

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 27 de marzo de 2020  
Ref: Puertos 11/2020/AB

### Asunto: Coronavirus:

1. Buques inactivos
2. Relevos de tripulaciones en puerto español.
3. Practicaje: recomendaciones a los buques.

Muy Srs. nuestros:

#### 1. Buques inactivos.

- **Modificación del Oficio de la DGMM sobre estancia prolongada en puerto y tripulación mínima de seguridad para buques de bandera española.**

A instancias de ANAVE, la DGMM ha modificado el Oficio sobre “Estancia prolongada en puerto/tripulación mínima de seguridad”, que les enviamos el 20 de marzo en la circular de referencia SMA 24/2020/AB, y cuya versión actualizada les adjuntamos en el **Anexo 1**.

Este nuevo Oficio introduce un único cambio con respecto al texto del documento anterior. En concreto, establece que **no se va a exigir a los buques de bandera española aportar una copia de los certificados estatutarios y de la Sociedad de Clasificación** cuando la compañía solicite la estancia prolongada en puerto de un buque. El resto del Oficio no ha sufrido cambios.

ANAVE había pedido a la DGMM simplificar al máximo posible la carga administrativa y burocrática de las empresas que soliciten el amarre de un buque, eliminando los documentos que no fuesen estrictamente imprescindibles. Lamentablemente, la DGMM sólo ha hecho la excepción para los certificados estatutarios y de la SSCC.

No obstante, el Director General de la Marina Mercante nos ha indicado que, en caso de encontrar dificultades o retrasos para conseguir la aprobación de una estancia prolongada de un buque en puerto, se lo indicásemos para hacer las gestiones para su agilización.

- **Agilización de los trámites para solicitar la estancia prolongada en puerto de buques inactivos.**

Varias empresas nos han informado de que el tiempo de respuesta de algunas AAPP a la solicitud para autorizar el amarre de un buque en puerto y para otros trámites se está alargando demasiado debido a que las AAPP les indican que deben consultar estos asuntos con Puertos del Estado.

Nos hemos puesto en contacto con Puertos del Estado y les hemos pedido que den instrucciones a las AAPP para que agilicen lo más posible la respuesta a estas peticiones. Además, hemos solicitado una suspensión del cobro de las tasas portuarias de los buques no están operativos. Nos han contestado que están tratando de coordinar y atender las demandas y problemas que están surgiendo con motivo del COVID-19 entre las distintas AAPP y se han brindado a colaborar para resolver las dudas y problemas que puedan ir surgiendo.

Asimismo, nos han informado de que ya han enviado a las AAPP un listado de recomendaciones de actuación, que incluyen algunas medidas en materia económica (ver **Anexo 2**), y que están trabajando en un borrador de RD-Ley que previsiblemente incluirá medidas concretas sobre la tasa al buque a liquidar en caso paralización de la actividad.

## **2. Posibles problemas para efectuar los relevos de tripulaciones en puerto español.**

El 22 de marzo se publicó en el BOE la Orden INT/270/2020 sobre cierre de fronteras, que establece los criterios aplicables para denegar la entrada a toda persona nacional de un tercer país, si bien excluye, en su apartado e) al *“personal dedicado al transporte de mercancías, en el ejercicio de su actividad laboral y personal de vuelo necesario para llevar a cabo las actividades de transporte aéreo comercial”*.

Como les informamos en la circular SMA 26/2020/AB, la DGMM considera que esta definición incluye a los marinos y a las personas que transportan mercancía por carretera, ferrocarril, etc., lo que significaría que podrían pasar por las fronteras españolas marinos extranjeros para hacer relevos de tripulación en puertos españoles. La DGMM nos concretó en particular este punto de los relevos.

El Director General de Marina Mercante, D. Benito Núñez, nos ha pedido que le informemos en caso de que alguna empresa tenga problemas para hacer relevos en puerto español.

## **3. Practicaje: recomendaciones a los buques para llevar a cabo el embarque del práctico ante el COVID-19.**

Puertos del Estado y el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto han elaborado un documento conjunto de 2 páginas sobre “Recomendaciones para los operadores de buques como respuesta al brote del COVID-19 durante los servicios de practicaje”, que les adjuntamos en el **Anexo 3**, para contribuir a la prevención de contagios durante la prestación del servicio de practicaje a bordo de los buques.

