

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 20 de marzo de 2020  
Ref: SMA 24/2020/AB

### Asunto: Coronavirus:

1. **Oficio de la DGMM sobre la estancia prolongada de los buques en puerto y la tripulación mínima de seguridad en dicha situación.**
2. **Medidas excepcionales ante la posible escasez de Equipos de Protección Individual (EPIs).**
3. **Directrices sobre prevención y control del COVID-19 a bordo de los buques publicada por el Gobierno de China.**
4. **Dirección General de Trabajo: expedientes suspensivos y de reducción de jornada por el COVID-19.**

Muy Srs. nuestros:

1. **Oficio de la DGMM sobre la estancia prolongada de los buques en puerto y la tripulación mínima de seguridad en dicha situación.**

La DGMM nos ha enviado un Oficio que se ha circulado a las Capitanías Marítimas y a Puertos del Estado, sobre **cómo proceder** en el caso de que un **buque** vaya a llevar a cabo una **larga estancia en un puerto en modo inactivo**, que les adjuntamos en el **Anexo 1**. Establece que la Capitanía Marítima (CM) y Autoridad Portuaria (AP) autorizarán conjuntamente la estancia prolongada de buques inactivos, para la que se tendrán en cuenta las siguientes medidas y condiciones:

- a. Cuando la **AP** solicite **informe de seguridad**, se estudiará el caso, y se pedirá un **conjunto amplísimo de información, que se detalla en el Oficio**, y que puede ser ampliada o reducida en función del tipo de buque y condiciones.
- b. Los buques dispondrán de **fuerza 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 la inactividad a buques sin capacidad de propulsión y gobierno.**
- c. Los buques mantendrán durante su inactividad **certificación adecuada de la sociedad de clasificación** (certificación de *lay-up*) y los certificados de garantías y seguros requeridos por la normativa en vigor.
- d. La **tripulación mínima de seguridad** se **determinará** en función de las **características del buque**, su **capacidad de maniobra** y otros indicios detectados, teniendo en cuenta que, debido a la situación actual, no sería conveniente ar una visita a bordo para llevar a cabo la inspección previa.

Para cada caso concreto, la CM emitirá un informe vinculante a la AP. Para la reducción de la tripulación mínima de seguridad, se emitirá una resolución donde se incluyan las condiciones generales y particulares.

El Oficio define el concepto de **buque inactivo** como “*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 de la estancia prolongada de buques inactivos está recogida en el art. 16 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, que exige la autorización previa de la AP que será quien designe el lugar de amarre, periodo y demás condiciones de permanencia y que recabará de la CM el informe de seguridad y en todo caso la tripulación de seguridad para dicha estancia.

Si la estancia prolongada de un buque inactivo se produce fuera de zona portuaria, todas las competencias recaen en el Capitán Marítimo. La norma también habilita a la CM para exigir la **constitución de una garantía** que cubra los posibles daños o perjuicios que pudieran ocasionar.

## **2. Medidas excepcionales ante la posible escasez de Equipos de Protección Individual (EPIs).**

Los Ministerios de Sanidad y Trabajo y Economía Social han publicado el documento “*Medidas excepcionales ante la posible escasez de EPIs: estrategias alternativas en situación de crisis*” (ver **Anexo 2**), que plantea posibles alternativas y estrategias en caso de que escaseen las mascarillas PS o mascarillas EPI, así como la priorización de uso ante la escasez de material (ropa de protección y guantes).

La Dirección General de la Marina Mercante, nos ha preguntado si los buques están teniendo problemas de escasez de estos equipos. Les agradeceríamos que nos informaran si este es el caso de algunos de sus buques en el correo [abasurko@anave.es](mailto:abasurko@anave.es)

## **3. Directrices sobre prevención y control del COVID-19 a bordo de los buques, publicada por el Gobierno de China.**

La OMI ha publicado mediante la Circular nº 4221 (ver **Anexo 3**) una Comunicación recibida del Gobierno de China que incluye unas Directrices sobre **prevención y control del COVID-19 a bordo de los buques**. Este documento, de 22 páginas de extensión, se ha elaborado tomando como referencia la experiencia sobre la enfermedad a bordo de los buques de su flota y trata sobre las siguientes cuestiones:

- Sistema de gestión: plan y responsabilidades de gestión, sistema de detección, formación y ejercicios de respuesta.
- Medidas de prevención y control: suministro de material, seguimiento de síntomas sospechosos, control del punto de acceso al buque, seguridad de los alimentos, desinfección de los compartimentos del buque.
- Protección personal de los miembros de la tripulación: higiene personal, recomendaciones para lavarse las manos, concienciación sobre la situación, colocación correcta de las mascarillas, eliminación de las mascarillas utilizadas.
- Respuesta de emergencia si se sospecha que se identifica un caso de COVID-19: en puerto, durante la navegación, en buques de carga, en buques de pasaje, comunicación con los pacientes, atención a los pacientes aislados en camarotes, traslado de pacientes sospechosos.
- Notificación de casos sospechosos.
- Adecuar la salud mental de la tripulación durante el periodo de la epidemia.

