

“GREG MORTIMER” Y EL COVID-19

Dra. Gabriela Vidal Rodríguez¹

Este artículo es una recopilación de información y un breve y ligero análisis jurídico de una situación que impactó fuertemente en Uruguay, en cuanto a la sensibilidad de su población ante una situación difícil y su dilucidación.

El crucero “GREG MORTIMER”, llamado así por un alpinista australiano que fue uno de los primeros australianos en escalar el Monte Everest en 1984 sin asistencia de oxígeno. Cuando se retiró del alpinismo, se dedicó a organizar viajes de lujo por la Antártida.

Es un buque de bandera de Bahamas, construido en 2019, con una eslora de 104 mts. y manga de 18 mts. Transporta 160 pasajeros y 62 tripulantes y tiene 80 camarotes. Es un crucero de lujo, dedicado a excursiones de 10 a 26 días, en que la línea Aurora Expeditions organiza excursiones para la compañía de cruceros The Luxury Cruise Company. Su operador es CMI Ship Management con sede en Miami. Transporta grupos chicos de pasajeros y operan en las dos regiones polares, con pasajeros interesados en la protección y preservación de las zonas. Greg y Margaret Mortimer fueron los cofundadores de Aurora Expeditions, personas con gran pasión por la aventura.

El GREG MORTIMER fue el primer buque construido con el objetivo de aventuras polares, con standards de clase mundial. Se usaron algunas de las últimas ventajas de diseño y tecnología naval. Su proa de diseño llamado Ulstein X-Bow o de proa invertida, conocida como “thumbhome” (perforador de olas), es usada en los mares con fuerte oleaje porque disminuye notoriamente el cabeceo del buque, ya que la proa no trepa la ola sino que la atraviesa y hace más rápido el tránsito a través de las olas, que combinado con estabilizadores dinámicos Rolls Royce, ofrece gran estabilidad y confort y reduce el consumo de combustible hasta el 60%. El buque usa un sistema de anclaje virtual, protegiendo y minimizando los daños al suelo marino de las anclas convencionales, desembarcando en Zodiacs, kayaks, etc. sin perturbar el suelo de áreas marinas y así proteger los medio ambientes más frágiles.

¹ ***Doctora en Derecho y Ciencias Sociales, ex Presidente de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, ex Presidente de la Rama Uruguaya del Instituto Marítimo de Derecho Marítimo y Vicepresidente de Wista Uruguay**

Posee plataformas únicas de visión, con dos plataformas que se despliegan en forma hidráulica para tener una visión sin obstrucciones de la vida marina y de avistamiento de aves. El buque cumple con el Código Polar 6 y con todos los últimos requerimientos de SOLAS. Está certificado por Bureau Veritas.

El crucero tenía un itinerario por la Península Antártida, Ushuaia e Islas Malvinas/Falkland Islands. Zarpó de Ushuaia el 15 de marzo con destino a las Islas Malvinas y South Georgia.

Según declaraciones del médico del crucero, en Ushuaia, luego que la OMS declarara la pandemia el 11 de marzo, embarcaron nuevos pasajeros y zarpó de Ushuaia. A su vez, el 12 de marzo la Asociación Internacional de Cruceros (CLIA), anunció el cese de todos los zarpes de todas las líneas en el mundo. Con el correr de los días se detectaron síntomas sospechosos de Covid-19 en algunos pasajeros.

Conocida esta información ni los puertos de Argentina ni de Chile autorizaron su entrada. El crucero era un barco contaminado y no tenía dónde recalar ni recibir mayores cuidados médicos si eran requeridos. Con todos los países de América del Sur en cuarentena y las fronteras cerradas, tierra, mar y aire, el buque con mayormente pasajeros de Australia y Nueva Zelanda se dirigió a Uruguay. Desde el 27 de marzo, el buque debió cambiar su itinerario original luego de los síntomas de algunos pasajeros. Fue entonces que por razones humanitarias (Montevideo no era una escala) que Uruguay ofreció el puerto de Montevideo a efectos de que pudieran tener la atención médica y lo que necesitaran, por lo que el crucero fondeó en la zona de servicios y fondeos del puerto.

