico para las navieras y armadores.

Por un lado, costear el alojamiento y la manutención de los tripulantes positivos en COVID-19, aumenta en gran medida los gastos relativos para con los tripulantes y también pasajeros (como se ha explicado, por normativa las navieras deben costear todos los gastos relativos a la COVID-19). Por otro lado, a nivel operativo, perder tripulantes durante 2 semanas, mientras que a lo largo del itinerario continuaban apareciendo más casos positivos que también desembarcaban en puertos diferentes, podía llegar a poner en riesgo el cumplimiento de la Dotación Mínima de Seguridad. Además, en el caso de algunas navieras como medida extra, una vez reembarcado un tripulante, debe cumplir otra cuarentena a bordo antes de volver a trabajar.

Con la reducción de los días obligatorios de cuarentena, primero a 10 días y en su última versión de la normativa hasta los 7 días, se puede constatar que es un cambio muy positivo para las navieras y armadores, suponiendo menores costes de manutención y alojamiento para los tripulantes. Además, al verse reducida la cuarentena a la mitad de tiempo, esto permite que los reembarques de tripulantes sean con mayor frecuencia y la Dotación Mínima de Seguridad sea raramente puesta en riesgo. Esto también supone un alivio para las agencias consignatarias, puesto que deben llevar el control de estos tripulantes en sus puertos durante periodos más cortos, sin llegarse a acumular un gran número de tripulantes desembarcados por COVID-19.

En la última versión de marzo donde se elimina la necesidad de que los contactos estrechos guarden cuarentena en tierra, se ha liberado mucha carga de trabajo a todas las partes involucradas en la gestión de la COVID-19. Al poder realizar la cuarentena a bordo según el criterio del médico, las navieras ven muy reducidos los costes imprevistos a lo largo del itinerario, pudiendo ahorrar en la manutención y alojamiento manteniendo a los casos asintomáticos a bordo. También supone un alivio para las consignatarias y los responsables de la COVID-19 a bordo del buque, puesto que no deben recopilar, comprobar y remitir tanta información en un margen de tiempo muy corto. Por parte de las autoridades sanitarias y de inmigración, se puede deducir que se reducirán considerablemente los trámites relacionados con el desembarque de casos positivos para Sanidad Exterior y las Autorizaciones de Entrada Excepcional para la policía fronteriza.

### **4.1.2. Itinerarios y puertos de escala.**

En lo referente a los itinerarios de cruceros, la mayoría de las navieras han mantenido sus rutas e itinerarios habituales. Esto quiere decir que un viaje en crucero por el Mediterráneo suele ser de 7 días, desembarcando en el mismo puerto de embarque para comodidad de los cruceristas.

Sin embargo, con un itinerario tan apretado, visitando 1 puerto cada día, el margen de tiempo para las gestiones relacionadas con la COVID-19 es muy corto. Esto se traduce en una carga extra de trabajo para las consignatarias, las autoridades sanitarias y sobre todo el personal a bordo del crucero.

Debemos considerar que, si por ejemplo el crucero escala en el puerto de Palma de Mallorca y su próximo destino es Barcelona, el crucero zarpará del puerto por la tarde y llegará a Barcelona a primera hora de la mañana del día siguiente. El personal del crucero debe realizar las pruebas de detección de COVID-19 a todos los pasajeros y tripulantes antes de la llegada y preparar la documentación necesaria con muy poca antelación.

Por parte de las consignatarias, los agentes deben esperar a recibir la documentación, comprobar que es correcta y transmitirla a las partes involucradas en tierra (autoridades sanitarias, inmigración, trabajadores de la terminal de cruceros...), además de organizar la recogida y traslado de los tripulantes y pasajeros a los lugares de cuarentena. Como norma general, la intención es que el crucero desembarque los casos positivos a primera hora de la mañana, poco después de su llegada. De esta manera, se evita que se mezcle con otros flujos de personas no infectadas.

Para conseguir desembarcar a los tripulantes a primera hora, esto conlleva a las consignatarias a que consigan la autorización de desembarque de Sanidad Exterior antes de la llegada, lo que provoca que muchas veces los agentes consignatarios y las autoridades sanitarias deban trabajar fuera de su horario laboral o en horas intempestivas, sobre todo en escalas donde haya un gran número de casos positivos.

Otro tema relacionado con los puertos de escala es que, en pleno auge de la pandemia, el temor a un gran brote y una situación epidemiológica grave en algunos países provocó que se denegasen los desembarques de casos positivos en sus puertos, aun siendo destino del itinerario del crucero. Esto suponía un grave riesgo para las personas enfermas, habiendo de mantenerse en cuarentena a bordo con unos medios sanitarios mucho más reducidos de los que dispondrían en tierra. Además, esto repercutía en el próximo puerto de escala, donde se debía notificar a las autoridades sanitarias de que en el puerto anterior no habían permitido el desembarque de casos positivos, pudiendo provocar conflictos entre la naviera y las autoridades sanitarias.

Con la mitigación general de la pandemia, evolución de los protocolos y experiencia de todos los organismos involucrados, estos casos no han vuelto a manifestarse y no parece que vayan a volver a ocurrir salvo que la situación epidemiológica vuelva a empeorar.



### 4.1.3. Infraestructuras de puertos menores.

En puertos menores que no disponen de tantos medios como el puerto de Barcelona u otros de interés general, las gestiones de COVID-19 son más difíciles de abordar.

Este problema destaca, por ejemplo, en puertos de escala en islas. Teniendo en cuenta la capacidad en infraestructura, medios materiales, medios humanos y conexiones con otras comunidades, es complicado para estos puertos gestionar escalas con un gran número de casos positivos. Esto se convierte en un problema logístico para los puertos pequeños pero muy turísticos, puesto que la ocupación de alojamiento y atención sanitaria pueden saturarse con mayor rapidez.

En conclusión, los puertos de escala menores, aunque sean destinos muy atractivos para los cruceristas, pueden generar problemas para la gestión de tripulaciones y pasajeros en caso de un brote a bordo. Ante la incapacidad que se pudiese presentar en dichos puertos, las gestiones correspondientes podrían recaer sobre el siguiente puerto de escala, aumentando la carga de trabajo de estos.

