

NAVEGAR MAS ALLÁ DEL CAOS

Diana Carolina Mestra Sierra¹

Introducción

El mundo entró en asombro desde Wuhan, muchos no conocían que era una gran ciudad de la República de China, el tema central era que había surgido un brote de una gripa considerada mortal, tan rápido como se propagó, así mismo se supo la existencia del coronavirus que era el que lo ocasionaba, dando origen a una carrera frenética contra el tiempo para lograr la vacuna e inmunidad. China cerró todo y se aisló ante el mundo y desesperados cerraron el sitio donde más se propagaba el virus, el hospital de Wuhan, fue imposible detener el contagio.

La llegada del Covid 19, (así llamado por que se creó o brotó en el año de 2019) a todas partes del mundo era cuestión de horas, así ocurrió, era inminente la llegada a Colombia y se cree que una extranjera adulta mayor en crucero que llegó al Puerto de Cartagena de Indias lo trajo. Varias personas que tuvieron contacto con la turista crucerista, como fue el caso del taxista y una enfermera fallecieron, la turista logró salir adelante con el tratamiento, el virus se quedó en Cartagena y se esparció por toda Colombia; mientras Donald

Trump, el Presidente de Estados Unidos, se negaba a cerrar las fronteras estatales, dado que el crecimiento económico en su gobierno era uno de los más grandes en los últimos años. Las personas fallecían en hospitales, en las vías y en todas partes, ahogadas por el Covid 19, ya que las secreciones hacían perder la saturación o capacidad de respirar lo suficiente para oxigenar el torrente sanguíneo.

El acceso a los medicamentos y productos para la higiene que eran muy baratos, incluyendo los tapabocas, subieron de precio, las personas más golpeadas fueron las de bajos ingresos, mientras los volúmenes de carga comenzaban a crecer especialmente para los elementos del suministro hospitalario; incluyendo para la bioseguridad, luego para todas las personas, aunque no dio resultado, se ordenó el confinamiento, todo llegó tan rápido que ocasionó un caos.

Los adultos mayores en Colombia debieron recordar la noche en que Carlos Lleras Restrepo, Presidente de Colombia, mandó a los colombianos a confinarse por lo que se denominó el orden público. Los primeros perjudicados fueron los del pan coger, los del día

¹ Estudiante de Derecho. Universidad Libre. dianac-mestres@unilibre.edu.co

a día, la mayoría de colombianos que vivía de la informalidad. En Europa llegaban los reportes que crecía el número de fallecidos, especialmente en Italia, luego en los demás países, el patrón era las personas añosas, es decir los adultos mayores y se comprobó que Europa no era tan culta como se creía, pues al menos no lo fue en el comportamiento del confinamiento, buscaban cualquier pretexto para verse y más rápido propagaban el virus y fallecían, mientras tanto la economía no se detenía y por consiguiente las cargas de alimentos y medicamentos y de higiene iban en aumento, entonces se necesitaba el transporte marítimo, navegar en medio de la situación caótica.

Este artículo tiene por objeto describir cómo se llevó a cabo la navegación en medio de una realidad que parecía macondiana, es decir, imaginaria, mientras había que sortear muchos aspectos que antes pasaban desapercibidos para gran parte de la población mundial y se trata de la navegación, su oficio ante la realidad del confinamiento.

Una de las motivaciones a construir el artículo, se dio por las lecturas sobre la gestión portuarias y su aporte o labor social de sostenibilidad en su entorno, como lo señala Fram, T. O. B. (2019), aunque el autor trata el tema relacionado con la infraestructura y movimiento de contenedores, llevó a reflexionar sobre el tema de la navegación; pues el efecto de las

restricciones para la navegación, las prohibiciones de entrada de algunos buques, el efecto de la priorización o deferencia hacia algún tipo de carga y hacia qué zona específica entraría, son datos que permiten consolidar la información y expresarla mediante este artículo que servirá para culturalizar a los lectores en materia de navegación, específicamente por el mar, ya que puede navegarse vía aérea, además por ríos y otros cuerpos de agua.

En cuanto a las restricciones, Ramos, C. G. (2022) resalta cómo un grupo de personas para recordar los 500 años de la circunnavegación (navegación dando la vuelta al mundo) de Sebastián El Cano, se enfrentaron a todo tipo de adversidades incluyendo la pandemia y a pesar de ser personas muy instruidas tuvieron momentos de angustia y susceptibilidades dadas las circunstancias del planeta en confinamiento, navegar fue todo un reto en medio de la adversidad.

Otro aspecto importante que incide sobre la navegación son el comportamiento de los fletes, ya que el flete marítimo es lo que cuesta transportar la mercancía vía al mar.

