



Bruselas, 8.4.2020 C  
(2020) 3100 final

## **COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN**

**Directrices sobre protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para la gente de mar,  
pasajeros y otras personas a bordo de barcos**

**Directrices sobre protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para la gente de mar,  
pasajeros y otras personas a bordo de barcos**

**Resumen**

- *La pandemia de COVID-19 tiene efectos de largo alcance en el transporte marítimo y las personas a bordo de los buques. Las Directrices para medidas de gestión fronteriza para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de bienes y servicios esenciales. <sup>1</sup> declarar que los Estados miembros deben facilitar el tránsito de ciudadanos de la UE y nacionales de terceros países que sean residentes de la UE para su regreso a casa. Trabajadores en funciones esenciales. <sup>2</sup>, independientemente de su nacionalidad, deben poder transitar y viajar para garantizar una actividad profesional continua.*
- *Las personas a bordo de los barcos deberían poder realizar viajes esenciales. Los ciudadanos de la UE varados en Estados miembros distintos de su nacionalidad o residencia, en terceros países o en alta mar deberían poder regresar a sus hogares, si su estado de salud lo permite. <sup>3</sup> Es responsabilidad principal de los operadores de cruceros y armadores organizar el regreso de las personas a bordo, independientemente de si el desembarco se realiza dentro o fuera de la UE.*
- *Muchos marinos en buques de carga que operan en aguas europeas son nacionales de terceros países. Independientemente de su nacionalidad, deberían poder viajar a los puertos donde necesitan embarcarse y poder desembarcar y regresar a sus hogares, lo que también contribuiría a garantizar que el sector permanezca operativo a mediano y largo plazo, según lo confirmado por el Comunicación sobre la implementación de Green Lanes <sup>4</sup> Solo cuando los cambios de tripulación son posibles, el transporte marítimo puede continuar sin interrupciones, salvaguardando el mercado interno mediante la distribución de mercancías en toda la UE y permitiendo la exportación e importación de carga desde y hacia los puertos de la UE. Por lo tanto, los Estados miembros deben designar puertos, donde se faciliten los cambios de tripulación.*
- *Hay aproximadamente 600,000 marinos de todas las nacionalidades que prestan servicio a bordo de barcos de la UE en todo el mundo. La Organización Marítima Internacional recomienda que los cambios de tripulación sean posibles en todo el mundo. <sup>5</sup> Para garantizar la continuidad y la seguridad del transporte marítimo, la Comisión está tomando medidas para facilitar y coordinar los esfuerzos de los Estados miembros para permitir cambios de tripulación en sus puertos.*

---

<sup>1</sup> Directrices para medidas de gestión fronteriza para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de bienes y servicios esenciales, C

(2020) 1753 final, DO C861, 16.3.2020, p. 1–4

<sup>2</sup> Esto incluye, *Entre otros*, gente de mar, personal de transporte marítimo y pescadores.

<sup>3</sup> Las personas a bordo de los barcos deberían poder viajar si no presentan síntomas, no han estado particularmente expuestos al riesgo de infección y no se consideran una amenaza para la salud pública.

<sup>4</sup> Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de Green Lanes en virtud de las Directrices para medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de bienes y servicios esenciales, C (2020) 1897 final, DO C 961, 24.3.2020, p.1.

<sup>5</sup> Carta circular de la OMI No 4204 / Add.6 de 27 de marzo de 2020

## YO. Orientación general

- 1) Los servicios continuos de transporte marítimo son de importancia estratégica clave para la UE, ya que el 75% de las mercancías que entran y salen de la UE y el 30% de las mercancías que circulan en el mercado interior se transportan por mar. Las medidas restrictivas adoptadas para contrarrestar la pandemia de COVID-19 deberían afectar la libre circulación de bienes lo menos posible para mantener la actividad económica. Las restricciones no deberían causar graves perturbaciones en las cadenas de suministro, los servicios esenciales y las economías de los Estados miembros o de la UE en su conjunto.
  
- 2) En línea con *Comunicación sobre la implementación de Green Lanes*, la gente de mar debería se les permita cruzar las fronteras y transitar para asumir sus deberes a bordo de los buques de carga y regresar a casa después de que finalicen sus contratos. Cuando los Estados miembros llevan a cabo exámenes de salud, no deben retrasar de manera significativa que la gente de mar se embarque o repatrie.
  