### 4.1.4. Restricción de embarques a bordo de los cruceros.

Desde la reanudación de la operativa de cruceros, ya sea por parte de las autoridades sanitarias de los Estados ribereños o de las propias navieras, se ha restringido el acceso a bordo durante la estancia del crucero en puerto. En el caso de algunas navieras, se ha llegado a prohibir el desembarque de tripulación fuera del buque durante su estancia en puerto.

Con el fin de reducir el tráfico de personas y el riesgo de transmisión de la enfermedad, sólo las personas a bordo con tareas imprescindibles en la terminal son autorizadas para desembarcar y volver a embarcar libremente durante la estancia del crucero en puerto. Los agentes portuarios y demás personal de tierra no están autorizados para subir a bordo mientras dure la pandemia. El principal problema que se presenta para las consignatarias y el buque es que la comunicación puede verse afectada y entorpecer el flujo de información en las labores habituales que realizan los cruceros en puerto.

Pese a los inconvenientes en la comunicación buque-tierra que se presentan, es comprensible que muchas navieras optasen por esta restricción con el auge de la pandemia y la aparición continua de nuevas cepas de la enfermedad.

### **4.1.5. Aparición de positivos durante la estancia en puerto.**

Que aparezcan casos positivos mientras el crucero esté atracado en puerto supone el mayor de los problemas para todas las partes implicadas en los protocolos COVID-19.

Como se ha comentado a lo largo del trabajo, existen 2 casos en los que aparecen positivos durante la estancia en puerto: pasajeros que dan positivo en la terminal antes de embarcar en el crucero y tripulantes o pasajeros positivos a bordo, que aparecen después de que el buque haya enviado la documentación inicial previa a la llegada. Aunque los 2 casos son poco probables, cuando cualquiera de los 2 aparece, requieren de una rápida actuación por parte del buque y del consignatario para notificar a todas las autoridades de inmigración y sanitarias.

Para el crucero esto supone una actualización en la Declaración Marítima de Sanidad, incluyendo los nuevos casos positivos y sus contactos estrechos si proceden, y también recopilar la información requerida para su desembarque (pasaporte, estado vacunal, nacionalidad...).

Por parte del consignatario, con la información recibida por el buque, debe confirmar el alojamiento para los pasajeros o tripulantes, organizar el transporte hasta el lugar de cuarentena y notificar a las autoridades locales pertinentes:

- Guardia Civil.
- Policía Nacional.
- Sanidad Exterior (en caso de tratarse de un desembarque de pasajero o tripulante).
- SUVEC (en caso de tratarse de un pasajero positivo antes de embarcar).
- Responsables de la terminal de cruceros.

Finalmente, al buque y los consignatarios solo les queda esperar a una nueva autorización de desembarque por parte de Sanidad Exterior.

La aparición de casos positivos durante la estancia en puerto supone un gran riesgo para la operatividad habitual del crucero porque si los casos son notificados demasiado tarde o la gestión no se realiza de manera rápida y fluida, puede generar retrasos en la salida del buque o la retención de la libre plática hasta que las autoridades lo consideren oportuno. Además, esto afecta a otros factores en la operativa:

- Movimientos de embarque y desembarque habituales pueden retrasarse o paralizarse hasta el desembarco de los casos.
- Desinfección de las zonas que transite el pasajero o tripulante hasta su desembarco.
- Desinfección de camarote y equipaje.
- Las solicitudes de transporte y alojamiento no se pueden prever, por lo que se deben tener medios en “standby” para cubrir los casos que puedan surgir.

### 4.1.6. Paquetería de las tripulaciones.

Una vez más, ya sea por parte de las autoridades sanitarias de los Estados ribereños o de las propias navieras, al verse restringida la entrada y salida de tripulantes de los cruceros, estos no pueden transitar libremente. Previamente a la pandemia, muchos tripulantes que no debían desempeñar sus funciones a bordo durante la estancia del buque en puerto podían solicitar permisos para desembarcar y visitar la ciudad. Con la normativa actual y la postura de las navieras es difícilmente posible que se realicen estas prácticas, al menos por el momento.

Por ello, un nuevo problema que las consignatarias se han encontrado es la llegada de paquetería para la tripulación en grandes cantidades. Antes los tripulantes solían realizar sus compras o pequeñas gestiones durante su visita a la ciudad. Ahora, al no ser posible para ellos, la mayoría de los tripulantes acaban por pedir los productos que necesitan por internet, para que las agencias consignatarias se encarguen de su entrega al crucero en su llegada a puerto.

### 4.1.7. Aforos máximos.

La limitación de los aforos y el volumen de pasajeros también ha afectado a los ingresos de las navieras en general. La reducción y control de aforos se ha visto condicionada por la necesidad de adaptar zonas enteras para aislar a los casos confirmados o sospechosos de COVID-19. También se suma el hecho de que muchos camarotes de tripulantes compartidos han pasado a ser de uso individual como norma en muchas navieras.

En adición al primer problema planteado, la reducción de aforos también se aplica a actividades recreativas tanto a bordo como fuera del crucero, limitando las actividades del crucero todavía más. A bordo del crucero, también se controlan los aforos máximos permitidos en zonas comunes, restaurantes, tiendas y locales de ocio como casino, cine etc.

Fuera del crucero, se siguen realizando excursiones guiadas para los pasajeros, también limitadas en aforos. De hecho, algunas navieras sólo ofrecen esta posibilidad a los pasajeros para visitar los puertos de escala, cumpliendo con la normativa vigente y además reduciendo así el contacto de los pasajeros con personas de la localidad. Las excursiones, generalmente se realizan en autobús cuyas plazas también se han visto limitadas. Por ejemplo, debiendo mantener las distancias de seguridad dentro del vehículo y teniendo en cuenta un aforo máximo de personas, los pasajeros que vayan en un autobús pueden reducirse a la mitad de la capacidad del vehículo, lo que obliga a las navieras a tener que contratar más vehículos para el transporte de estos pasajeros.

Estos hechos de por sí limitan la capacidad máxima operativa del crucero y se traduce en menos plazas disponibles para los pasajeros y afecta directamente a los ingresos de las navieras. Además, si muchas navieras limitan las salidas de sus pasajeros en tránsito únicamente guiadas por la naviera, también implica que los pasajeros no gastarán su dinero en comercios o establecimientos del Estado ribereño, afectando a su vez a las actividades económicas de los Estados ribereños.