Un pasajero australiano narró a la televisión uruguaya cuál era la situación a bordo. Los pasajeros permanecían aislados en sus camarotes y recibían atención psicológica a distancia. Contó que por más de diecinueve noches todos los pasajeros permanecieron en un estricto encierro a bordo, medida que se resolvió luego de que el primer pasajero tuviera fiebre. Declaró: "Estamos anclados y ha sido muy duro. El barco se mueve muchísimo. No hemos podido salir".

Las personas a bordo no tenían contacto con nadie, salvo por whatsapp y el teléfono que tenía cada uno. En plena Semana Santa, a instancias de lo que se informaba desde el buque sobre lo que pasaba a bordo, varios médicos y nurses uruguayas (21 personas que asistieron en forma voluntaria), fueron trasladados por una lancha de la Armada hasta donde estaba el crucero, a una hora y media del puerto. Tomaron entonces estrictas medidas sanitarias, se dividieron en grupos y durante alrededor de 12 horas, los médicos relevaron la condición de todas las personas recorriendo las ocho cubiertas del

buque. Durante ese tiempo no podían ni comer ni tomar nada para evitar sacarse todas las protecciones (las que causaban cierto impacto en los pasajeros y tripulantes), por lo que fue una tarea muy intensa y completa en la que se obtuvo mucha información. Se clasificaron las condiciones de salud de todas las personas (pasajeros y tripulación), corroboraron equipo del crucero y qué medicamentos tenían.

El médico del crucero asistió a todos los pasajeros y tripulantes que tuvieron síntomas. Atendió en forma permanente a todas las personas que lo necesitaron, hasta que fue contagiado y luego tuvo que ser desembarcado e internado en un centro asistencial en cuidados intermedios.

A los pocos días del relevamiento y actuación de los médicos uruguayos (que quedaron en cuarentena posterior), se debió internar a cerca de 10 personas que estaban en condiciones de riesgo de vida y fueron hospitalizados en Montevideo. Se los fue a buscar al crucero y se los internó en centros asistenciales en distintas salas según la gravedad de cada uno.

Ya habían comenzado las conversaciones entre autoridades de Australia y Uruguay. La operación de un rescate de repatriación humanitaria se organizó y acordó, involucrando Ministerios de Salud Pública, Transporte y Obras Públicas, RREE, Armada Nacional (Defensa Nacional), la agencia marítima Universal Shipping Agency y el representante local del Club de P&I, Chadwick Weir Navegación S.A.

La Cancillería uruguaya intentaba repatriar a todos los eventuales pasajeros que pudieran viajar y simultáneamente en Uruguay se llevaba a cabo una actuación denominada #operaciontodosencasa. El Ministerio de RREE tuvo un intenso trabajo, ya que había muchos uruguayos en el exterior que quedaron "varados" por el cierre de fronteras, posteriormente por la falta de conectividad en la que entró Uruguay y también colaboró con la repatriación de varios extranjeros, en especial de cruceros.

Los grupos de salud uruguayos que estuvieron a bordo, confirmaron que la mayoría de los pasajeros dieron positivo al test de Covid-19, con diferente grado de intensidad. De más de 200 personas, 128 dieron positivo. Los positivos que permanecieron a bordo del crucero eran controlados a distancia. Algunos de los casos más serios de vida/muerte fueron hospitalizados y tuvieron que ser transportados del buque que estaba a 15 millas del puerto.

El viernes 10 de abril a las 22 hs. de Uruguay se comenzó la evacuación sanitaria de alrededor de 100 pasajeros que serían repatriados. Con un gran e improvisado banner que decía "Gracias Uruguay" arribó al

puerto el GREG MORTIMER. La operación de evacuación fue la culminación de muchos días de coordinación entre los gobiernos de Uruguay y Australia y la cooperación de muchos operadores.

Finalmente se envió especialmente un Airbus 340 con equipo médico y personal y se desplegó un corredor humanitario para que australianos y neozelandeses pudieran volar a Melbourne el sábado 11 de abril. Este corredor fue un operativo con estrictas medidas de seguridad porque algunas personas tenían Covid-19. Los 15 australianos y neozelandeses transportados en 4 ómnibus, fueron escoltados del puerto al aeropuerto por la Armada Nacional y la Policía.