El incremento de los fletes, ha traído problemas que no son propios de la navegación, sino de la gestión portuaria, pues se han quedado varios en sitios diferentes, creando una escasez ficticia, pues los contenedores existen, pero debido al sobre pedido ocasiona-

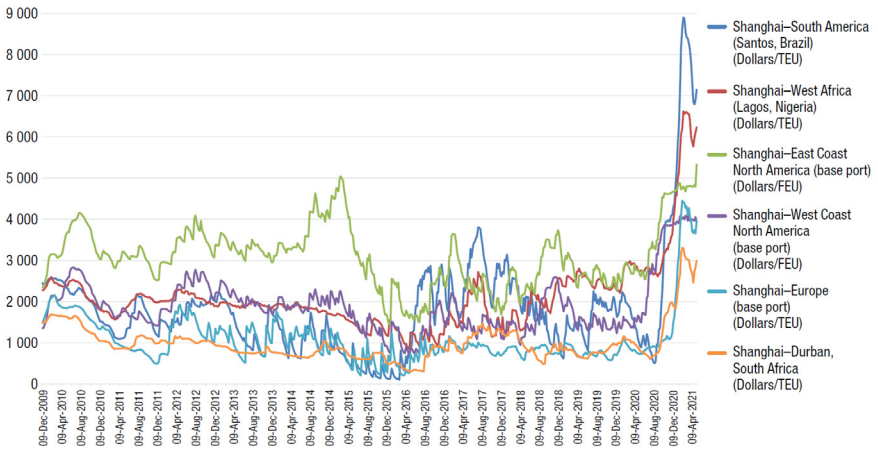


Imagen 1. Comportamiento de fletes en los últimos 20 años

Abreviaturas: FEU, unidad equivalente a 40 pies; TEU, unidad equivalente a 20 pies.

Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research, Shipping Intelligence Network Time Series. <https://unctad.org/es/news/el-transporte-maritimo-durante-el-covid-19-por-que-se-han-disparado-los-fletes-de-los>

dos por el atraso en Puertos por medidas de confinamiento ha colocado a los mercantes y a toda la gente de mar en una carrera frenética para poder llevar a tiempo las mercancías, aunque se escapa de su control, ya que no depende de los navegantes, sino de la gestión portuaria, pero finalmente, los grandes perjudicados son la gente de mar, esperando poder llenar sus embarcaciones y otras sin poder entrar por efectos de la cuarentena ante el covid 19.

Aunque existen muchos aspectos de gran responsabilidad para todos los tripulantes de un buque o embarcación, la navegación cada día es más exigente estar cumpliendo las reglas para poder ejercer esa profesión

para algunos y estilo de vida para otros, recordando que existe la Organización Marítima Internacional que vela por los intereses de todos los actores sociales involucrados, además de otros organismos multilaterales que vigilan y fomentan la navegación; pues sin lugar a dudas es importante para poder canalizar bienes de un sitio a otro, se resalta a continuación algunos datos encontrados al momento de revisar fuentes que corroboran el reto de navegar.

Referentes de navegación en tiempos de crisis

Aunque y por otra parte, uno de los grandes líderes en la realidad, (ya no se puede men-

cionar como en la sombra), son, han sido y serán los marineros mercantes, al respecto Arguijo, A. R. G. (2020) resalta su labor en tiempos de pandemia, mientras algunos se entretenían en sus casas o laboraban también en casa, estos actores claves de la logística, laboraban arduamente, Mestra-Sierra, D. C. (2022) resalta la labor del piloto práctico y cómo hace su labor de manera silenciosa y permiten que siga la cadena logística. Los pilotos prácticos no descansan, las mercancías deben llegar y salir a otros destinos. Enfrentan el riesgo en las maniobras y la responsabilidad en medio del Covid 19 aumentó debido a su propia bioseguridad y lo complejo que hubiese sido un error de gestión y/o accidente que atrasaría las operaciones. Boyano-Fram, T. O., & Mestra-Sierra, D. C. (2023) revisan la conectividad por los estrechos marítimos y canales, si esos escenarios se presentara un error de navegación en esos tiempos de pandemia el impacto para la movilidad de mercancías hubiese tenido una gran repercusión, mientras se solucionaba.