### **4.1.8. Trámites de inmigración.**

Antes de la COVID-19, los trámites de inmigración por situaciones excepcionales eran muy puntuales y generalmente por hospitalizaciones de la tripulación. Desde el inicio de la pandemia y la posterior reanudación de los cruceros, los trámites de Entrada Excepcional han aumentado en gran medida debido a los contagios producidos a bordo.

Como se ha explicado a lo largo del trabajo, para cualquier desembarco no previsto de tripulantes o pasajeros no comunitarios, es decir, fuera del área Schengen, se debe solicitar a la Policía Nacional la Autorización de Entrada Excepcional.

En casos donde pueda haber un brote a bordo, y teniendo en cuenta las nacionalidades más habituales entre las tripulaciones (filipinos, indonesios, salvadoreños, indios...), cuya gran mayoría precisan visado y son no comunitarios, las Entradas Excepcionales suponen una carga de trabajo extra para las consignatarias. A este trabajo añadido, se suma el hecho de que las solicitudes de entrada deben ser enviadas el mismo día que el buque se encuentra en puerto o durante la mañana del lunes en caso de ser fin de semana, por lo que también se dispone de un margen de tiempo bastante corto para gestionar estos trámites.

### **4.1.9. Posibilidad de rescatar la normativa en un futuro.**

Sin lugar a dudas la pandemia ha supuesto un gran golpe para la industria de cruceros en todo el mundo. La reanudación de las actividades en los buques de pasaje ha sido fruto de un gran esfuerzo y cooperación entre todas las entidades involucradas en el desempeño de las labores de los cruceros. Desde las navieras, armadores, consignatarias, gobiernos, autoridades sanitarias y aduaneras hasta las agencias logísticas y de ocio. Todas han contribuido a la implementación de medidas excepcionales en una época marcada por la incertidumbre, además de haberlo conseguido en muy poco tiempo.

Puesto que en general los organismos de salud a nivel global están de acuerdo en que la gravedad de la COVID-19 se está mitigando con el tiempo, se espera que las restricciones sean derogadas dentro de poco, lo que incluiría la normativa aplicable a los buques de pasaje. Aunque los especialistas y organismos de salud son optimistas con el futuro de la enfermedad, el sector no puede descartar una posible reaparición más grave de la COVID-19, vista la rápida evolución del virus y sus nuevas cepas desde hace 2 años. Poniéndose en el peor de los casos, una ventaja fundamental es que la normativa ya estaría desarrollada y podría recuperarse en un futuro.

Podemos concluir que se ha demostrado que la industria puede funcionar y ser rentable incluso en una época tan incierta como ha sido esta pandemia, teniendo una respuesta rápida y eficaz se ha logrado sobreponerse y volver a operar tras una paralización completa del sector.

## 4.2. Percepción de los cambios en los pasajeros.

Como se ha comentado a lo largo del trabajo, las agencias consignatarias por lo general no tienen trato con los pasajeros si no más bien con la parte de tripulación e instituciones del Estado ribereño. En lo referente al trato de pasajeros, como se ha comentado las navieras suelen contar con empresas especializadas y departamentos concretos de atención al pasajero.

Con tal de aportar un enfoque sobre la percepción de los pasajeros durante la pandemia, se han realizado una serie de preguntas a una trabajadora del Care Team de una naviera con el fin de tener una idea general de cómo los cruceristas han recibido los cambios en sus viajes de cruceros.

A continuación las preguntas realizadas:

1. ¿Se ha notado un aumento en el volumen de trabajo en la atención a pasajeros desde el inicio de la pandemia?

Sí, desde el inicio de la pandemia todos tenemos más trabajo con pasajeros y vosotros con tripulantes. Desde el Care Team atendemos a pasajeros españoles que hayan desembarcado por COVID-19 en algún puerto. De otros puertos como Abu Dabi donde las restricciones eran bastante más duras que aquí hemos tenido mucha carga de trabajo.

2. ¿Desde el inicio de la pandemia, se ha notado una disminución en el volumen de pasajeros que manejan los cruceros?

El volumen de pasajeros bajó mucho con el reinicio de los cruceros. En general la gente tenía miedo o inseguridad, sobre todo la gente mayor ya que tampoco se había vacunado todo el mundo y los certificados COVID no estaban tan establecidos todavía. Pero a medida que pasaba el verano fue aumentando hasta niveles normales.

3. ¿Por lo general, los pasajeros se informan correctamente de los protocolos y requisitos COVID-19 que exigen las navieras?

No del todo, muchos ni siquiera saben que se les va a realizar un test de antígenos en la terminal antes de embarcar. De esto culpan a diferentes partes porque muchos vienen por agencias de viajes y dicen que no les informan. El desconocimiento se da principalmente en la terminal antes de embarcar porque no tienen muy claro el flujo que se sigue para embarcar. Una vez se les da el ok para embarcar sí que disponen de folletos informativos con los protocolos que se siguen a bordo donde todo está indicado más claro.

Algunos pasajeros pueden llegar a dudar de los protocolos que seguimos en la terminal. Se han dado casos donde han dado positivo en la terminal antes de embarcar, habiendo realizado doble test de antígenos y PCR y más tarde el pasajero llama diciendo que en su casa ha dado negativo.

De cara a desembarcar pasajeros positivos es obligatorio que dispongan de seguro COVID y se les informa en el momento de que deben desembarcar e ir a realizar la cuarentena a un hotel COVID. Ellos saben que se les puede realizar un test a bordo, pero no tienen claro normalmente como se

va a proceder a bordo hasta su desembarque. De estas comunicaciones se encarga el departamento de Guest Relations del crucero donde nosotros no entramos desde el Care Team.

4. ¿Los pasajeros suelen estar conformes con los procedimientos de desembarque y cuarentena en caso de dar positivo?

Por lo general suelen estar de acuerdo, en caso de no estarlo la primera barrera es el Guest Relation Manager. Una vez desembarcados que es cuando nosotros contactamos con ellos suelen comprender la situación y como debe actuar la compañía.

El principal problema es cuando se trata de gente que vive en España pero no dentro de Cataluña, que preferían volver a sus casas a hacer la cuarentena y se había de gestionar de otras maneras, ya que esto no lo cubre el seguro.

Pese a esto, siempre hay algunos pasajeros que no cumplen correctamente con los protocolos que realiza la compañía una vez están en el hotel, ya que salen de sus habitaciones o se juntan con otras personas. Antes era muy común entre matrimonios o familias con hijos donde solo uno era positivo y los demás eran close contact, ya que por protocolo la compañía debe solicitar habitaciones separadas para los positivos.