Posteriormente, el mediodía del miércoles 14 de abril, el GREG MORTIMER ancló por segunda vez en el puerto de Montevideo y procediendo con otro corredor humanitario, 15 pasajeros (14 embarcados y 1 que estaba hospitalizado) embarcaron en el Boeing 737/800 especialmente enviado, con equipo médico y 6 doctores que voló hacia Miami. Como en ocasiones previas, las embajadas de EEUU, UK, Australia, Nueva Zelanda, Canadá, Israel, etc. expresaron su gratitud al Uruguay por su comprensión y esfuerzos en la ayuda de repatriación, al igual que prensa internacional y los propios pasajeros y sus familiares.

Estando el buque en la zona de fondeo, el 18 de abril murió un tripulante filipino que estaba internado en un centro asistencial.

Terminados los respectivos desembarques, el crucero siempre volvió a la zona de servicios y fondeo, a 15 millas del puerto de Montevideo, ahora con 85 tripulantes, mayormente filipinos, esperando completar la cuarentena de 14 días protocolares, antes de navegar a Las Palmas (Canarias). Ese era su itinerario original, cuyo cumplimiento será difícil por varias razones.

El médico colombiano de 46 años, en cuarentena a bordo, expresó su preocupación por los tripulantes y por él mismo ya que según expresó, un viaje tan largo y en solitario a Canarias no era recomendable. Agregó que sus contratos están finalizados y que además el suyo establecía que terminado el itinerario en el sur de América, debía volar a Colombia.

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros informó el 12 de marzo que había 40 embarcaciones con 90.000 pasajeros en el mar en el momento en que EEUU decidió suspender el ingreso de extranjeros. A comienzos de abril la cifra de cruceros varados debido al cierre de puertos disminuyó pero a mediados de abril aún quedaban 9 cruceros en el mundo con casi 8.000 pasajeros y unos 1.000 tripulantes.

Algunos cruceros informaron que mientras esperaban poder atracar en un puerto, llevaban varios muertos a bordo.

ASPECTOS JURÍDICOS

La industria de los cruceros es de las industrias más prósperas del sector marítimo, al menos hasta ahora; en el futuro cercano será de las que se verá más afectada.

En el viaje de un crucero se desarrollan varios contratos, incidiendo en el caso a raíz del Covid-19 fundamentalmente en dos: pasaje y enrolamiento. A la fecha, los demás contratos relacionados resultan desconocidos.

El contrato más característico de los cruceros es el contrato de **pasaje**, es decir el transporte de pasajeros. Este contrato se rige por la Convención de Atenas y Protocolo 1974, 2002/2014. La Convención fue ratificada por Bahamas, por Argentina y España (pabellón del buque, inicio del itinerario y puerto de destino).

En la práctica, este contrato actualmente se materializa con el pago del pasaje, la reserva de determinado camarote y expedición y la línea establece que se regirá por las condiciones que ésta impone como reglas.

Los términos y condiciones de Aurora Expeditions están en su página web y se indica que las mismas se dan por aceptadas y forman parte del contrato de pasaje. Se establece una liberación de responsabilidad de Aurora Expeditions como resultado de cualquier viaje y se hace referencia en especial a los viajes de aventura incluyendo lesiones y muerte. Se requiere que el pasajero brinde una evaluación de su condición médica. Otra cláusula establece que no se indemnizará si el pasajero no brinda información exacta que entre otras cosas pueda impactar en otros pasajeros (lo que puede estar relacionado con los pasajeros que embarcaron en Ushuaia y contagiaron a los demás, aunque ellos hipotéticamente no lo supieran). Se requiere que por tratarse de excursiones aventura, todos los pasajeros deben estar cubiertos por un seguro que cubra accidentes, gastos médicos, repatriación. De lo contrario, Aurora Expeditions podrá no indemnizar en caso de un problema médico que surja durante la expedición, a bordo o en la costa, que resulte en tratamiento médico, repatriación evacuación, uso de avión, etc. La responsabilidad por el pago será

exclusiva del pasajero. El plazo para presentar las quejas es de 30 días desde el fin del viaje. Se establece que todas las disputas y reclamos con relación a este contrato serán regidos por la legislación y jurisdicción australiana.

En cuanto a la Convención de Atenas, Condiciones de las Líneas y Protocolo, éstas establecen que a efectos de realizar cualquier reclamo son los pasajeros los que tienen la carga de la prueba de probar la eventual negligencia de la línea, ya sea porque no tomó las medidas adecuadas para evitar los contagios o porque fue negligente en su accionar al embarcar en Ushuaia pasajeros que podían estar contagiados de Covid-19 (seguramente asintomáticos pero que contagiaban igual), luego de la declaración de la pandemia por la OMS.