Las recomendaciones son las siguientes:

- 1 hora antes de que embarque el práctico, la tripulación que no sea imprescindible deberá permanecer alejada de la ruta designada desde el punto de embarque del práctico hasta el puente.
- Justo antes de embarcar el práctico, se deberán limpiar con una solución adecuada todas las superficies y equipos del puente o alerones que el práctico pueda tocar.
- El puente deberá mantenerse bien ventilado, abriendo puertas y ventanas.
- Los tripulantes que se encuentren en el punto de embarque deberían usar mascarilla protectora y guantes de goma, siempre que dispongan de ellos.
- La ruta desde el punto de embarque hasta el puente deberá transcurrir por la cubierta exterior, siempre que sea posible.
- En el puente sólo deben estar los tripulantes imprescindibles para la navegación, que tendrán colocados una mascarilla protectora y guantes de goma, siempre que dispongan de ellos.
- A menos que sea necesario para la seguridad del práctico (por ejemplo, durante el proceso de embarque), de la tripulación o del buque, debería guardarse al menos 2 m de distancia entre el práctico y la tripulación.
- Deberán tomarse precauciones similares durante el desembarque del práctico, ya sea a tierra o en la mar.

Saludos cordiales,

Manuel Carlier  
Director General

-----<<<

**Confidencialidad:** La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

**Confidentiality:** *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

**Advertencia de seguridad:** Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

**Security warning:** *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



MINISTERIO  
DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y  
AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y  
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE  
TRANSPORTES Y MOVILIDAD  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE LA MARINA MERCANTE

## O F I C I O

FECHA: 25/03/2020

ASUNTO: ESTANCIA PROLONGADA EN PUERTO / TRIPULACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

**DESTINATARIO: CAPITANÍAS MARÍTIMAS & PUERTOS DEL ESTADO**

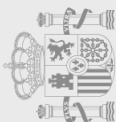
Ante la situación epidemiológica producida por la extensión del nuevo coronavirus COVID-19 y debido a las medidas tomadas por el gobierno en relación con el tráfico y limitaciones de movilidad se están realizando solicitudes (esperándose recibir más), para la reducción de tripulaciones mínimas de seguridad en atraques de larga estancia.

Con el objeto de aclarar y facilitar el cómo proceder en estos casos, se informa de lo siguiente:

Un **buque inactivo** es aquel que, por voluntad de la compañía, reduce su operatividad al objeto de reducir costes. Esta reducción de actividad puede consistir en reducción de tripulación, en pérdida de operatividad y conservación de determinados sistemas u otras condiciones. Básicamente encontramos dos posibilidades, los buques inactivos con pérdida de propulsión y gobierno ("cold lay-up" o "cold stack") o buques que mantienen su operatividad total o parcial ("hot lay-up" o "hot stack").

La regulación básica de la **estancia prolongada** de buques inactivos la encontramos en el **Artículo 16 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima**. Lo primero que establece la norma es que en ningún caso se podrá autorizar un buque inactivo cuando perjudique a la seguridad de la navegación o constituya un peligro para las personas, bienes o el medio ambiente. Esta norma, además, exige que, para aquellos buques que pretendan realizar una larga estancia en un puerto en modo inactivo, **sean autorizados por la Autoridad Portuaria** que designará lugar de amarre, periodo y demás condiciones de permanencia y, **ésta, recabará de la Capitanía Marítima el informe de seguridad y en todo caso la tripulación de seguridad para dicha estancia**. Si se pretendiese una estancia prolongada de un buque inactivo fuera de zona portuaria todas las competencias recaen en el Capitán Marítimo. La norma también **habilita a la Capitanía Marítima para exigir la constitución de una garantía** que cubra los posibles daños o perjuicios que pudieran ocasionar.