5. ¿Pese a las restricciones a bordo por el cumplimiento de los protocolos, los pasajeros han quedado satisfechos con los viajes en crucero durante la pandemia?

Algunos pasajeros desembarcan quejándose de que muchos pasajeros no cumplen con la normativa a bordo, muchos no llevan mascarilla, no mantienen la distancia de seguridad, se llenan las zonas públicas de ocio como piscinas. En este caso se apela normalmente a la responsabilidad individual de cada pasajero y obviamente los responsables a bordo del crucero.

A parte de esto la mayoría de pasajeros que desembarcan suelen volver contentos de la experiencia como habitualmente, ya que el servicio sigue siendo el mismo con algunas limitaciones o variaciones.

6. Aportación personal o comentarios.

Las restricciones son correctas y seguras, pues las compañías llevan funcionando durante toda la pandemia con sus más y sus menos.

Por otra parte, todos deseamos que se acaben pronto las restricciones porque libera carga de trabajo.

## 4.3. Propuestas de mejora y aportación personal.

### 4.3.1. Planificación de los itinerarios de cruceros.

Como se ha expuesto a lo largo del trabajo, los itinerarios tan apretados que realizan los cruceros generan una carga de trabajo extra en todas las partes involucradas en la consignación de buques. Con la pandemia este problema se ha visto agravado por la necesidad de transmitir más información en el mismo margen de tiempo (antes ya era corto de por sí), además dicha información era muy relativa y variaba en cuestión de pocas horas. Una mejora notable en cuanto a los itinerarios sería alargarlos para que exista un margen de tiempo de 1 día en navegación entre 2 puertos de escala. Esto quiere decir que un itinerario habitual de 7 días por el Mediterráneo se extendería hasta los 14. De esta manera en plena pandemia, con cantidades destacables de casos positivos a bordo que en su momento debían desembarcar sin excepción, se podría haber manejado mejor la comunicación entre las partes para una mejor gestión de los protocolos COVID-19. Esta propuesta se podría aplicar a la inversa, reduciendo el número de puertos de escala en 7 días de itinerario.

Pese a que dicho cambio supondría un alivio grande en la carga de trabajo de todas las partes implicadas, tanto de los buques, agencias consignatarias y organismos del Estado ribereño, dicha propuesta también supondría más gastos o menos ingresos (respectivamente a los 2 casos contemplados) para la naviera.

### 4.3.2. Inspecciones o visitas aleatorias.

Si bien todas las navieras y las partes involucradas en la consignación de cruceros deben cumplir con los protocolos establecidos, además de que la Autoridad Sanitaria tiene la potestad de realizar cualquier inspección que crea necesaria a bordo de los buques, se podría establecer un sistema de inspección aleatoria para los buques de cruceros que escalen en el puerto de Barcelona. En vista de que las restricciones se están viendo reducidas en su gran mayoría y a la espera de una versión final de protocolos frente a la COVID-19 de Sanidad Exterior, en el caso de mantener algunas de las restricciones o protocolos de manera permanente, podría establecerse en una posible versión final la potestad de realizar inspecciones aleatorias a cruceros que escalen en puertos españoles.

Esta inspección se realizaría independientemente del nombre de la naviera, como una acción rutinaria para llevar un control de los procesos sanitarios a bordo y que las autoridades sanitarias puedan tratar de primera mano con los responsables de la salud a bordo del crucero, desde el HPCO, doctor a bordo y encargados del servicio médico.

### 4.3.3. Digitalización y automatización de procesos.

Algo positivo que se ha podido sacar de la pandemia es la necesidad de digitalizar gran parte de procesos que se hacían de manera habitual en papel. Por ejemplo, antes de la pandemia, era muy habitual que toda la documentación del despacho aduanero se entregase en mano por parte del

despachante a la Guardia Civil y Policía Nacional. En el puerto de Barcelona solo se ha mantenido esta práctica para la Guardia Civil, mientras que la Policía Nacional se ha pasado a despachar mediante correo electrónico, y estos tampoco van de manera presencial a despachar ya sea un crucero o un buque de carga.

En la práctica habitual de las consignatarias también se ha minimizado el uso de documentación en papel mediante firmas o sellos digitales de documentos oficiales de los buques que anteriormente tenían que gestionar entre el Capitán u oficial a bordo y el despachante de la consignataria.

El punto más destacable respecto a la digitalización de procesos se encuentra a bordo de los cruceros, que se han visto obligados a cambiar la gestión del trabajo documental y facilitar el flujo de personas:

- Programas para la localización de pasajeros y tripulantes para el rastreo de casos positivos en el auge de la pandemia.
- Sistemas automáticos de conteo de personas al entrar a locales a bordo.
- Atención al pasajero telemática mediante aplicaciones móviles, puestos de información digital a lo largo del crucero etc. Minimización general de la atención en recepción para evitar colas y aglomeraciones.

Una aportación positiva, ya sea con una posterior derogación o una versión definitiva de los protocolos COVID-19 sería que las navieras, consignatarias y organismos del Estado ribereño mantuviesen algunos de estos cambios o incluso llegar a implementar otros nuevos en las gestiones de manera telemática, puesto que se ha comprobado de primera mano que se puede seguir trabajando de manera eficaz.

#### **4.3.4. Aportación personal.**

Desde el punto de vista operativo, opino que los protocolos para mitigar la propagación de la COVID-19 han sido suficientes para llevar a cabo escalas de cruceros en puertos europeos con seguridad y eficacia. Más en concreto, en el puerto de Barcelona han operado a lo largo de la pandemia cruceros de muchas compañías diferentes y en ningún momento desde el reinicio de su operativa se ha debido detener el tránsito nuevamente. Además, compañías como Norwegian Cruises, MSC o AIDA y Costa (las 2 últimas subsidiarias de Carnival) han continuado operando regularmente durante la temporada de invierno.

Estos protocolos se han mantenido en línea con la normativa española mediante las revisiones que se han estudiado, por ejemplo, destacan los períodos de cuarentena en España y los requisitos de pruebas diagnósticas para viajar, que eran similares para el viaje por vía aérea.