- Recomendaciones en materias específicas (formación, ejercicios, desinfección, ventilación, intercambio de personal buque-tierra), enfoque de múltiples niveles para prevenir y controlar el COVID-19 en buques de pasaje.

#### 4. Dirección General de Trabajo: expedientes suspensivos y de reducción de jornada por el COVID-19.

El Ministerio de Trabajo y Economía Social ha publicado hoy un Oficio (ver **Anexo 4**) sobre el criterio que tiene previsto aplicar la Dirección General de Trabajo sobre los expedientes suspensivos y de reducción de jornada por el COVID-19, y que han remitido a las autoridades laborales de las CCAA.

En el mismo se precisa el concepto de **suspensión o reducción de jornada por causas de fuerza mayor, causas económicas, técnicas, productivas y organizativas**, que está recogido en los art. 45 y 47 del Estatuto de los Trabajadores.

Estas medidas pueden ser adoptadas por las empresas:

- a. Como medidas internas de flexibilidad o ajuste ante una situación económica negativa, reducción de la carga de trabajo u otras circunstancias relacionadas con las fluctuaciones del mercado.
- b. Como medidas que se derivan de interrupciones o pérdidas de actividad motivadas por la concurrencia de hechos acaecidos fuera de la empresa y que hagan imposible, de manera temporal y reversible, continuar con la prestación de los servicios.

Según el art. 22.1 del RD-Ley 8/2020 se consideran provenientes de fuerza mayor temporal las suspensiones y reducciones de jornada debidas a las siguientes situaciones:

- La **declaración del estado de alarma** establecida por el RD 463/2020, de 14 de marzo: la empresa deberá acreditar la imposibilidad de seguir prestando servicios (total o parcialmente) por las medidas de contención incluidas en dicho RD.
- **Decisiones vinculadas con el COVID-19 adoptadas por las autoridades competentes de las Administraciones Públicas**: dichas decisiones se entienden ratificadas por la Disposición Final 1ª del RD 463/2020 y producen los efectos previstos en la mismas. La empresa debe incluir en la documentación a aportar la decisión gubernativa concreta, efectos, publicación y alcance de su contenido, para poder establecer el vínculo causal entre aquella y la medida que se solicita.
- Situaciones urgentes y extraordinarias provocadas por el **contagio de la plantilla** o la **adopción de medidas de aislamiento preventivo** debidamente acreditadas. Cuando se trate de decisiones sanitarias (contagio y aislamiento) será necesario aportar la acreditación de las mismas y el número concreto de personas afectadas.
- Suspensión o cancelación de actividades, cierre temporal de locales de afluencia pública, **restricciones en el transporte público** y, en general de la movilidad de las personas y/o mercancías, falta de suministros que impidan gravemente continuar con el desarrollo de la actividad consecuencia directa del COVID-19.

La **duración** de las medidas de suspensión o reducción de jornada se limita a la concurrencia de la fuerza mayor temporal de la que trae su causa.

Los **efectos de la suspensión de contratos o reducción de jornada** por fuerza mayor se extenderán durante el tiempo y en las condiciones en que permanezca vigente el estado de alarma declarado por el Gobierno y las eventuales prórrogas o modificaciones del mismo que, en su caso,

podieren acordarse, o mientras persistan las circunstancias graves y extraordinarias constitutivas de la fuerza mayor.

Muy cordialmente,

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: 19/03/2020

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** de las unidades y de la Sociedad de Clasificación

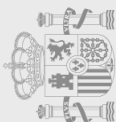
Declaración de la compañía en la que asegure que todas las unidades mantendrán su **capacidad de propulsión** y de gobierno de forma autónoma durante su estancia en Puerto, y serán **capaces de abandonar el atraque y salir del Puerto con seguridad**, en caso de que sea requerido por la Autoridad Portuaria.

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 y 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





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE SANIDAD

MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ECONOMÍA SOCIAL

# Medidas excepcionales ante la posible escasez de EPI: estrategias alternativas en situación de crisis

Este documento plantea alternativas y posibles estrategias ante la escasez de equipos de protección individual (EPI) en situación de crisis. Deben ser evaluadas antes de su aplicación excepcional.

La forma óptima de prevenir la transmisión es usar una combinación de todas las medidas preventivas, no solo EPI. La aplicación de una combinación de medidas de control puede proporcionar un grado adicional de protección, incluso si una medida falla o no está disponible.