- 3) Deben tomarse medidas en los puertos de la UE para proteger al personal de transporte marítimo y al puerto **trabajadores, marinos y otras personas a bordo mientras se embarcan y desembarcan**<sup>66</sup> Para garantizar su salud y seguridad, de conformidad con la legislación de la UE sobre salud y seguridad en el trabajo, se deben evaluar todos los riesgos y adoptar las medidas preventivas y de protección adecuadas. <sup>77</sup> La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo ha proporcionado información específica sobre la seguridad y la salud de los trabajadores con respecto a la protección contra la exposición al COVID-19. <sup>88</sup> los *Asesoramiento a los operadores de buques para la preparación y respuesta ante el brote de COVID-19*<sup>99</sup> de la Acción Conjunta Las puertas de enlace saludables de la UE también deben tenerse en cuenta. Cuando se identifica que una persona a bordo representa un riesgo potencial para la salud pública, se deben tomar medidas apropiadas para evitar la transmisión al tiempo que se proporciona acceso rápido a la atención médica adecuada, independientemente de la nacionalidad de la persona. La atención médica también debe ofrecerse a quienes estuvieron en contacto con la persona en cuestión. Los miembros de la tripulación con presuntas infecciones deben autoaislarse cuando sea posible y buscar el desembarco lo antes posible para someterse a las pruebas. Deben usar una máscara médica y evitar cualquier contacto adicional con otras personas que no usan equipo de protección personal mientras están a bordo y al desembarcar.
  
- 4) Los Estados miembros deben consultar a las organizaciones representativas de trabajadores y empleadores en los sectores de envío y puertos al implementar las medidas incluidas en estas directrices.

## II Repatriación de personas a bordo de cruceros y todos los demás buques.

### Recomendaciones para cruceros

- 5) En respuesta a la pandemia de COVID-19, los operadores de cruceros se han detenido temporalmente sus actividades El cese de actividades debería contribuir a limitar las nuevas transmisiones.

---

<sup>66</sup> El personal de transporte marítimo incluye personal que trabaja a bordo de embarcaciones comerciales nacionales e internacionales, embarcaciones mercantes, embarcaciones de remolque y dragado, embarcaciones de petróleo y gas y embarcaciones de suministro, apoyo y reserva en alta mar activas en los sectores de suministro de energía, así como personal operativo, de seguridad y técnico trabajando En tierra apoyando operaciones navales y marítimas.

<sup>77</sup> Directiva 89/391 / CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, sobre la introducción de medidas para fomentar mejoras en la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo; DO L 183 de 29.6.1989, p. 1–8

<sup>88</sup> COVID-19: orientación para el lugar de trabajo; <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

<sup>99</sup> [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID19\\_MARITIME\\_20\\_2\\_2020\\_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480)

en cruceros La responsabilidad principal de organizar el regreso de los pasajeros y los miembros de la tripulación de los cruceros que se embarcan recae en el operador del crucero. <sup>10</sup>) Esto puede incluir la repatriación desde puertos ubicados fuera de la UE y, en particular, la organización de los vuelos charter u otros medios de transporte necesarios.

6) Para los buques marcados en un Estado miembro de la UE, el Estado del pabellón debe permitir a los pasajeros y tripulación para desembarcar en uno de sus puertos. Los Estados miembros deben apoyar al operador del crucero para que haga los arreglos necesarios para la repatriación y el acceso a la atención médica adecuada.

7) Si no es posible que el Estado del pabellón acomode un barco, debe ofrecer asistencia para los operadores de cruceros para hacer los arreglos apropiados con otros Estados miembros de la UE o terceros países. Los arreglos deberían minimizar el tiempo que el buque permanece en el mar al tiempo que proporciona una buena infraestructura médica y conexiones de transporte para repatriaciones. Dichos arreglos deben incluir facilitar el atraque de la embarcación, el desembarque de pasajeros, el examen médico y el tratamiento. También deberían incluir la repatriación de pasajeros y tripulación desde el puerto del otro Estado miembro de la UE o de un tercer país. Se debe prestar especial atención a las necesidades de los pasajeros vulnerables.