Si bien la operativa y las gestiones relacionadas con la COVID-19 han funcionado correctamente, esto ha supuesto una gran carga añadida a las partes implicadas en la consignación y despacho de cruceros, tanto a nivel documental como operativo. Por suerte, esta carga se ha ido reduciendo en las posteriores versiones del protocolo de Sanidad Exterior. Con la remisión de la pandemia, la



restricción del protocolo se ha ido reduciendo de manera gradual. Al final esto se traduce en menos carga de trabajo tanto para el crucero como para los organismos del Estado ribereño (consignatarias, autoridades aduaneras, de inmigración y sanitarias, centros médicos y empresas colaboradoras).

La peor parte del protocolo se la han llevado las tripulaciones, ya que, a parte de la normativa se le suma el hecho del propio plan de actuación de la naviera, que por lo general suele ser más restrictivo que el protocolo de Sanidad, aunque esto varía en función de las navieras. En muchas de ellas, los tripulantes no tenían permitido desembarcar y moverse libremente como se hacía antes de la pandemia.

Esto ha causado gran insatisfacción entre las tripulaciones, que se han visto obligadas a permanecer “encerradas” a bordo, provocando bastantes renuncias de trabajadores y en casos puntuales, necesidad de atención psicológica. En la última versión del protocolo que se ha estudiado en este trabajo, revisada a 3 de marzo de 2022, las navieras comienzan a plantear la posibilidad de que los tripulantes en tránsito a lo largo del itinerario vuelvan a poder desembarcar libremente para desconectar del trabajo a bordo.

En cuanto a los pasajeros, pese a las restricciones creo que no ha afectado en gran medida al propósito de viajar a bordo de un crucero. Aunque existen casos puntuales, como los pasajeros que debían desembarcar por casos positivos o contactos estrechos a lo largo de la pandemia, la experiencia de los cruceristas por lo general no ha cambiado y la calificaría de satisfactoria para ellos. Apoyándome en los datos aportados por la CLIA, en el apartado **4.1 Análisis de los cambios en la operativa**, la proyección para finales del año 2022 es que el número de cruceristas vuelva a los niveles anteriores a la pandemia, por lo que poco a poco se ha perdido el miedo de los pasajeros y se espera que la industria se revitalice y siga creciendo.

Un cambio destacable que ha afectado negativamente a la experiencia de los pasajeros, al igual que a los tripulantes, es no tener la posibilidad de salir libremente en los puertos de escala. A diferencia de los tripulantes, para los pasajeros se organizaban excursiones propias de la naviera en grupos burbuja para minimizar la transmisión de la enfermedad a bordo. Por el momento, planteando la posibilidad de que los pasajeros en tránsito vuelvan a poder desembarcar libremente por la ciudad, se puede prever una revitalización en la economía y el turismo de los Estados ribereños.

Como último aporte, haría hincapié una vez más en la colaboración entre los gobiernos, organismos europeos de salud y navieras para hacer posible una reanudación del sector en un periodo de tiempo tan corto.



## Bibliografía

- [1] ¿Cuáles son las mejores rutas marítimas para irme de crucero? [en línea], [sin fecha]. [Consulta: 13 octubre 2021]. Disponible en: <https://www.logitravel.com/preguntas-frecuentes/cruceros-cuales-son-las-mejores-rutas-maritimas-para-irme-de-crucero-4-380.html>.
- [2] Balizamientos | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En: [en línea]. [consulta: 11 noviembre 2021]. Disponible en: <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/capitanias-maritimas/capitanias-maritimas-y-districtos-maritimos>.
- [3] BLASCO HEDO, Eva, 2011. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE núm. 253, de 20 de octubre). *Actualidad Jurídica Ambiental*, no. 7, pp. 32-34. ISSN 1989-5666.
- [4] BOE.es - BOE-A-1984-24729 Instrumento de adhesión de 11 de octubre de 1980 de España al Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, hecho en Londres el 7 de julio de 1978. En: [en línea]. [consulta: 2 enero 2022]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1984-24729>.
- [5] BOE.es - BOE-A-2012-3857 Enmiendas de Manila de 2010 al Anexo del Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación) 1978, (hecho en Londres el 7 de julio de 1978 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 7 de noviembre de 1984). Resolución 1 de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobadas en Manila el 25 de junio de 2010. En: [en línea]. [consulta: 2 enero 2022]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2012-3857>.
- [6] BOE.es - BOE-A-2017-2957 Resolución de 2 de febrero de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se desarrolla el procedimiento de revalidación de los certificados de suficiencia del Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW). En: [en línea]. [consulta: 2 enero 2022]. Disponible en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-2957](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-2957).
- [7] BOE.es - BOE-A-2018-14112 Enmiendas de 2016 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, en su forma enmendada, adoptadas en Londres el 25 de noviembre de 2016 mediante Resolución MSC.416(97). En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/ai/2016/11/25/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/2016/11/25/(1)).
- [8] C. NICOLE, 2020. Historia y flota de barcos de Royal Caribbean. [en línea]. [Consulta: 16 octubre 2021]. Disponible en: <https://sobreturismo.es/2020/11/09/royal-caribbean-international-historia-de-la-compania/>

- [9] Capacity | Cruise Market Watch. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: <https://cruisemarketwatch.com/capacity/>.
- [10] Carnival Cruise Line History: Founding, Timeline, and Milestones. En: [en línea]. [consulta: 16 marzo 2022]. Disponible en: <https://www.zippia.com/carnival-careers-2083/history/>.
- [11] CLIA, 2021. State of the cruise industry outlook 2021. En: [en línea]. Disponible en: [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx).
- [12] Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx).
- [13] Cruise industry passengers per year | Statista. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: <https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>.
- [14] Cruise Industry Statistics. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: <http://www.repositioncruises.com/cruise-industry/>.
- [15] El Código ISPS en el sector marítimo | Stock Logistic. En: [en línea]., 2020. [consulta: 2 diciembre 2021]. Disponible en: <https://www.stocklogistic.com/el-codigo-isps-en-el-sector-maritimo/>.
- [16] Entrada en España - Ministerio del Interior. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/extranjeria/control-de-fronteras/entrada-en-espana>.
- [17] Growth | Cruise Market Watch. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: <https://cruisemarketwatch.com/growth/>.
- [18] Historia de MSC. [en línea], [sin fecha]. [Consulta: 14 octubre 2021]. Disponible en: <https://www.msccruceros.es/es-es/Acerca-De-MSC/Historia-MS-C.aspx>.
- [19] Historia Royal Caribbean International. [en línea], [sin fecha]. [Consulta: 16 octubre 2021]. Disponible en: <http://www.royalcaribbean.es/ourCompany/ourHistory.do>
- [20] IMO. Pandemia de COVID-19. En: [en línea]. [consulta: 3 enero 2022]. Disponible en: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Coronavirus.aspx>.
- [21] Ito, H., Hanaoka, S. y Kawasaki, T., 2020. The cruise industry and the COVID-19 outbreak. En: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. Elsevier, Vol. 5, p. 100136. ISSN 25901982. DOI 10.1016/j.trip.2020.100136.
- [22] Los tripulantes, el eslabón más débil de la industria del crucero en la crisis del Covid-19 - Noticias de cruceros. En: [en línea]. [consulta: 16 marzo 2022]. Disponible en: <https://www.cruisesnews.es/2021/07/06/los-tripulantes-el-eslabon-mas-debil-de-la-industria-del-crucero-en-la-tesis-del-covid-19/>.
- [23] Ministerio de Sanidad, 2021. Disposición 18287 del BOE núm. 268 de 2021. En: [en línea]. [consulta: 3 enero 2022]. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2021/11/29/pdfs/BOE-A-2021-19644.pdf>.