Este enfoque está destinado a usarse cuando los equipos de protección individual (EPI) son tan limitados que ya no es posible aplicar de forma rutinaria las recomendaciones existentes. Es posible que sea necesario considerar alguna de estas medidas o una combinación de ellas, siempre de forma excepcional y mientras persista la situación de escasez.

Las recomendaciones incluidas en el presente documento están en continua revisión en función de la evolución y nueva información que se disponga de la infección por el nuevo coronavirus (SARS-COV-2)

Este documento ha sido revisado y aprobado por la Ponencia de Salud Laboral



En la tabla siguiente se muestra el **uso sugerido de mascarilla PS o mascarilla EPI**, basado en la **distancia de una persona con COVID-19** y el uso del control de fuente (según la disponibilidad, pueden optar por utilizar niveles más altos de protección).

# Priorización de uso ante la escasez de mascarillas en COVID-19

Recomendaciones según distancia con la persona sintomática



PERSONA CON MASCARILLA QUIRÚRGICA (PS) DURANTE TODO EL ENCUENTRO

PERSONA SIN MASCARILLA DURANTE TODO EL ENCUENTRO O PARTE DE ÉL

>2 METROS

sin mascarilla

1-2 METROS

mascarilla quirúrgica



1 METRO

mascarilla quirúrgica



protección respiratoria FFP2 (EPI)



PROCEDIMIENTOS CON GENERACIÓN DE AEROSOL

protección respiratoria FFP2 (EPI)



protección respiratoria FFP3 (EPI)



18 marzo 2020

Adaptado de CDC: Strategies for Optimizing the supply of N95 Respirators: Crisis/Alternate Strategies ([www.cdc.gov](http://www.cdc.gov))



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE SANIDAD

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

# Estrategia ante la escasez de Equipos de Protección Individual (EPI)



## PERSONAL MÁS EXPUESTO

(tipo de intervención  
y menor distancia)



**MASCARILLA  
EPI**  
EN 149

Si

**NO HAY SUFICIENTES**  
mascarillas FFP2, FFP3 (EN 149)  
o  
mascarillas con filtros (P2 o P3)  
contra partículas (EN 140 / EN 143)

Considerar viabilidad de alternativas

Otros EPI  
de las vías  
respiratorias

Uso  
extendido de  
mascarillas (1)

Mascarillas  
autofiltrantes o  
filtros fuera del  
plazo de  
caducidad (2)

Reutilización  
limitada (3)

Priorizar el uso  
según tipo de  
exposición del  
personal (4)

## PERSONAL MENOS EXPUESTO



**MASCARILLA  
QUIRÚRGICA**  
EN 14683  
+  
Mantener  
Distancia

18 marzo 2020

Adaptada de CDC: Strategies for Optimizing the supply of N95 Respirators: Crisis/Alternate Strategies ([www.cdc.gov](http://www.cdc.gov))

(1) **Uso extendido de mascarillas autofiltrantes:** Se refiere a la práctica de usar la misma mascarilla en encuentros repetidos de contacto cercano con varios pacientes diferentes, sin quitarse la mascarilla entre ellos. El uso extendido es muy adecuado en situaciones en las que varios pacientes tienen el mismo diagnóstico de enfermedad infecciosa y se agrupan (por ejemplo, se alojan en la misma unidad hospitalaria).

(2) **Uso de EPI más allá de la vida útil designada por el fabricante:** Es necesario tener en cuenta que las mascarillas (EPI) fuera del plazo de caducidad pueden no cumplir con los requisitos para los cuales fueron certificadas. Con el tiempo, los componentes como las cintas y el material del puente nasal pueden degradarse, lo que puede afectar la calidad del ajuste. Inspeccione visualmente la mascarilla para verificar que sus componentes no se hayan degradado.

(3) **Reutilización limitada:** Se refiere a la práctica de usar la misma mascarilla para encuentros múltiples con pacientes pero retirándola después de cada encuentro y siempre haciendo uso de guantes. La reutilización ya se ha recomendado como una opción para conservar la protección respiratoria durante brotes y pandemias de patógenos respiratorios previos y podría ser necesaria cuando se atiende a pacientes con COVID-19. Sin embargo, se desconoce cuál es la contribución potencial de la transmisión por contacto para el SARS-CoV-2, y se debe tener precaución.

(4) **Priorizar el uso por tipo de actividad:** Este enfoque de priorización es apropiado cuando los equipos de protección respiratoria (EPR) son tan limitados que ya no es posible que todo el personal sanitario use EPR de manera rutinaria cuando atiende a un paciente con COVID-19. Se debe priorizar el uso de EPR con las exposiciones de mayor riesgo, incluida la presencia en la sala durante los procedimientos con generación de aerosol realizados en personas sintomáticas.