Dada la gran exigencia que se manejó ante el problema del rápido contagio del Covid 19, se hizo más estricto la protección de los seres humanos para evitar el contagio, a lo que se le llamó bioseguridad y al respecto, en cuanto a dichas medidas, Basualdo, L. (2023) propone un corredor sanitario que facilite la logística y por ende el aprovisionamiento tan apremiante en ese momento para la conser-

vación de la vida, pues los insumos para la bioseguridad y los medicamentos y equipos eran ya no de seguridad nacional, sino de seguridad mundial, aunque se enfoca a lo terrestre, puede perfectamente aplicarse a lo marítimo con: canalización, clasificación y filtración de las mercancías inmunizadas y movilizadas. Shan, D. (2022) reitera la bioseguridad para todas las personas que trabajan y navegan por los mares, a los que se les denomina la gente del mar, su estudio fue recopilar datos empíricos relacionados con la seguridad y salud en el trabajo, otra condición muy importante que no debe olvidarse, pues no sólo está el reto de llevar las mercancías prioritarias sino el cuidado de los tripulantes y dejó al descubierto la vulnerabilidad y el problema de la gobernanza en materia del puerto y de las actividades marítimas. Moscuza, S. M. (2021) revisa las condiciones laborales de los pescadores en tiempos de pandemia, otra evidencia que se pone al descubierto y es su contratación y además las condiciones que deben tener al momento de navegar en procura de la pesca ideal.

Aunque debe reconocerse como lo hace Esteban, S. I. (2020) todos los actores sociales de cualquier índole laboral que estuvieron al frente de la pandemia, el autor señala a la Guardia Civil de España y gran reconocimiento al Talento Humano de la salud, muchos de ellos discriminados siendo héroes mundiales que ayudaron a salvar muchas vidas, Ferrer,

G. C. F. (2020) revisa también el transporte terrestre y las personas que arriesgaron sus vidas para llevar medicamentos, alimentos y prestar sus servicios al movilizar mercancías, al igual que reconoce la labor de la Organización Mundial de la Salud que permitió la conectividad de productos que llegaban a las ciudades también por vía marítima.

Hay que recordar que muchos buquetanques petroleros quedaron durante mucho tiempo esperando la autorización de acceso a puerto y los cruceros también tuvieron un gran impacto y varios de ellos tuvieron que no sólo dejar de operar sino también sacarlos del mercado, es decir, destruirlos debido a los altos costos en que se incurrían sin poderlos usar.

En cuanto al uso de tecnologías para la protección y seguir con la gestión logística, Fez Martínez, R. D. (2021) resalta la labor de los drones para la revisión y por ende vigilancia de los buques en tiempo de pandemia, lo que prácticamente descarta el contagio y agiliza el acceso y la salida de puertos, facilitando o al menos permitiendo que se navegue aún más rápido, puede considerarse las Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones. TIC como una gran herramienta que permite y facilita la navegación.

En cuanto al cambio climático y sus retos en la navegación, unido al coronavirus o pandemia Covid 129, Sánchez, B. C. (2020) seña-

la que los buques cruceros y demás buques están con grandes retos al pagar mayor tarifa por el paso del Canal de Panamá ante la disminución de las aguas del mar por el cambio climático, unido al incremento de los fletes, creando un trilema (fletes incrementados, tarifa del peaje del canal y bajo nivel de las aguas) que vuelve la situación muy compleja para todos los que de una u otra manera tiene que ver con la navegación, transportarse vía marítima y unido a la crisis de la pandemia.

Otro aspecto relevante lo señala Laterrade, R. V. (2021) quien revisa el convenio para prevenir la contaminación generada por los buques en tiempos de pandemia, pues no sólo basta llegar y salir rápidamente, sino que sus maniobras y navegación no debe impactar las aguas del mar, por lo que se une entonces el problema de las aguas de lastre que llevan los buques para su estabilización, aunque ya son cada vez más vigilados, pues podrían al descargar cerca a puertos generar cambios estructurales en la biótica marina, no puede negarse la importancia que tienen esas aguas mar adentro. Su finalidad entonces es la de prevenir siniestros marítimos y contaminación sino se hace buen uso, al respecto, Romero Donado, M. E. (2021) señala que los capitanes y los que ejercen la comandancia de los buques se enfrentan dentro de sus posibilidades al navegar a cualquier siniestro, al respecto grandes catástrofes ambientales se han ocasionado por navegar y muchos



buques portacontenedores y en especial buquetanques son vistos como potenciales contaminantes por los ambientalistas ecologistas. Entre los que se encuentran ha habido por maniobras erráticas, por caprichos al complacer la tripulación o por negligencia y también inclemencias del clima o choques con otras embarcaciones; a continuación, se presentan los más impactantes:

MV Wakashio con 1.000 toneladas arrojadas al mar, específicamente en la Isla de Mauricio en el año 2020.