Por lo previamente expuesto, la comunicación y acuerdo entre Capitanía y Autoridad Portuaria se hace necesaria, y, entre otras, a modo de breve guía **se deberían tener en cuenta una serie de medidas/condiciones** sin olvidar la actual situación de estado de alarma:





**a)** Cuando la Autoridad Portuaria solicite informe de seguridad, se estudiará el caso, **requiriéndose con carácter general, la siguiente información**, pudiendo ésta ser ampliada/reducida en función del tipo de buque y condiciones:

**Zona de atraque** propuesta.

**Características** del buque (dimensiones, propulsión, plano de disposición general, etc.).

**Plan de amarre**, contemplando las condiciones de viento y mar predominante y las peores previsibles.

Copia del Documento de Tripulación mínima del buque.

**Tripulación de seguridad propuesta por el armador.**

Descripción de los **sistemas de seguridad y vigilancia** de la protección que se van a mantener.

Copia de las autorizaciones de la bandera en las que se acepte las tripulaciones propuestas por el armador, con los posibles condicionantes o limitaciones.

Copia de los **seguros de responsabilidad civil** que cubran cualquier incidencia producida por los buques durante la parada, y en especial lo relativo a contaminación, hundimiento, colisión o averías a otros buques, repatriación y copia del certificado de P&I.

Copia de los **certificados estatutarios** y de la Sociedad de Clasificación (no necesario para buques nacionales).

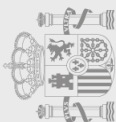
Declaración de la compañía en la que asegure que todas las unidades mantendrán su **capacidad de propulsión** y de gobierno de forma autónoma durante su estancia en Puerto, y serán **capaces de abandonar el atraque y salir del Puerto con seguridad**, en caso de que sea requerido por la Autoridad Portuaria.

Descripción de las condiciones meteorológicas en las que **resulte necesario disponer de la asistencia de remolcadores** para realizar la maniobra de salida y descripción del procedimiento de abandono del puerto.

**Plan de contingencias** sobre los riesgos potenciales evaluados durante la parada y los procedimientos de actuación de las tripulaciones.

**b)** Los buques o artefactos **dispondrán de fuente de energía suficiente** para los equipos de seguridad, salvamento, contraincendios, radio y navegación. Además, dispondrán de propulsión y gobierno suficiente para salir de su puesto de atraque y permanecer, al menos, 24 horas en la mar. En ningún caso se autorizará buques o artefactos inactivos sin capacidad de propulsión y gobierno, en el caso de artefactos que carezcan de los mismos se establecerán requisitos específicos.

**c)** Los buques o artefactos mantendrán durante su inactividad **certificación adecuada** de la sociedad de clasificación (certificación de lay-up) y certificados de garantías y seguros requeridos por la normativa en vigor.





**d)** La tripulación mínima de seguridad, se determinará a la vista de las características del buque o artefacto, de su capacidad de maniobra y de otros indicios detectados, teniendo en cuenta que debido a la situación actual no sería conveniente realizar una visita a bordo para llevar a cabo la inspección previa.

Para cada caso en concreto, la Capitanía Marítima emitirá un informe vinculante a la Autoridad Portuaria. Para la reducción de la tripulación mínima de seguridad, se emitirá una resolución donde se incluyan las condiciones generales y particulares.

Normativa de referencia:

**Artículo 149.1.20 de la Constitución Española de 1978**, establece como competencia exclusiva del Estado la Marina Mercante.

**Artículo 266.4.g) del 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, determina como responsabilidad del Capitán Marítimo “[...] todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción[...]”.

**Artículo 4 del Real Decreto 638/2008**, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, establece el ámbito geográfico competencial de las Capitanías Marítimas.

**Artículo 16 de la Ley 14/2014**, de 24 de julio, de Navegación Marítima sienta los requisitos legales para la autorización de buques inactivos en aguas españolas.

**Artículo 21 de la Ley 14/2014**, de 24 de julio, y el **artículo 266.4.b) del Real Decreto Legislativo 2/2011**, de 5 de septiembre, establecen como competencia del Capitán Marítimo la autorización de fondeo fuera de zonas debidamente designadas.