# Priorización de uso ante la escasez de material en COVID-19

## Ropa de protección y guantes



### CUERPO

No hay ROPA DE PROTECCIÓN  
frente a agentes biológicos

EN 14126

### MANOS

No hay GUANTES DE PROTECCIÓN  
frente a microorganismos

EN 374-5

Considerar viabilidad de alternativas

Usar ropa de protección química

EN 13034 o EN 14605 según caso

Bata PS + Delantal químico EPI (PB 4 o PB 3)

EN 13795 EN 14605

Bata PS (con área resistente a la penetración de líquidos)

EN 13795

Bata PS + delantal plástico

EN 13795

Guante PS

EN 455

Uso de doble guante según caso

18 marzo 2020

Adaptado de CDC: Strategies for Optimizing the supply of N95 Respirators: Crisis/Alternate Strategies ([www.cdc.gov](http://www.cdc.gov))



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE SANIDAD

MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ECONOMÍA SOCIAL

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Teléfono: +44(0)20 7735 7611      Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4221  
18 marzo 2020

A:            Todos los Miembros de la OMI  
              Organizaciones intergubernamentales  
              Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo

Asunto:        **Comunicación recibida del Gobierno de la República Popular de China**

Con fecha 11 de marzo de 2020, la Embajada de la República Popular de China envió la comunicación adjunta, de la que presentó una traducción, y solicitó que la Organización procediese a su distribución.

\*\*\*



# 中华人民共和国交通运输部

MINISTRY OF TRANSPORT, THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

国际海事组织秘书长

林基泽先生

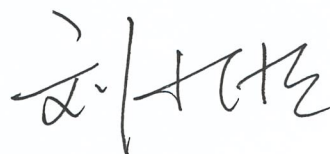
尊敬的林基泽秘书长，

新冠肺炎疫情发生以来，国际海事组织与世界卫生组织和其他伙伴机构密切合作，先后发布 5 份通函，协助成员国有效应对疫情，保护海员和乘客健康，降低疫情对海上运输和贸易的影响。中国交通运输部对此表示高度赞赏。

中方愿意秉持人类命运共同体理念，积极分享中国抗疫经验，与国际社会团结应对疫情对国际航运带来的挑战。中方按照世界卫生组织和国际海事组织的建议，结合航运公司关于船舶疫情防控的实践经验，制定并发布了《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南（V1.0）》，旨在为船舶和船员防控疫情提供指导。

请将该指南散发给 IMO 各成员国、政府间和非政府间组织为荷。

中华人民共和国交通运输部副部长



（刘小明）

二〇二〇年三月十一日

Courtesy Translation

H.E. Mr. Kitack Lim  
Secretary-General  
International Maritime Organization

11 March, 2020

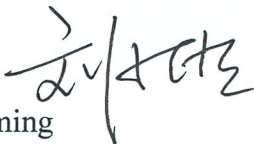
Your Excellency,

Since the COVID-19 outbreak, IMO has been working in close consultation with WHO and other partners to assist member States to minimize relevant risks from the outbreak. The five Circular Letters recently issued by IMO have greatly helped seafarers, passengers and others on board ships to take protective measures while avoiding unnecessary interference with international traffic and trade. On behalf of the Ministry of Transport of China, I'd like to express our high appreciation to you and IMO.

Guided by the philosophy of a community with a shared future for mankind, China is willing to share its experience with the international community to rally global response to overcome the challenges brought on to shipping industry by the outbreak. Based on the recommendations developed by the World Health Organization (WHO) and the International Maritime Organization (IMO), and experience gained by shipping companies, we have developed a *Guidance on the Prevention and Control of COVID-19 on Board* (V 1.0) to provide information and recommendation to ships and seafarers.

I would be grateful if you would circulate this Guidance to all Member States, Intergovernmental Organizations and Non-Governmental Organizations.

Yours sincerely,



Liu Xiaoming  
Vice Minister  
Ministry of Transport  
The People's Republic of China