- [24]Moriarty, L.F. et al., 2020. Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships — Worldwide, February–March 2020. En: *Morbidity and Mortality Weekly Report* [en línea]. Centers for Disease Control and Prevention, Vol. 69, no. 12, p. 347. ISSN 0149-2195. DOI 10.15585/MMWR.MM6912E3. [consulta: 16 noviembre 2021].
- [25]MSC World Cruise 2022 | MSC Cruceros. [en línea], [sin fecha]. [Consulta: 13 octubre 2021]. Disponible en: <https://www.msccruceros.es/es-es/Destinos-Crucero/MSC-World-Cruise-2022.aspx>.
- [26]Orientaciones para la reanudación gradual y segura de las operaciones de los buques de crucero en la Unión Europea en relación con la pandemia de COVID-19. En: [en línea], 2021. [consulta: 3 enero 2022]. Disponible en: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/Documents/M2102843.pdf>.
- [27]Otros documentos válidos para el cruce de fronteras -. En: [en línea]. [consulta: 27 noviembre 2021]. Disponible en: [http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/extranjeria/control-de-fronteras/otros-documentos-validos-para-el-cruce-de-fronter/-/asset\\_publisher/lprzHzvsA9km/content/otros-documentos-validos-para-el-cruce-de-fronteras/pop\\_up?\\_101\\_INSTANCE\\_lprzHzvsA9km](http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/extranjeria/control-de-fronteras/otros-documentos-validos-para-el-cruce-de-fronter/-/asset_publisher/lprzHzvsA9km/content/otros-documentos-validos-para-el-cruce-de-fronteras/pop_up?_101_INSTANCE_lprzHzvsA9km).
- [28]REGULATION (EC) No 725/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security (Text with EEA relevance).
- [29]RODRIGUEZ VALERO, Rafael, [sin fecha]. La libre plástica - Naucher. [en línea]. Disponible en: <https://www.naucher.com/la-libre-platica/>.
- [30]STATE OF THE CRUISE INDUSTRY OUTLOOK 2022. En: [en línea]. [consulta: 10 marzo 2022]. Disponible en: [https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022\\_updated.ashx](https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx).
- [31]STCW A GUIDE FOR SEAFARERS Taking into account the 2010 Manila amendments. En: [en línea]. [consulta: 2 enero 2022]. Disponible en: [https://www.mptusa.com/pdf/STCW\\_guide\\_english.pdf](https://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf).
- [32]Tipos de cruceros y destinos. [en línea], [sin fecha]. [Consulta: 13 octubre 2021]. Disponible en: <https://www.viajeselcorteingles.es/blog/destinos/tipos-y-destinos-de-cruceros/>.
- [33]Visados y restricciones de entrada en España por COVID-19. En: [en línea]. [consulta: 3 diciembre 2021]. Disponible en: <http://www.exteriores.gob.es/embajadas/astana/es/embajada/serviciosconsulares/paginas/visados1010-1190.aspx>.

# Annex A1. Información adicional

## A1.1. Regla I/14 del Convenio de Formación.<sup>30</sup>

### Responsabilidades de las compañías

1 Con arreglo a lo establecido en la sección A-I/14, cada Administración hará recaer en las compañías la responsabilidad de asignar gente de mar para el servicio a bordo, de conformidad con las disposiciones del presente convenio, y exigirá a cada compañía que garantice lo siguiente:

.1 toda la gente de mar asignada a cualquiera de sus buques posee un título idóneo de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio, y según haya determinado la Administración;

.2 sus buques van tripulados con arreglo a las prescripciones aplicables de la Administración sobre la dotación de seguridad;

.3 la gente de mar asignada a cualquiera de sus buques ha recibido la formación adecuada de repaso y actualización según lo prescrito en el Convenio;

.4 la documentación y los datos pertinentes de toda la gente de mar empleada a bordo de sus buques se conservan y están fácilmente disponibles, incluidos, entre otros, los relativos a su experiencia, formación, aptitud física y competencia para desempeñar los cometidos que le han sido asignados;

.5 la gente de mar que se asigne a cualquiera de sus buques está familiarizada con sus cometidos específicos y con todos los dispositivos, instalaciones, equipo, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales cometidos en situaciones normales o de emergencia;

.6 la dotación del buque puede coordinar sus actividades de manera eficaz en una situación de emergencia y al desempeñar funciones que son vitales para la seguridad, la protección y la prevención o reducción de la contaminación; y

.7 a bordo de sus buques la comunicación oral es siempre eficaz, de conformidad con lo previsto en los párrafos 3 y 4 de la regla 14 del capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.

---

<sup>30</sup> Fuente: BOE-A-2012-3857

## A1.2. Certificados y requerimientos por rango para un buque tipo.<sup>31</sup>

### Master

NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	
National certificate of competence and endorsement	Yes	I/2, II/2,	C/R
Flag state endorsement of recognition	Yes	I/10	E/R
GMDSS endorsement	Yes	IV/2	C/R
Basic safety training - Personal survival techniques - Fire prevention and fire fighting - Elementary first aid - Personal safety and social responsibility	Achieved within previous five years	VI/1	D/P
Medical first aid	No	VI/4	D/P
Survival craft and rescue boats	Yes	VI/2	D/P
Advanced fire fighting	Yes	VI/3	D/P
Medical fitness	Yes	I/9	C/R
Basic safety familiarisation	On assignment	VI/1	T/O
Ship specific familiarisation	On assignment	I/14	T/O
Security familiarisation	On assignment	VI/6	T/O

C/R certificate required. D/P Documentary proof. T/O Training onboard. E/R Endorsement required.