El Director General de la Marina Mercante  
(firmado electrónicamente)

Benito Núñez Quintanilla





**ASUNTO: RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN PARA LAS AUTORIDADES PORTUARIAS ANTE LA CRISIS CREADA POR EL COVID-19 Y MEDIDAS ADOPTADAS POR PUERTOS DEL ESTADO.**

Ante la situación de emergencia que actualmente acontece en el Estado español como consecuencia del COVID-19, y tras las medidas en el ámbito laboral derivadas del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma y las pautas de actuación para las obras en curso, procede abordar otra serie de actuaciones en diferentes ámbitos en los cuales están surgiendo dificultades derivadas de la crisis sanitaria.

El objeto de estas recomendaciones, que se dictan al amparo del artículo 18.1.n) del TRLPEMM, es clarificar y fijar las actuaciones más pertinentes en orden a garantizar liquidez económica que garantice la continuidad de la actividad de los operadores concurrentes en los puertos, paliando los efectos negativos imputables a la crisis sanitaria del COVID-19; abordar cuestiones surgidas en materia de contratación; y ampliar las medidas en relación con el personal de la Autoridades Portuarias.

Estas medidas tendrían carácter de excepcionales y transitorias, y consideramos que pueden ser adoptadas en el marco legal vigente. Lo cual no obsta para que en fechas próximas puedan adoptarse otras medidas que requieran para su implantación una norma con de rango legal.

**1. MEDIDAS ECONOMICAS**

Las dificultades económicas en las que pueden incurrir los operadores concurrentes en los puertos están relacionadas, hoy en día, principalmente con la caída de actividad o de tráfico consecuencia de esta crisis. Las medidas atañen pues a los operadores que ocupan el dominio público portuario o a aquellos otros que lo utilizan con el fin de realizar una actividad directamente relacionada con el tráfico portuario. Dos serían los ámbitos de estas recomendaciones:

### 1.1. Aplazamiento de pagos.

➤ Conforme al artículo 14 del Real Decreto-Ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19, se concede el aplazamiento del ingreso de la deuda tributaria correspondiente a todas aquellas declaraciones-liquidaciones de tasas portuarias, cuyo plazo de presentación e ingreso finalice desde la fecha de entrada en vigor del citado Real Decreto-Ley y mientras dure la situación de emergencia, siempre que cumplan los requisitos que se indican en el citado Real Decreto-Ley.

Las condiciones del aplazamiento son:

- Plazo de 6 meses
- No se devengarán intereses de demora durante el periodo del aplazamiento.
- La aplicación de los umbrales previstos en dicho precepto (volumen de operaciones del deudor no superior a 6.010.121,04 euros en el año 2019; cuantía de la deuda inferior a 30.000 euros).

➤ En relación con la tasa de ocupación, la exigencia del pago por adelantado se vincula a los plazos de pago que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización dentro de cada periodo de un año, siendo susceptibles tales plazos de ser revisados, entendiendo que en las circunstancias actuales, de producirse, no sería una modificación sustancial. Asimismo, conforme al artículo 179.3 del TRLPEMM, se admiten por parte de la Autoridad Portuaria pagos diferidos de la misma, cuando se trate de importes devengados en un periodo igual o superior a un año, con los requisitos que marca dicho Texto Legal. Entre los requisitos que se recogen en el citado artículo figura un plan de pagos diferidos a ser aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previo informe favorable de Puertos del Estado. En los acuerdos a adoptar por los Consejos de Administración, se puede valorar no gravar intereses ni solicitar garantías, atendiendo a la legislación vigente en el momento de su aprobación.

➤ Con carácter general, y según valoración de cada Autoridad Portuaria, se recomienda que en las liquidaciones se apuren los plazos máximos dentro del límite legal permitido para llevarlas a cabo.

### **1.2. Reducción temporal de la exigibilidad de tráficos mínimos**

Se recomienda la reducción de los requisitos de exigencia de los tráficos mínimos incorporados en los títulos de concesiones cuyo objeto se haya visto afectado por la crisis del COVID-19.

Las condiciones de esta reducción son:

- Solo hace referencia a los tráficos mínimos exigidos en el año 2020, por tanto, sería una decisión de modificación temporal del título concesional con carácter excepcional por parte del Consejo de Administración.
- Deberán ser aprobadas por la Autoridad Portuaria con criterios de proporcionalidad en relación con los efectos del COVID-19 sobre la actividad de la concesión, caso por caso.