## **Guidance on the prevention and control of COVID-19 on board (Version 1.0)**

|                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. Management system .....                                                                                                        | 2  |
| 1.1 Management plan.....                                                                                                          | 2  |
| 1.2 Management responsibilities .....                                                                                             | 2  |
| 1.3 Screening system.....                                                                                                         | 2  |
| 1.4 Training system.....                                                                                                          | 3  |
| 1.5 Response drill system.....                                                                                                    | 3  |
| II. Prevention and Control Measures .....                                                                                         | 3  |
| 2.1 Material Supply .....                                                                                                         | 3  |
| 2.2. Monitoring of Suspected Symptoms.....                                                                                        | 4  |
| 2.3. Control of the Gangway Entry Point.....                                                                                      | 4  |
| 2.4. Ship-shore Personnel Exchange .....                                                                                          | 5  |
| 2.5. Food safety.....                                                                                                             | 5  |
| 2.6. Ventilating the ship's compartments.....                                                                                     | 5  |
| 2.7. Cleaning and disinfection.....                                                                                               | 6  |
| 2.8. Region-specific, multi-level targeted approach on passenger ships .....                                                      | 6  |
| III. Personal protection of crew members .....                                                                                    | 7  |
| 3.1. Personal hygiene.....                                                                                                        | 7  |
| 3.2. Recommended hand washing.....                                                                                                | 7  |
| 3.3. Raise awareness.....                                                                                                         | 8  |
| 3.4. Self protection .....                                                                                                        | 8  |
| 3.5. Medical Masks .....                                                                                                          | 9  |
| 3.6. How to wear a mask correctly .....                                                                                           | 9  |
| 3.7 Disposal of used masks.....                                                                                                   | 10 |
| IV Emergency response when suspected COVID-19 case(s) identified.....                                                             | 11 |
| 4.1. at port .....                                                                                                                | 11 |
| 4.2. underway .....                                                                                                               | 11 |
| 4.3. on cargo ships.....                                                                                                          | 12 |
| 4.4. on passenger ships .....                                                                                                     | 12 |
| 4.5. Communicating with patients.....                                                                                             | 12 |
| 4.6. Attending patients isolated in the cabins .....                                                                              | 13 |
| 4.7. Managing close contacts.....                                                                                                 | 13 |
| 4.8. Transferring suspected patients.....                                                                                         | 13 |
| 4.9. Disposal of the medical waste.....                                                                                           | 13 |
| V Reporting suspected case(s) .....                                                                                               | 14 |
| 5.1. Reporting time.....                                                                                                          | 14 |
| 5.2. Reporting the following information: .....                                                                                   | 14 |
| VI Adjusting crew members' mental health during the epidemic period .....                                                         | 14 |
| 6.1 Breathing relaxation .....                                                                                                    | 15 |
| 6.2 Muscle relaxation.....                                                                                                        | 15 |
| 6.3 Butterfly pattern patting .....                                                                                               | 15 |
| 6.4 Safe deposit box pattern sealing method .....                                                                                 | 15 |
| ANNEX: Recommendation on region-specific, multi-level approach to prevention and control<br>of COVID-19 for passenger ships ..... | 16 |

This document is to provide recommendations and guidance, based on relevant documents developed by the World Health Organization (WHO) and the International Maritime Organization (IMO), together with the experience gained by shipping companies, on the prevention and control of COVID-19 onboard ships, and on personal protection of crew members.

The Maritime Safety Administration of the People's Republic of China (China MSA) will update this guidance when deemed necessary.

## **I. Management system**

Shipping companies may, based on the types of ships, the areas the ships are operating, and the multi-level COVID-19-related requirements in different regions, incorporate the prevention and control system into their companies' safety management systems.

### **1.1 Management plan**

Shipping companies should develop management plans to prevent and control COVID-19. The management plan should include an on-board quarantine plan and provide guidance on the establishment of COVID-19 prevention and control task force, with the captain acting as the team leader and the ship's department head as its member. The task force is responsible for detailed measures and their implementation and sees that no loophole is left to secure the delivery of the detailed prevention and control arrangements.

### **1.2 Management responsibilities**

The shipping company should ensure there are proper communications between the company's shore-base and the ships. The company should designate the captain or other appropriate personnel as the primary responsible person for the overall epidemic prevention and control measures of the ship. That person should be in charge of the COVID-19 prevention and control on the ship, and oversees the full implementation of these measures so as to strengthen the prevention and control work onboard.

### **1.3 Screening system**

Ships should have their COVID-19 logs in place. The shipping company should instruct the ship to screen all the crew members onboard the ship, keep record of the ones who have stopped in transit the COVID-19 affected countries or areas before boarding, and make sure that the screening and daily prevention and control work leave a paper trail.



## **1.4 Training system**

Shipping companies should provide the ship with training courses on epidemic prevention and control in a timely manner, formulate training plans, teach the crew to identify the symptoms of COVID-19, promptly report the outcome of epidemic prevention and control, and ensure that the newly-embarked crew members have completed their epidemic prevention and control trainings before the ship sails, and regularly organize the crew to take the training on how to use personal protective equipment (PPE) and carry out emergency drills. The company should also train the crew members to deal with scenarios such as on board isolation of suspected cases, management on close contacts, transfer of patients of suspected cases, and crowd management. The company can train the crew remotely via internet or video. Training can also be organized on board through various means, from books, videos to leaflets or broadcasting.