8) Si el barco enarbola pabellón de un tercer país, los Estados miembros deben acomodarlo para razones humanitarias. En tales casos, se recomienda que soliciten los arreglos financieros y logísticos apropiados (por ejemplo, equipo de protección personal requerido, instalaciones para cuarentena, alquiler de autobuses, vuelos charter) al operador del crucero antes de atracar, de acuerdo con sus obligaciones. En caso de que no se encuentren dichos arreglos, se debe considerar desembarcar de manera segura y rápida a las personas a bordo y facilitar su tránsito a casa.

9) Si hay personas infectadas con COVID-19 a bordo, el estado del puerto de escala debe considerar la posibilidad de desembarcar donde los hospitales permanentes o temporales circundantes tengan la capacidad suficiente para brindar atención médica adecuada. Una vez que los pasajeros y miembros de la tripulación no infectados o asintomáticos desembarcan, deben ser llevados a instalaciones de cuarentena, si es necesario para controles médicos de seguimiento, o de lo contrario ser repatriados directamente.

10) Permitir el desembarco de nacionales de terceros países por razones humanitarias y facilitar la repatriación, cuando sean nacionales de terceros países con requisitos de visa y por razones de urgencia no hayan podido solicitar una visa por adelantado, los Estados miembros deben otorgar las visas necesarias en la frontera.

11) Si los cruceros con ciudadanos de la UE a bordo necesitan atracar en terceros países, los Estados miembros puede activar el Mecanismo de Protección Civil de la Unión como último recurso, por ejemplo si no

---

<sup>10</sup> Por lo general, un crucero cumple la definición de "paquete" y, por lo tanto, entra en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, sobre viajes combinados y acuerdos de viaje vinculados. Dicha Directiva establece las obligaciones del organizador, incluida la prestación de asistencia a los viajeros en dificultades. Un organizador de cruceros llevará a los viajeros al puerto de desembarque que se proporciona en el contrato de viaje combinado. Si el transporte (por ejemplo, el vuelo) del viajero hacia y desde el puerto de embarque / desembarque del crucero también se incluye en el paquete, el organizador repatriará al viajero a su punto de origen. Se requiere que los organizadores de paquetes saquen protección de insolvencia que cubra la repatriación de viajeros,

Hay vuelos comerciales disponibles. Si se cumplen las condiciones, la Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior y la Delegación de la UE en el tercer país pueden proporcionar asistencia de repatriación.

### **Recomendaciones para todos los buques sobre tránsito y desembarque de pasajeros y tripulación**

- 12) Con respecto al tránsito de pasajeros y tripulación, los Estados miembros deben seguir el *Orientación sobre la aplicación de la Comunicación sobre la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, sobre la facilitación de los arreglos de tránsito para la repatriación de ciudadanos de la UE y sobre los efectos en la política de visados* <sup>11)</sup>
- 13) En particular, los Estados miembros deben facilitar el tránsito de ciudadanos de la UE y de terceros países nacionales con un permiso de residencia o una visa de larga estadía que regresan a su Estado miembro de **nacionalidad o residencia**. <sup>12</sup> Los Estados miembros deberían aplicar la Comisión *Comunicación sobre Directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de trabajadores durante el brote de COVID-19* <sup>13)</sup>
- 14) Con este fin, los Estados miembros deben identificar puertos adecuados que puedan conectarse a pasillos de tránsito seguro establecidos de acuerdo con el *Comunicación sobre la implementación de Green Lanes* <sup>14)</sup>
15. Esto también se aplica cuando tales personas desembarcan de cruceros y otras embarcaciones en la UE puertos que desean regresar a su Estado miembro de nacionalidad o residencia. Los operadores de cruceros o armadores deben coordinar el tránsito de un mayor número de personas con las autoridades nacionales del Estado miembro donde se encuentra el puerto, así como con las autoridades consulares locales de los países de nacionalidad o residencia de los ciudadanos.
- dieciséis. Para este propósito, los operadores de cruceros y los armadores deben establecer el destino de personas con intención de desembarcar. Los operadores de cruceros o armadores deben comunicar esta información, así como el método de tránsito hacia adelante que pretenden organizar a las autoridades mencionadas en el párrafo anterior.
- 17) Cuando un período prolongado a bordo ha llevado a la expiración de los documentos de viaje, Miembro Los Estados deberían, de conformidad con la Directiva 2004/38 / CE <sup>15</sup>, permitir a los ciudadanos de la UE y sus familias