Los pasajeros podrían reclamar los daños sufridos (gastos médicos, medicamentos, hospitalización, etc.), lucro cesante (si el tiempo a bordo se extendió más tiempo de lo establecido en el itinerario elegido y el pasajero no pudo volver a trabajar). La Convención de Atenas hace referencia a la muerte o lesiones corporales de un pasajero y lo referido al equipaje.

En el caso que se considerara que el armador actuó con negligencia manifiesta, no podría limitar su responsabilidad.

El otro contrato a analizar es el **contrato de enrolamiento** entre el tripulante y la línea marítima, que se rige por la Convención de Trabajo en el Mar de 2006 y su Reglamento. Allí se establecen las obligaciones del armador en que se acuerda un pago por un trabajo determinado con una serie de características especiales al ser un contrato con gente de mar.

El contrato de trabajo es un contrato especial ya que el trabajador tiene un crédito privilegiado que es un derecho sobre la cosa que se manifiesta a través de una acción in rem (Convención de Privilegios e Hipotecas Marítimas – Ginebra, 1993). La Convención de Trabajo en el Mar de 2006 y su reglamento tienen un capítulo referido a la protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, cuyo fin es proteger la salud de la gente de mar y asegurar que tengan un acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra. El crucero tenía todo lo necesario en cuanto a enfermería, tenía un médico a bordo para consultas y atención adecuada.

En el caso no trascendió información sobre el trabajo de los tripulantes durante el contagio a bordo, pero se sabe que fueron asistidos por el médico de a bordo, al igual que por los médicos uruguayos que embarcaron para evaluar la situación sanitaria y también fueron

controlados desde tierra. Hubo varios tripulantes contagiados, cuando debieron ser hospitalizados así se hizo, uno de ellos agravó su salud y luego de algunos días falleció.

El médico, según sus declaraciones, trabajó hasta que se constató su contagio y es difícil establecer cómo habrá sido el trabajo de los tripulantes durante el aislamiento de los pasajeros ya que el trabajo habrá sido distinto al contratado y en otras circunstancias. Según el médico, la permanencia a bordo de la tripulación fue más allá de lo contratado, seguramente se trabajaron horas extras, con riesgo de contagio y contagio efectivo, etc.

Luego del desembarque de todos los pasajeros y mientras el crucero está en cuarentena en la zona de fondeo y servicios del puerto de Montevideo, puede ser que se haya realizado un cambio en el alojamiento y se haya alojado a los tripulantes en los camarotes de pasajeros y así tener una mejor aislación. La eventual negligencia del armador, que tiene que ser probada por los tripulantes, lo podría hacer responsable por los daños y perjuicios ocasionados por su contagio, daño emergente y daño moral.

Es difícil que los armadores aleguen fuerza mayor, ya que aunque la pandemia pueda llegar a serlo, en el caso se trata de un contrato con privilegio sobre el buque pero además en que el armador decidió continuar y recibir nuevos pasajeros luego de declarada la pandemia por la OMS y continuar o intentar continuar con su itinerario de excursiones en distintos puertos, lo que en la práctica no se logró luego de zarpar del puerto de Ushuaia.

La mayor parte de la tripulación es filipina y sus contratos de enrolamiento vencían a fines de marzo (según declaraciones del médico de a bordo). Aurora Expeditions tenía planeado finalizar su viaje -luego de terminar la cuarentena en la zona de servicios y fondeo del puerto de Montevideo- en Las Palmas, Islas Canarias, pero esto es rechazado por la tripulación. El referido médico declaró que su contrato establecía que él debía ser repatriado a Colombia desde el último puerto del itinerario que sería en el Atlántico Sur.

La Federación Internacional de Trabajadores (ITF) dijo que es difícil estimar cuántos de estos trabajadores siguen atrapados en los barcos tanto de recreo como comerciales. El dirigente de cruceros del sindicato ITF informó que la industria está tratando de repatriarlos por aerolíneas comerciales, vuelos chárter y otras embarcaciones, pero se dificulta por los cierres de fronteras.

#Ver una síntesis de los hechos realizada por la BBC con filmaciones y declaraciones: <https://youtu.be/YhDZfy1I074>

Montevideo, 27 de abril de 2020