## **1.5 Response drill system**

The shipping company should instruct the captain to regularly organize the crew to do emergency response drills simulating an epidemic outbreak. The drill should include operations like communications with the company's shore base, the quarantine/care/nursing and transfer practices of patient(s) of suspected cases, evacuation and crowd management.

# **II. Prevention and Control Measures**

## **2.1 Material Supply**

2.1.1 Shipping companies should provide ships with necessary epidemic prevention materials in a timely manner and establish a list-based materials supply system.

2.1.2 Adequate protective masks should be provided and distributed according to the number of crew members on board, including the duty person guarding the gangway entry point, personnel in contact with outsiders and shore-based staff boarding the ship (based upon actual needs on board).

2.1.3 Protective gloves, goggles and gowns should be provided (based upon actual needs on board).

2.1.4 Medical infrared thermometer(s) should be provided.

2.1.5 Hand sanitizer should be provided and ready for use at the gangway entry point and the common area of living quarters.

2.1.6 Disinfectant solution and powder should be provided for disinfection in the kitchen and living quarters.

2.1.7 Corresponding preventive and treatment pharmacies should be provided on board according to the latest version of China's Guidelines on the Novel Coronavirus-Infected Pneumonia Diagnosis and Treatment.

## **2.2. Monitoring of Suspected Symptoms**

2.2.1 The captain should assign a dedicated person to take temperatures of crew and passengers;

2.2.2 Temperature measurements, as well as observation and inquiry about related symptoms, should be conducted both in the morning and evening each day. The measurement results and suspected symptoms should be registered in time, and archived for inspection upon the captain's signature.

2.2.3 The temperature tracking and measurement results of crew and passengers should be reported even if the number of suspected cases is zero. Under normal circumstances, the results should be reported daily to the shore-based management department of the shipping company at regular hours. Any fever, suspected symptoms or other abnormal conditions of the crew spotted should be immediately reported to the shipping company.

## **2.3. Control of the Gangway Entry Point**

2.3.1 During berthing operation, the captain should urge the person on duty at the gangway to strengthen the control of the entry point and strictly check all boarding personnel's credentials and the wearing of personal protective equipment. Any nonessential or unrelated personnel are prohibited from boarding.

2.3.2 A duty post for temperature measurement and registration of boarding personnel should be set at the gangway entry point. Boarding personnel must first have his/her temperature taken before boarding. Anyone whose temperature exceeds 37.3°C or does not wear personal protective equipment as requested will be prohibited from boarding the ship.

2.3.3 Crew on duty at the gangway entry point should strictly wear masks and protective gloves, and wear protective gowns and goggles when necessary.

2.3.4 In countries and at ports where epidemic has been notified, preventive and control measures should be taken in accordance with the local epidemic prevention and control requirements. In high-risk areas, crew members are not recommended to disembark unless extremely necessary.

2.3.5 Masks used by people who have disembarked are strictly prohibited to be brought into the living quarters, and should all be put into the sealed recycling bin set at the gangway entry point.

## **2.4. Ship-shore Personnel Exchange**

2.4.1 Temporary epidemic control measures should be formulated on a ship. During the epidemic, ship-shore personnel exchanges should be minimized. No boarding visits and family reunion onboard should be allowed.

2.4.2 Boarding outsiders should be strictly limited within a specified perimeter. A tally room or reception should be set on the main deck. Outsiders including agents, tallymen and suppliers entering the living quarters should be restricted.

2.4.3 In high-risk areas, crew replacement should be suspended. In other areas, a replacement of seafarers can only proceed when the port authorities' requirements pertaining epidemic prevention and control are met, and should be reported in accordance with regulations.

## **2.5. Food safety**

2.5.1 Ship food should be purchased from licensed suppliers, avoiding food purchases from ports and places where the epidemic has occurred; food purchases should be registered.

2.5.2 During the epidemic, the recipes on board should be scientifically formulated, supplemented with more fresh vegetables and fruits; appropriate intake of protein food such as meat, poultry, and fish should be ensured.

2.5.3 Separate cutting boards and knives for raw and cooked foods. Avoid raw foods, especially uncooked meat, eggs, and seafood.

2.5.4 Meals should be served individually, with all tableware disinfected in advance.

## **2.6. Ventilating the ship's compartments**

2.6.1 It is recommended to ventilate the ship's compartments three times a day, 20-30 minutes a time. Keep warm in cold areas while ventilating;

2.6.2 Ships arriving at the ports of epidemic areas should pay attention to the ship's air conditioning and ventilating, and maintain the fresh air supply in living quarters. Recommended ratio is 10%-20% of fresh air and 80%-90% circulating air. Such ration can be adjusted as needed up to the shut off the circulating air.