---

<sup>11</sup> Comunicación de la Comisión COVID-19 Orientaciones sobre la aplicación de la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, sobre la facilitación de los arreglos de tránsito para la repatriación de los ciudadanos de la UE y sobre los efectos en la política de visados, C (2020) 2050 final, DO C 1021 de 30.3.2020, p. 3–11

<sup>12</sup> *ibidem*.

<sup>13</sup> Comunicación de las Directrices de la Comisión sobre el ejercicio de la libre circulación de trabajadores durante el brote de COVID-19; C / 2020/2051; DO C 1021 de 30.3.2020, p. 12-14

<sup>14</sup> En C (2020) 1897 final, DO C 961, 24.3.2020, se solicita a los Estados miembros que designen todos los puntos de cruce fronterizo internos relevantes de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y los adicionales en la medida que se considere necesario, como cruces fronterizos de "carril verde" para el transporte terrestre, marítimo y aéreo.

<sup>15</sup> Directiva 2004/38 / CE, de 29 de abril de 2004, sobre el derecho de los ciudadanos de la Unión y de sus familiares a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros, DO L 158 de 30.4.2004, p. 77–123

Miembros que están en posesión de un pasaporte y / o visa vencidos para ingresar a su territorio.

**18) Donde las dificultades temporales impiden la repatriación inmediata de los nacionales de terceros países**

Debido a las restricciones establecidas por el país de nacionalidad, los operadores de cruceros o armadores deben, de acuerdo con sus obligaciones, encontrar acuerdos con el Estado del puerto de escala para garantizar la estadía segura de las personas interesadas. Esto debería incluir el acceso a atención médica adecuada y alojamiento, para lo cual las autoridades estatales pueden tener derecho a solicitar una compensación al operador del barco <sup>dieciséis</sup>.

**19) Con el fin de repatriar a las personas a bordo que puedan tener una infección COVID-19,**

Los Estados miembros deben tener en cuenta la *Asesoramiento para las autoridades sanitarias y los operadores de buques que han decidido suspender los viajes y el atraque a largo plazo de los buques en los puertos de la UE / EEE durante la pandemia de COVID-19*<sup>17)</sup>

**20) Con respecto a la repatriación de ciudadanos de la UE en puertos de terceros países, el crucero**

el operador o el armador deben informar a las autoridades consulares de los Estados miembros representados en el tercer país y, cuando esté disponible, a la Delegación de la UE sobre los medios de repatriación a la UE que pretenden organizar. Las autoridades de los Estados miembros pueden obtener información sobre el posicionamiento de los cruceros que se dirigen a Europa del Sistema de intercambio e información marítima de la Unión <sup>18 años</sup> organizado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

### **Recomendaciones sobre otros buques que se embarcan**

**21) La responsabilidad principal de la repatriación de la gente de mar cuyos buques se embarcan**

la disposición se encuentra con el armador. <sup>19</sup> El Estado del pabellón debería facilitar la repatriación de la gente de mar a bordo de dichos buques, especialmente cuando no hay conexiones de transporte disponibles para el Estado miembro de la gente de mar o el tercer país. Si el miembro de la tripulación tiene una afección aguda que requiere atención médica o una infección sospechada o confirmada por COVID-19, se deben tomar las medidas detalladas en los párrafos 4, 19 y 28.

### **III. Cambios de tripulación**

**22) Para mantener operativos los servicios marítimos, los Estados miembros deben permitir la tripulación**

cambios que tendrán lugar en sus puertos.