### **1.3. Medidas adoptadas por Puertos del Estado**

- Se suspenderá, a petición explícita de cada Autoridad Portuaria, la primera aportación trimestral del ejercicio 2020 a Puertos del Estado, fijada para el próximo 31 de marzo. Dicha aportación se efectuará a lo largo de 2020, en fecha que se notificará, sin devengar intereses por el aplazamiento.
- De forma transitoria, no se van a exigir las devoluciones de las cantidades no justificadas (a reintegrar) del Fondo de Compensación Interportuario de 2019. A los efectos de reintegro se aprobará un calendario que tenga en cuenta la incidencia de la situación de crisis actual.
- Puertos del Estado, al amparo del art. 160.1 de TRLPMM, estudiará la posibilidad de conceder préstamos a las Autoridades Portuarias que justifiquen necesitarlos sobre todo en relación con aquellos gastos derivados de las medidas de ayuda a los trabajadores del sistema portuario, dirigidas a paliar los efectos de la crisis del COVID-19.
- Puertos del Estado abrirá un período de modificación de los planes de empresa de las Autoridades Portuarias para modificar las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias y adaptarlas, en su caso, a la situación actual.
- Se recomienda movilizar los fondos necesarios para atender los gastos corrientes que se deriven de la crisis actual, de forma justificada y en la medida

de las posibilidades de cada AP. Su convalidación se realizará, en su caso, por Puertos del Estado, en los próximos planes de empresa.

- Desde el Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios, se hará seguimiento del funcionamiento de los servicios portuarios, y se podrán proponer aquellas medidas que estime adecuadas adoptar a fin de mantener las obligaciones de servicio público y la seguridad marítima.

### **1.4. Otras cuestiones.**

En línea con las medidas adoptadas por algunas Autoridades Portuarias, se recomienda reducir el plazo de pago a proveedores todo lo posible.

## **2. CONTRATACIÓN**

2.1 Se recomienda para todos aquellos contratos licitados por las Autoridades Portuarias y cuya fecha de finalización del plazo de presentación de ofertas se encuentre comprendido entre el 16 y el 31 de marzo de 2020, ambos incluidos, AMPLIAR dicho plazo en 30 días naturales desde la fecha señalada, en cada convocatoria de licitación concreta, como límite para la presentación de las proposiciones, dándole la publicidad reglamentaria. En referencia a las restantes fechas que pudieran aparecer en el anuncio inicial, se entenderán ampliadas igualmente en 30 días naturales desde la fecha señalada en el mismo.

2.2 El artículo 34 del Real Decreto-Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, reconoce al contratista el derecho a percibir determinados conceptos indemnizatorios por los daños y perjuicios efectivamente soportados por dicho contratista durante el período de suspensión del contrato. No será de aplicación lo previsto en los artículos 208 y 239 de la Ley de Contratos del Sector Público. Esta previsión será aplicable, asimismo, a los contratos celebrados en el ámbito de los sectores excluidos. Los conceptos indemnizatorios son los fijados en el Real Decreto Ley y de acuerdo con el procedimiento que el mismo establece.

## **2. PERSONAL**

Se recomienda implementar, previa solicitud, todas las medidas de ayuda a los trabajadores del sistema portuario de interés general, especialmente los préstamos y anticipos de nómina, a efectos de paliar las dificultades económicas personales o familiares que pudieran sufrir por razón del Covid-19, en los términos establecidos en los acuerdos locales. En su caso, considerar la modificación de los citados acuerdos para mejorar las condiciones, principalmente en cuanto al importe y al tiempo de amortización principalmente.

## **3. MEDIDAS ADMINISTRATIVAS**

En previsión de que, como consecuencia de la crisis provocada por el Covid-19, sea preciso adoptar con carácter inmediato medidas de extraordinaria urgencia y necesidad que sean competencia del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria a tenor de las disposiciones legales, Puertos del Estado entiende oportuno que los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, para esos supuestos exclusivamente y sólo mientras permanezca en vigor el estado de alarma decretado por el Gobierno de la Nación (incluyendo sus eventuales prórrogas), se puedan plantear, de reunirse, delegar sus competencia en sus Presidentes o Presidentas. En caso de producirse la delegación, cuando se hiciera uso de la misma, se deberá convocar al Consejo de Administración para que ratifique o no la actuación de la Presidencia. Si en el plazo de siete días hábiles desde que la decisión fue adoptada el Consejo de Administración no la hubiere convalidado, quedará automáticamente sin efecto.