2.6.3 When the fan coil in the central air-conditioning system is in normal use, disinfect the air inlet and return grilles regularly.

2.6.4 On the condition that the fresh air system of central air conditioning is in normal use, if there is an epidemic outbreak, do not stop the operation of the fan. The correct approach is to close the exhaust branch pipe after the evacuation of personnel, then shut off the fresh air exhaust duct after letting it run for a period of time. After all that being done, disinfection to both should be done at the same time.

2.6.5 For the all-air system that brings back the air, the circulating air vent should be completely closed to ensure the intake of fresh air only;

2.6.6 The isolation space on the ship should be ventilated independently or with the circulating operation for the whole ship stopped to minimize the internal air circulation in the living quarters.

## **2.7. Cleaning and disinfection**

2.7.1 Use disinfection products properly according to relevant national requirements and guidelines, with correct concentration ratio of disinfectant, alcohol, etc.; Take fire&static precaution measures to prevent deflagration, fire, poisoning and other accidents.

2.7.2 Strengthen the management of disinfection materials with dedicated staff, special room for storage and professional operations to reduce safety risks and prevent security accidents.

2.7.3 Medical facilities, cabins and quarters occupied by patients, suspected cases and close contacts of COVID-19 should be cleaned and disinfected everyday according to cleaning and disinfection protocols.

## **2.8. Region-specific, multi-level targeted approach on passenger ships**

Passenger ships should also implement prevention and control measures in accordance with the recommendation of a region-specific, multi-level targeted approach in the annex to this guide. Measures should be taken to effectively protect the health and safety of crew and passengers, and to prevent the spread of epidemics, including:

- Minimizing the risk for introduction of persons through pre-embarking screening;
- Raising crew awareness through training and related drills on epidemic prevention and control knowledge;
- Arranging passenger cabins reasonably;
- Ensuring disinfection and ventilation of the cabins;
- Highlighting personal protection for crew and passengers;
- Reducing the exchange between shipboard and shore personnel
- Information about health issues should be provided to passengers and crew onboard.

### **III. Personal protection of crew members**

#### **3.1. Personal hygiene**

3.1.1 Wash hands, bathe and change clothes frequently, and wash hands with soap or use hand sanitizer:

3.1.2 Wash hands properly or use hand sanitizer if without access to running water, after coughing or sneezing, before, during and after preparing food, before eating, after going to the toilet, after touching others, after touching animals and after going out.

3.1.3 Keep the clothes worn for working or for outdoors activities in the changing room. Do not take them into cabins. Use disinfectants frequently for the laundry.

3.1.4 Cover mouths and noses with tissue or to their elbows when coughing or sneezing to prevent droplets spraying. Used tissue is recommended to be collected and incinerated.

#### **3.2. Recommended hand washing**

Wash hands with soap or sanitizer and running water. It is recommended to use six-step hand washing methods.

Step 1: Rub hands palm to palm; Rub your palms together. (five times);

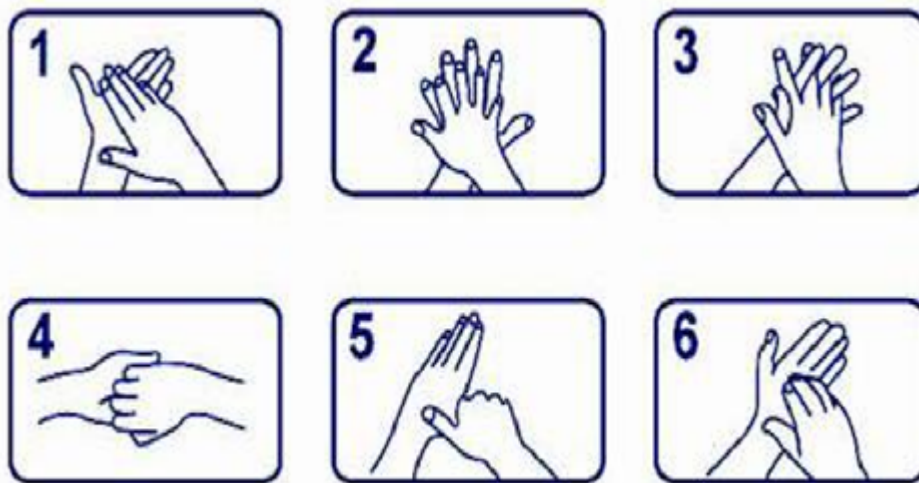
Step 2: Right palm over left dorsum with interlaced fingers and vice versa; Rub the back of each hand (five times)

Step 3: Palm to palm with fingers interlaced; Rub both your hands while interlocking your fingers (five times)