Ever Given, encalló en el Canal de Suez en el año de 2021, aunque no hubo impacto ambiental las pérdidas que ocasionó por cerrar el paso por el Canal de Suez, perjudicó el suministro a gran parte de Europa e hizo que el precio del barril de petróleo aumentara.

Las principales razones de incidentes que se dieron en el año 2020 fueron por colisiones de los buques y según la Agencia Europea para la Seguridad del Transporte Marítimo. AESM, (2020) destacan que la menor seguridad se dio en buques pesqueros y que el reporte estuvo en 38 víctimas mortales, por caídas y colisiones.

Conclusiones

Los accidentes que se presentaron durante la pandemia covid 19 fueron más por errores de

navegación y especialmente por errores del personal o gente de mar en embarcaciones pesqueras, se destaca la navegación por sitios neurálgicos como el Canal de Suez que al darse un encallamiento ocasionó un caos al no poder atravesar dicho Canal que ahorra mucho tiempo y combustible al llevar la provisión a Europa. El accidente de MV Wakashio en las costas de Mauricio es incalculable desde lo ambiental.

Los fletes altos, el confinamiento y la demora de los pedidos, finalmente tuvo repercusión sobre la navegación, haciéndola más caótica por situaciones incontrolables debido a la pandemia ocasionada por el Covid 19.

Bibliografía

Agencia Europea para la Seguridad del Transporte Marítimo. (2020). Agencia Descentralizada. https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-maritime-safety-agency-ems_a

Arguijo, A. R. G. (2020). Fatiga en el mar & Covid-19. El sacrificio de los marinos mercantes para mantener el abastecimiento mundial. *Atenea*, (17), 79-82.

Basualdo, L. (2023). Inmunización de la movilidad, "corredor sanitario" y con-

- trol del movimiento en tiempos de COVID-19. *Estudios Fronterizos*, (24), 1.
- Boyano-Fram, T. O., & Mestra-Sierra, D. C. (2023). Conectividad marítima de los estrechos y puertos relevantes. Retos y oportunidades. *Revista de Investigación Ciencia Estudios y Saberes*, 1(1), 70-82.
- de Guerrero Manso, C. (2020). Ejecución contractual en tiempos de pandemia. *Anuario de Derecho Municipal*, (14), 109-134.
- Esteban, S. I. (2020). Covid-19 en la era de la bioseguridad. *Cuadernos de la Guardia Civil: Revista de seguridad pública*, (1), 27-46.
- Ferrer, G. C. F. (2020). Transporte marítimo y transporte aéreo internacionales en el contexto de la pandemia de la Covid-19. *Revista Derecho y Salud | Universidad Blas Pascal*, 4(5), 143-156.
- Fez Martínez, R. D. (2021). Inspecciones técnicas con tecnología dron de buques mercantes, de recreo y su impacto COVID-19 (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Fram, T. O. B. (2019). Análisis comparativo en la logística y la sostenibilidad de los Puertos de Santos y Cartagena de Indias. *Ad-Gnosis*, 8(8).
- Gómez, M. P. (2020). Incidencia en la Contratación Transnacional de los International Commercial Terms. Especial referencia a los INCOTERMS® 2020. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, (37), 1-44.
- Góndola, F. V., & Wong, Y. (2021). Impacto del covid-19 en los puertos de contenedores de panamá. *Revista Saberes APU-DEP*, 4(1), 19-33.
- Laterrade, R. V. (2021). Reflexiones sobre el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buques (MARPOL). Efectos de la pandemia en su aplicabilidad. *Revista Jurídica Crítica y Derecho*, 2(3), 90-104.
- Mestra-Sierra, D. C. (2022). La silenciosa misión del piloto práctico. *Saber, Ciencia y Libertad en Germinación*, 15, 170-176.
- Moscuzza, S. M. (2021). La pandemia y su impacto en los derechos de los trabajadores de la pesca. *Cuadernos de Derecho Público*, (9).
- Ramos, C. G. (2022). Vuelta al mundo en pandemia: Un reto único. *Revista general de marina*, 282(4), 551-562.
- Romero Donado, M. E. (2021). Prevención de siniestros marítimos, una tarea inter-



minable para capitanes y comandantes de buque. <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/39464>

Sánchez, B. C. (2020). El transporte marítimo internacional entre el cambio climático y el coronavirus. *bie3: Boletín IEEE*, (18), 451-468.

Shan, D. (2022). Retos de seguridad y salud en el trabajo para la gente de mar en actividades esenciales durante la pandemia mundial de COVID 19. *Revista Internacional del Trabajo*, 141(2), 297-320.

Villantoy Echeagaray, J. A. (2022). Efecto de la pandemia por covid-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021. <http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/161>