**23) Como personal esencial, la gente de mar debería estar exenta de restricciones de viaje cuando se encuentren en**

**tránsito hacia el puerto donde asumen sus funciones. <sup>20</sup> Esto está en línea con la Comisión *Comunicación sobre Restricción temporal en viajes no esenciales a la UE* <sup>21)</sup> Miembro**

---

<sup>dieciséis</sup> Para la gente de mar, se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>17</sup> Ver:

[https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID19\\_Stationed\\_ships\\_18\\_3\\_2020\\_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500)  
<sup>18 años</sup> SafeSeaNet, <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

<sup>19</sup> Véanse en particular las normas A2.1 y A2.5.1 del anexo de la Directiva 2009/13 / CE y las disposiciones relacionadas del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>20</sup> Directrices para medidas de gestión fronteriza para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de bienes y servicios esenciales, C

(2020) 1753 final, DO C861, 16.3.2020, p. 1-4

<sup>21</sup> COM (2020) 115 final, Comunicación sobre COVID-19: Restricción temporal para viajes no esenciales a la UE

Los Estados deberían aplicar a este respecto las medidas descritas en el *Directrices sobre el ejercicio de la libre circulación de trabajadores durante el brote de COVID-19*<sup>22</sup>

- 24) Incluso donde se permiten cambios de tripulación, se ha convertido en un desafío para la gente de mar viajar al país donde deben embarcar, ya que las conexiones de transporte ahora son muy limitadas. Debería considerarse la posibilidad de organizar viajes específicos para facilitar que la gente de mar viaje desde y hacia los puertos marítimos, según lo prescrito en el *Comunicación sobre la implementación de Green Lanes*.
- 25) Gente de mar que es nacional de terceros países con requisitos de visa y que por razones de urgencia no han podido solicitar una visa por adelantado, se les debe otorgar la visa necesaria en la frontera.
- 26) La mayoría de los Estados miembros han tomado medidas para permitir la extensión del empleo de la gente de mar **Acuerdos**<sup>23</sup> (SEA) bajo ciertos requisitos. Estos se cumplen cuando se impiden la repatriación o los cambios de la tripulación. Los Estados miembros también permiten extensiones de documentos de cumplimiento laboral marítimo vencidos. Del mismo modo, los Estados miembros emisores y avaladores otorgan la extensión temporal de los **certificados esenciales hasta el final del período de emergencia**. La Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>24</sup> y OIT<sup>25</sup> han emitido orientaciones sobre la extensión de certificados y EAE de la gente de mar.<sup>26</sup>
- 27) Extender la duración habitual de 11 meses de un SEA puede aumentar la fatiga y ser perjudicial a la salud mental de la gente de mar y la seguridad marítima. Por lo tanto, los SEA no deben extenderse más allá de lo necesario. La gente de mar debería poder permanecer a bordo si es necesario durante un período razonable más allá **de sus turnos programados**.<sup>27</sup> **En caso de expiración del pasaporte de la gente de mar sin acceso a los servicios consulares**, se debe desalentar la extensión de los SEA y facilitar la repatriación. Si la repatriación no es posible, el operador y el Estado del pabellón deberían, con el acuerdo del marino, tomar medidas para extender la SEA y establecer acuerdos para garantizar la repatriación del marino en el punto más temprano posible.
- 28) **Para reducir los riesgos de transmisión de COVID-19, los armadores deben establecer adecuadamente** procedimientos de seguridad a bordo cuando una nueva tripulación comienza su servicio. De conformidad con la legislación de la **UE, deben evaluarse todos los riesgos y deben adoptarse las medidas preventivas y de protección adecuadas**.<sup>28</sup> Si bien deben realizarse exámenes médicos, no deben ser indebidamente

---

<sup>22</sup> Comunicación de las Directrices de la Comisión sobre el ejercicio de la libre circulación de trabajadores durante el brote de COVID-19, C / 2020/2051; DO C 102 I de 30.3.2020, p. 12-14

<sup>23</sup> Toda persona de mar empleada en una embarcación a la que se apliquen los Reglamentos de 2014 de la Marina Mercante (Convenio sobre el trabajo marítimo) (Requisitos mínimos para la gente de mar, etc.) debe tener un Acuerdo de empleo de la gente de mar legalmente exigible.