Figura A- 1: Certificaciones del Capitán – Guía STCW.

#### **Requisitos generales para obtener un certificado de competencia como Capitán.**

Los capitanes de buques de arqueo bruto igual o superior a 3000 deben cumplir lo siguiente:

- Certificado anterior y servicio de embarque: cumple con los requisitos para la certificación como oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y tener al menos 36 meses de embarque aprobado en esa capacidad; sin embargo, el período puede reducirse a no menos de 24 meses si no menos de 12 meses y el servicio de embarco se ha desempeñado como primer oficial.
- Educación y formación: haber completado un período de educación y formación aprobado y cumplir con el estándar de competencia especificado en la sección A-II / 2 del Código STCW para capitanes de buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000.

Los capitanes de los buques de arqueo bruto entre 500 y 3.000 deben cumplir:

<sup>31</sup> Fuente: STCW A GUIDE FOR SEAFARERS

- a) Certificado anterior y servicio de embarque: cumple con los requisitos para la certificación como oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y tener al menos 36 meses de embarque aprobado en esa capacidad; sin embargo, el período puede reducirse a no menos de 24 meses si no menos de 12 meses y el servicio de embarco se ha desempeñado como primer oficial.
- b) Educación y formación: haber completado un período de educación y formación aprobada y cumplir con el estándar de competencia especificado en la sección A-II / 2 del Código STCW para capitanes de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3.000.

**Nota:** Los mismos requisitos se aplican a los capitanes en buques de menos de 500 pesos brutos tonelaje no empleado en viajes cercanos a la costa.

Los capitanes de los buques de arqueo bruto inferior a 500 deberán:

- a) Edad: no ser menor de 20 años.
- b) Período de embarque: tener un período de embarque aprobado de no menos de 12 meses como oficial a cargo de una guardia de navegación.
- c) Educación y formación: haber completado un período de educación y formación aprobado y cumplir con el estándar de competencia especificado en la sección A-II / 3 del Código STCW para capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500 que realicen viajes cercanos a la costa.

### Chief mate

NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	
National certificate of competence and endorsement	Yes	I/2, II/2,	C/R
Flag state endorsement of recognition	Yes	I/10	E/R
GMDSS endorsement	Yes	IV/2	C/R
Basic safety training - Personal survival techniques - Fire prevention and fire fighting - Elementary first aid - Personal safety and social responsibility	Achieved within previous five years	VI/1	D/P
Medical first aid	No	VI/4	D/P
Survival craft and rescue boats	Yes	VI/2	D/P
Advanced fire fighting	Yes	VI/3	D/P
Medical fitness	Yes	I/9	C/R
Basic safety familiarisation	On assignment	VI/1	T/O
Ship specific familiarisation	On assignment	I/14	T/O
Security familiarisation	On assignment	VI/6	T/O

C/R certificate required. D/P Documentary proof. T/O Training onboard. E/R Endorsement required.

**Figura A- 2: Certificaciones de 1r oficial de puente – Guía STCW.**

### Requisitos generales para obtener un certificado de competencia como primer oficial.

Los primeros oficiales de buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 deben cumplir:



- a) Certificado anterior y servicio de embarque: cumple con los requisitos para la certificación como oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y tener al menos 12 meses de embarco aprobado en esa capacidad.
- b) Educación y capacitación: haber completado la educación y entrenamiento aprobadas y cumplir con los niveles de competencia especificados en la sección A-II / 2 del Código STCW para capitanes y primeros oficiales en buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000.

Los primeros oficiales de los buques de arqueo bruto de 500 a 3.000 deben cumplir:

- a) Educación y formación: haber completado un período de educación y formación aprobada y cumplir con el estándar de competencia especificado en la sección A-II / 2 del Código STCW para capitanes y primeros oficiales en buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3.000.

**Nota:** Las competencias de Capitán y primer oficial ahora incluyen gestión de recursos de puente y requieren liderazgo, trabajo en equipo y habilidades de gestión.

### Officer in charge of a navigational watch

NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	
National certificate of competence and endorsement	Yes	I/2, II/1, II/3	C/R
Flag state endorsement of recognition	Yes	I/10	E/R
GMDSS endorsement	Yes	IV/2	C/R
Basic safety training - Personal survival techniques - Fire prevention and fire fighting - Elementary first aid - Personal safety and social responsibility	Achieved within previous five years	VI/1	D/P
Medical first aid	No	VI/4	D/P
Survival craft and rescue boats	Yes	VI/2	D/P
Advanced fire fighting	Yes	VI/3	D/P
Medical fitness	Yes	I/9	C/R
Basic safety familiarisation	On assignment	VI/1	T/O
Ship specific familiarisation	On assignment	I/14	T/O
Security familiarisation	On assignment	VI/6	T/O

C/R certificate required. D/P Documentary proof. T/O Training onboard. E/R Endorsement required.

Figura A- 3: Certificaciones para oficiales de guardia – Guía STCW.

### Requisitos generales para obtener un certificado de competencia como oficial de guardia de navegación.

Oficiales a cargo de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 deben cumplir:

- a) Edad: no ser menor de 18 años.
- b) Período de embarque: tener un período de embarque aprobado de no menos de un año como parte de un programa de formación aprobado, incluida la formación a bordo. Esta formación debe cumplir los requisitos de la sección A-II / 1 del Código STCW y estar documentado en un Libro de registro de formación aprobado. De lo contrario, la gente de mar debe haber aprobado servicio de embarque de no menos de 36 meses.
- c) Deberes de guardia en el puente: haber realizado, durante el embarque, tareas de guardia del puente bajo la supervisión del capitán o un oficial cualificado por un período no menor a seis meses.
- d) Funciones de radio: cumplir con los requisitos aplicables de la reglamentación GMDSS, según corresponda, para realizar las tareas de radio designadas de conformidad con las regulaciones de radio.
- e) Educación y formación: haber completado un período de educación aprobado y formación y cumplir con el estándar de competencia especificado en la sección A-II / 1 del Código STCW.

Oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 deben cumplir:

Buques que no realizan viajes cercanos a la costa:

- a) Certificado: ser titular de un certificado apropiado para buques de arqueo bruto igual o superior a 500.

Buques dedicados a viajes cercanos a la costa:

- a) Edad: no ser menor de 18 años.
- b) Servicio de embarque: haber completado una formación especial, incluido un período apropiado de embarque según lo requiera la administración, o de embarque aprobado en el departamento de cubierta de no menos de 36 meses.
- c) Funciones de radio: cumplir con los requisitos aplicables de la reglamentación del GMDSS, según corresponda, para realizar las tareas de radio designadas de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- d) Educación y formación: haber completado un período de educación y formación aprobada y cumplir con el estándar de competencia especificado en la sección A-II / 3 del Código STCW para oficiales a cargo de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 participa en viajes cercanos a la costa.

**Nota:** Todos los oficiales de navegación deben tener ahora un conocimiento profundo y capacidad para usar ECDIS.

**Chief engineer**

NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	
National certificate of competence and endorsement	Yes	I/2, III/2, III/3	C/R
Flag state endorsement of recognition	Yes	I/10	E/R
Basic safety training - Personal survival techniques - Fire prevention and fire fighting - Elementary first aid - Personal safety and social responsibility	Achieved within previous five years	VI/1	D/P
Medical first aid	No	VI/4	D/P
Survival craft and rescue boats	Yes	VI/2	D/P
Advanced fire fighting	Yes	VI/3	D/P
Medical fitness	Yes	I/9	C/R
Basic safety familiarisation	On assignment	VI/1	T/O
Ship specific familiarisation	On assignment	I/14	T/O
Security familiarisation	On assignment	VI/6	T/O

C/R certificate required. D/P Documentary proof. T/O Training onboard. E/R Endorsement required.

**Figura A- 4: Certificaciones para jefes de máquinas.**

**Requisitos generales para obtener un certificado de competencia como jefe de máquinas.**

Jefes de máquinas en buques de propulsión principal de 3.000 kW de potencia o más debe cumplir:

- a) Certificado anterior y servicio de embarco: cumpla con los requisitos para la certificación como un oficial a cargo de una guardia de ingeniería y tener no menos de 36 meses de período de embarque aprobado, de los cuales se habrán cumplido al menos 12 meses como oficial de máquinas en un puesto de responsabilidad mientras está calificado para servir como segundo oficial de máquinas.
- b) Educación y formación: haber completado la educación y la formación aprobadas y cumplir el nivel de competencia especificado en la sección A-III / 2 del Código STCW.

Jefes de máquinas de buques propulsión principal de 750 kW - 3.000 kW de potencia de propulsión deben cumplir:

- a) Certificado anterior y servicio de embarque: cumpla con los requisitos para la certificación como un oficial a cargo de una guardia de ingeniería y tener no menos de 24 meses de período de embarque aprobado, de los cuales se habrán cumplido al menos 12 meses mientras está calificado para servir como segundo oficial de máquinas.
- b) Educación y formación: haber completado la educación y la formación aprobadas y cumplir el nivel de competencia especificado en la sección A-III / 3 del Código STCW.

### Other crew members with designated safety or pollution prevention duties in the operation of the ship

NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	
Basic safety training - Personal survival techniques - Fire prevention and fire fighting - Elementary first aid - Personal safety and social responsibility	Achieved within previous five years	VI/1	D/P
Medical fitness	Yes	I/9	C/R
Basic safety familiarisation	On assignment	VI/1	T/O
Ship specific familiarisation	On assignment	I/14	T/O
Security familiarisation	On assignment	VI/6	T/O

C/R certificate required. D/P Documentary proof. T/O Training onboard. E/R Endorsement required.

**Figura A- 5: Certificaciones para marineros con tareas de seguridad o prevención de la contaminación.**

## A1.3. Documentos de referencia para la operativa a bordo de buques en época COVID-19.

- IMO Circular Letter No.4204/Add.27 (26 August 2020) - Coronavirus (COVID 19) –Protocols to mitigate the risks of cases on board ships.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.16 (6 May 2020) - Coronavirus (COVID 19) – COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore-based personnel.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.15 (6 May 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Personal protective equipment.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.14/Rev.1 (5 October 2020) - Coronavirus (COVID-19) – Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.4/Rev.2 (9 October 2020) contains ICS Coronavirus (COVID-19) Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers.
- IMO Circular Letter No.4204/Add.3 (2 March 2020) - Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships.
- Communication from the Commission, COVID-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity (13 May 2020, C(2020) 3139 final).
- Communication from the Commission, Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships. (8 April 2020, C(2020) 3100 final).

- Interim advice for preparedness and response to cases of COVID-19 at points of entry in the European Union (EU)/EEA Member States (MS), Healthy Gateways Joint Action.
- Commission Recommendation (EU) 2020/1595 of 28 October 2020 on COVID-19 testing strategies, including the use of rapid antigen tests (C/2020/7502).
- Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council and the Council: A common path to safe and sustained re-opening (17.3.2021 COM(2021) 129 final).
- EU-OSHA: Healthy Workplaces Stop the Pandemic.
- EU-OSHA-WIKI14; – Advice for restarting cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic.
- Who, Where, How/ Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at points of entry and Crew on board conveyances in the context of COVID-19, Healthy Gateways Joint Action, 7 March 2020.
- Interim advice for preparedness and response to cases of COVID-19 at points of entry in the European Union (EU)/European Economic Area Member States (MS) Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the COVID-19 pandemic, Healthy Gateways Joint Action, Version 2, 20 April 2020.
- ECDC webpage for COVID-19.
- ECDC main Rapid Risk Assessment webpage (COVID-19 pandemic page).
- ECDC Contact tracing: public health management of persons, including healthcare workers, who have had contact with COVID-19 cases in the European Union – third update.
- ECDC Disinfection of environments in healthcare and non-healthcare settings potentially contaminated with SARS-CoV-2.
- ECDC Heating, ventilation and air-conditioning systems in the context of COVID-19: first update.
- ECDC Guidance for wearing and removing personal protective equipment in healthcare settings for the care of patients with suspected or confirmed COVID-19.
- ECDC Considerations related to the safe handling of bodies of deceased persons with suspected or confirmed COVID-19.
- WHO Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreaks on board ships: interim guidance.