EL PRESIDENTE.

FRANCISCO  
O TOLEDO  
LOBO -  
18936796E

Firmado digitalmente por  
FRANCISCO  
TOLEDO LOBO -  
18936796E  
Fecha: 2020.03.18  
19:36:46 +01'00'

FRANCISCO TOLEDO LOBO

Madrid, 18 de marzo de 2020

## PRÁCTICOS DEL PUERTO DE xxxxxxxxxxxx

---

### COVID-19

Operational considerations for ship operators for managing outbreak of COVID-19 on board ships  
*Recomendaciones para los operadores de buques como respuesta al brote del COVID-19*

### **PILOT EMBARKATING PROCEDURES** ***PROCEDIMIENTO DE EMBARQUE DEL PRACTICO***

1. Where possible, one hour before the pilot embarkation time, non-essential crew should remain clear of the designate route from the pilot embarkation point (either pilot ladder, accommodation ladder, etc.) to the wheelhouse, specially where the route is within enclosed spaces.  
*Siempre que sea posible, una hora antes del embarque del práctico, la tripulación que no sea imprescindible deberá permanecer alejada de la ruta designada desde el punto de embarque del práctico (ya sea la escala de práctico, la escala real, etc.) hasta el puente, especialmente cuando la ruta transcurra por espacios cerrados.*
2. Immediately prior to pilot embarkation, all surfaces and equipment in the wheelhouse, or on the bridge wings, that the pilot may touch must be cleaned with a suitable cleaning solution.  
*Inmediatamente antes del embarque del practico, todas aquellas superficies y equipos del puente o en los alerones del puente que el práctico pueda tocar, deberán limpiarse con una solución limpiadora adecuada para ello.*
3. The wheelhouse, where possible, should be kept well ventilated; doors and windows should remain open.  
*El puente, siempre que sea posible, deberá mantenerse bien ventilado, mediante la apertura de puertas y ventanas al exterior.*
4. Boarding station crew should wear a protective mask and rubber gloves if available.  
*Todos los tripulantes que se encuentren en el punto de embarque deberían usar mascarilla protectora y guantes de goma, siempre que dispongan de ellos.*
5. Crew member assigned to escort the pilot from the embarkation point to the wheelhouse should were a protective mask and rubber gloves if available.  
*El miembro de la tripulación asignado para acompañar al práctico, desde el punto de embarque hasta el puente, debería usar una mascarilla protectora y guantes de goma, siempre que dispongan de ellos.*
6. Where possible, the route from the embarkation point to the wheelhouse should pass through open decks, as opposed to within enclosed spaces.  
*Siempre que sea posible, la ruta desde el punto de embarque hasta el puente deberá transcurrir por la cubierta exterior, en lugar de hacerlo a través de espacios cerrados.*

7. The wheelhouse should be cleared of all not essential crew to navigation and all the crew members present should wear a protective mask and rubber gloves if available.

*El puente debería quedar despejado de todos aquellos miembros de la tripulación que no sean imprescindibles para la navegación, y todos aquéllos que permanezcan presentes deberán usar una mascarilla protectora y guantes de goma siempre que dispongan de ellos.*

8. Unless necessary for the safety of the pilot (i. e. during the embarkation process), crew or vessel, the pilot and crew should remain at least 2m. apart.

*A menos que sea necesario para la seguridad del práctico (por ejemplo, durante el proceso de embarque), de la tripulación o del buque, tanto el práctico como la tripulación deberían guardar al menos 2 metros de distancia.*

9. Similar precautions must be taken during pilot disembarkation of the pilot either ashore or to the pilot launch.

*Deberán tomarse precauciones similares durante el desembarque del práctico, ya sea a tierra o en el mar.*

March, 2020  
*Marzo de 2020*

*Datos de contacto de la empresa prestadora de practica*