<sup>24</sup> Carta circular de la OMI No 4204 / Add.5 de 17 de marzo de 2020

<sup>25</sup> Declaración de la Mesa del Comité Tripartito Especial sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19) de 31 de marzo de 2020

<sup>26</sup> También se hace referencia a la nota de los servicios de la Comisión sobre los requisitos del derecho de la Unión con respecto a los certificados regidos por el

derecho de la Unión y, más específicamente, los requisitos que plantean dificultades debido a las medidas adoptadas en el contexto de la crisis COVID-19, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020/03/20200326\\_circular\\_guidelines\\_on\\_requirements\\_for\\_sea\\_crew\\_members\\_during\\_the\\_covid-19\\_pandemic.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020/03/20200326_circular_guidelines_on_requirements_for_sea_crew_members_during_the_covid-19_pandemic.pdf)

. La lista de certificados a que se hace referencia se actualizará con respecto a los certificados de gente de mar.

<sup>27</sup> Se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>28</sup> Directiva 89/391 / CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, sobre la introducción de medidas para fomentar mejoras en la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo; DO L 183 de 29.6.1989, p. 1–8

retrasar a la gente de mar de asumir sus deberes a bordo. Debería tenerse en cuenta la información de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo y el Consejo de las Puertas Saludables de la UE a que se refiere el apartado 3.

- 29) De acuerdo con el consejo mencionado en el párrafo 3, la opción principal para garantizar que gente de mar en riesgo de infección con COVID-19<sup>29</sup> pueden comenzar sus deberes deben probarse antes de embarcarse. En los casos en que las pruebas no estén disponibles debido a la capacidad limitada, en su lugar, se deben usar controles de temperatura e historial de síntomas respiratorios recientes o contacto con cualquier persona infectada con COVID-19.

#### **IV. Puertos designados para cambios de tripulación**

- 30) En consulta con la Comisión, los Estados miembros deberían, en coordinación entre ellos mismos, designar varios puertos en la Unión para cambios rápidos de tripulación. Los puertos deben estar geográficamente dispersos para cubrir la Unión y deben estar conectados a aeropuertos operativos y estaciones de ferrocarril. Los Estados miembros deben prever la posibilidad de operaciones de vuelo y ferroviarias dedicadas o regulares para garantizar las conexiones de transporte para los cambios de tripulación, permitiendo viajes rápidos y repatriaciones de la gente de mar.

- 31) Estos puertos designados deben tener un alojamiento cercano donde la gente de mar pueda esperar para la llegada del barco deben abordar o para su vuelo, tren o barco si no sale el mismo día. Este alojamiento debe tener instalaciones adecuadas que les permitan refugiarse en el lugar. Esto debería permitir pasar 14 días de cuarentena<sup>30</sup> antes de embarcar y después de desembarcar si el Estado miembro en cuestión lo requiere y si las pruebas no están disponibles.

- 32) Los puertos deben tener servicios médicos accesibles y adecuados disponibles para la gente de mar. cuando se embarcan, desembarcan y durante sus períodos de cuarentena. También deberían estar equipados con servicios de asistencia social accesibles.<sup>31</sup>

- 33) Debido a la naturaleza internacional del sector marítimo, las dificultades relacionadas con la tripulación los cambios no se limitan a las operaciones en la Unión Europea. En promedio, alrededor de 100,000 marinos alcanzan el final de sus contratos de trabajo en cualquier mes del mundo. La práctica de designar puertos donde los cambios de tripulación pueden tener lugar de manera segura y sin obstáculos se puede compartir con terceros países para su implementación en todo el mundo.

#### **V. Recomendaciones sanitarias y suministros de barcos.**

- 34) La gente de mar debería tener acceso a una atención médica adecuada lo más comparable posible disponible para trabajadores en tierra. Deben recibir acceso inmediato a medicamentos, información y tratamiento para cualquier condición de salud que lo requiera.<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> Definición de caso y vigilancia europea para COVID-19:

<https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

<sup>30</sup> El período de cuarentena recomendado puede cambiar a medida que haya más información disponible sobre COVID-19. Deben seguirse las duraciones recomendadas por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades y las autoridades sanitarias de los Estados miembros.

<sup>31</sup> Se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>32</sup> Se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).



**35) El contacto entre la tripulación y los trabajadores portuarios, incluidos los pilotos, debe reducirse a mínimo absoluto para proteger a todas las personas del riesgo de transmisión de COVID-19** <sup>33)</sup> Para cualquier contacto necesario, se debe usar equipo de protección personal (EPP) y se deben tomar medidas de distanciamiento social. Mientras todos los miembros de la tripulación estén sanos, el riesgo a bordo del barco es menor que en tierra. Por lo tanto, la concesión de licencia en tierra debe considerarse cuidadosamente, teniendo en cuenta el bienestar general de los miembros de la tripulación en las circunstancias actuales. <sup>34)</sup> La tripulación de los barcos donde todos los miembros están sanos y cuya escala en el puerto anterior tuvo lugar hace más de dos semanas no debe ser puesta en cuarentena cuando desembarcan para repatriarse.

**36) Los Estados miembros deben garantizar que el capitán de un barco busque asesoramiento médico tan pronto como sea posible posible por cualquier sospecha de infección COVID-19 de miembros de la tripulación.** <sup>35)</sup> Esto es relevante para la seguridad de la tripulación, los pasajeros y la salud pública en el Estado del puerto (véase la página VII a continuación).

**37) En caso de que un buque sea identificado como portador de personas con COVID-19 confirmado o sospechado** las infecciones a bordo, el próximo puerto de escala, o si es necesario, un puerto más cercano, deben garantizar que pueda recibirlo. El buque en cuestión no debe ser redirigido sin justificación. En caso de que la priorización de diferentes perfiles de salud en la región del puerto elegido no permita la provisión de atención médica adecuada de la gente de mar afectada, el barco debe ser recibido por el puerto disponible más cercano que pueda proporcionar la atención y las instalaciones necesarias.

**38) Para la gente de mar con sospecha de infección y síntomas leves, se deben realizar pruebas** en el próximo puerto de escala y todos los miembros de la tripulación deben tener acceso a una atención médica adecuada. Como parte de esto, la persona o personas en cuestión deben ser evacuadas y recibir atención médica adecuada. Si se sospecha que una persona a bordo está infectada con COVID-19, todos los miembros de la tripulación deben observar una cuarentena de 14 días <sup>36)</sup>, ya sea a bordo o en tierra. <sup>37)</sup> Esto no debería aplicarse si la prueba del miembro de la tripulación con la sospecha de infección es negativa o después de que el miembro de la tripulación en cuarentena da negativo para COVID-19.

---

<sup>33)</sup> Los ejemplos incluyen el establecimiento de equipos dedicados para operaciones en puerto como pilotos, amarres, terminales de control, desinfección después de cada turno, favoreciendo el intercambio de documentos a través de dispositivos electrónicos, desinfección después de cada turno, etc.

<sup>34)</sup> Las vacaciones en tierra están cubiertas por la Directiva 2009/13 / CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se implementa el Acuerdo celebrado por las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica Directiva 1999/63 / CE, DO L 124 de 20.5.2009, p. 30-50.

<sup>35)</sup> El Convenio sobre el trabajo marítimo en la Norma A4.1 requiere, para cualquier persona a bordo, que la autoridad competente garantice mediante un sistema previamente acordado que el asesoramiento médico por radio o comunicación vía satélite a los buques en el mar, incluido el asesoramiento especializado, esté disponible las 24 horas del día. ; El asesoramiento médico, incluida la transmisión en curso de mensajes médicos por radio o comunicación por satélite entre un barco y los que están en tierra dando el consejo, estará disponible de forma gratuita para todos los buques, independientemente de la bandera que enarbolan.

<sup>36)</sup> El período de cuarentena recomendado puede cambiar a medida que haya más información disponible sobre COVID-19. Deben seguirse las duraciones recomendadas por los Centros Europeos de Prevención y Control de Enfermedades y las autoridades sanitarias de los Estados miembros.

<sup>37)</sup> Recomendaciones de cuarentena en línea con la Organización Mundial de la Salud, Consideraciones para la cuarentena de individuos en el contexto de la contención de la enfermedad por coronavirus (COVID-19), Orientación provisional, 19 de marzo de 2020

**39) Los buques siguen estando legalmente obligados a transportar suministros para buques.<sup>38</sup> y equipo de protección personal**

debe usarse para proteger a las tripulaciones de la exposición al COVID-19. El régimen de la Unión con respecto a la exportación de equipos de protección personal no lo impide. La entrega de equipos como suministros para buques no requiere la autorización de exportación definida en el Reglamento (UE) 2020/402<sup>39</sup> Se refiere específicamente al procedimiento aduanero de exportación, y este procedimiento aduanero no se aplica a los suministros de buques en virtud del Código Aduanero de la Unión<sup>40</sup>)

**40) Se debe aumentar la cantidad de equipo de protección personal a bordo para garantizar**

suministros suficientes para las siguientes tres situaciones:

- Interacción del número requerido de miembros de la tripulación con pilotos;
- En caso de que un miembro de la tripulación caiga enfermo para permitir que otras personas a bordo interactúen con ellos;
- Licencia en tierra (aunque la licencia en tierra debe reducirse tanto como sea posible).

**41) Los requisitos mínimos de seguridad y salud para mejorar el tratamiento médico a bordo.**

los vasos deben ser seguidos.<sup>41</sup> Los medicamentos a bordo deben reflejar las recomendaciones de la última versión de la OMS *Guía médica internacional para buques* y el anexo C de la OMI *Orientación para los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar.*<sup>42</sup>)

**VII. Recomendación para informes actualizados COVID-19 adicionales de barcos que se aproximan a puertos de la UE**

**42) La Declaración Marítima de Salud (MDH) ya se requiere en de acuerdo con la UE**

ley<sup>43</sup>) Debe informarlo el capitán o cualquier otra persona debidamente autorizada por el operador del buque a la autoridad competente designada por ese Estado miembro. La notificación se realizará a través de la Ventanilla Única Nacional y antes de llegar a un puerto situado en un Estado miembro de la UE:

- a. al menos con 24 horas de anticipación; o
- si. a más tardar, en el momento en que el barco abandone el puerto anterior, si el tiempo de viaje es menor de 24 horas; o
- C. si no se conoce el puerto de escala o si se cambia durante el viaje, tan pronto como esta información esté disponible.

**43) El MDH debe estar disponible en la Ventanilla Única Nacional. Permite cualquier relevante**

autoridad para verificar el estado de salud de las personas a bordo de un barco antes de que ingrese a sus puertos.

---

<sup>38</sup> Directiva 92/29 / CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, sobre requisitos mínimos de seguridad y salud para mejorar el tratamiento médico a bordo de

los buques; DO L 113 de 30.4.1992, p. 19–36

<sup>39</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2020/402 de la Comisión, de 14 de marzo de 2020, por el que la exportación de determinados productos está sujeta a la

presentación de una autorización de exportación, DO L 771 de 15.3.2020, p. 1–7

<sup>40</sup> Reglamento (UE) no 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el Código aduanero de la Unión,

DO L 269 de 10.10.2013, p. 1–101

<sup>41</sup> Directiva 92/29 / CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, sobre requisitos mínimos de seguridad y salud para mejorar el tratamiento médico a bordo de

los buques; DO L 113 de 30.4.1992, p. 19–36

<sup>42</sup> Carta circular de la OMI No 4204 / Add.4 de 5 de marzo de 2020

<sup>43</sup> Directiva 2010/65 / UE, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades de notificación para los buques que llegan y / o salen de los puertos de los Estados

miembros, DO L 283 de 29.10.2010, p. 1–10

44) COVID-19 se propaga muy rápidamente y tiene un período de incubación de hasta 14 días. Eso es  
recomendó que los Estados miembros soliciten al capitán del buque que comunique la siguiente información a  
la autoridad pertinente 4 horas antes de la llegada estimada al puerto de escala:

- a. Número total de personas a bordo (tripulación y pasajeros);
- si. Número de personas infectadas con COVID-19;
- C. Número de personas sospechosas de estar infectadas con COVID-19<sup>44)</sup>

Esta información se puede comunicar a través de radio VHF marina o mediante MDH actualizado.

---

<sup>44</sup> Según lo definido por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades:

<https://www.ecdc.europa.eu/en/newsevents/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>