Step 4: Backs of fingers to opposing palms with fingers interlocked; - Rub the back of your fingers (five times)

Step 5: Rotational rubbing of left thumb clasped in right palm and vice versa; Rub your thumbs (five times)

Step 6: Rotational rubbing, backwards and forwards with clasped fingers of right hand in left palm and vice versa. Rub the tips of your fingers (five times)



### **3.3. Raise awareness**

3.3.1 Minimize contact with other crew members onboard and avoid unnecessary contact with outsiders and keep at a safe distance if needed;

3.3.2 All the outsiders including pilots should wear facial masks onboard;

3.3.3 After their disembarkation, ventilate and disinfect anywhere the outsiders appear onboard;

3.3.4 Seafarers should wear facial masks and protective gloves when touching documents, receipts and other items and have them disinfected if needed.

### **3.4. Self protection**

3.4.1 Wear personal protective equipment properly;

3.4.2 At port, wear masks and protective gloves when leaving the living quarters to work on deck area; avoid close contact with anyone with cold or flu-like symptoms; stay away from public area, livestock or wild animals;

3.4.3 Take sufficient sleep. The reason is insufficient sleep does harm to human brain's nerve system, brings about unstable emotions, results in low work efficiency and diminish the immunity function and eventually make people vulnerable to COVID-19;

3.4.4. Maintain workout routine; keep adequate body weight and keep fit.



### 3.5. Medical Masks

The types of masks that can effectively prevent infection of COVID-19 include: single-use medical masks, medical surgical masks (including ear-mounted and lace type, Standard YY0469-2010/ YY0469-2011, printed on the package), and particulate respirator and surgical mask (GB19083-2020, KN95,N95-3M1860/1870+,FFP2-UVEX) and so on.

3.5.1 Single-use medical mask is recommended to be worn by the crew members in a non-crowded public place;

3.5.2 Medical surgical mask is recommended to be worn by crew members who have suspected infection symptoms or have to keep in touch with other people frequently when on duty;

3.5.3 The protective effect of particulate respirator and surgical mask (KN95 / N95 and above particle protective masks) is better than that of medical surgical masks and single-use medical masks, which are mainly used by medical personnel. It can also be worn by crew members in highly crowded places or in closed public places.

3.5.4 Particulate respirator and surgical mask is recommended to be worn when patients with confirmed diagnosis are transferred.



### 3.6. How to wear a mask correctly

Select different types of masks according to different operating requirements. Wash hands or disinfect hands with a quick hand sanitizer before wearing a mask. Check the validity and completeness of the mask, apply it when they are normal.

3.6.1 Masks are required in crowded or closed public places on board;

3.6.2 If any crew member is suspected of being infected, they should wear a particulate respirator and surgical mask or a medical surgical mask, which should be replaced by a new one every four hours and be replaced in time when damaged, damped or contaminated by the patient's blood or body fluids;

3.6.3 Crew members with respiratory diseases must use protective masks under the

doctor's instruction.

#### 3.6.4 Proper wearing medical surgical mask

3.6.4.1 Spread the mouth flat layer with the darker color facing outwards and the metal nose clip facing upwards;

3.6.4.2 Put the mask on the nose, mouth, and chin. Ear-mounting type: ear straps on both sides are hung on both ears; Lace type: lace up the lower straps at the back of neck and the upper ones on the top of head;

3.6.4.3 Put two fingers on the nose clip, press your finger inward starting from the middle position, and gradually move to both sides to shape the nose clip according to the shape of the nose;

3.6.4.4 Lace type: Adjust the tightness of the lace.

#### 3.6.5 How to remove the mask?

3.6.5.1 Do not touch the front of the mask (the contaminated surface);

3.6.5.2 Ear-mounted medical surgical masks: lift the double-handed ear straps on both sides;

3.6.5.3 Lace medical surgical masks: unfasten the lower strap firstly and then the upper strap;

3.6.5.4 Particulate respirator and surgical mask: pull the lower headband of the neck from the back of head, and pull headband over head to remove the mask;

3.6.5.5 Hold the mask straps with your hands and discard it.

### 3.7 Disposal of used masks

3.7.1 The discarded masks on board should be classified;

3.7.2 The masks worn by healthy crew members should be replaced when deformed, damped, soiled, or the poor protective performance is found. Masks used by healthy people should be disposed of in accordance with the requirements of domestic waste classification;

3.7.3 Masks worn by suspected or confirmed patients or patients with respiratory diseases or people who were in close contact with them should not be discarded randomly but should be regarded as medical waste and collected in the yellow medical waste bin. Then sprinkle the 5% chlorine disinfectant at the concentration ratio of 1:99 onto the mask, and use 75% alcohol or chlorine disinfectant to disinfect the trash bin twice a day.

## **IV Emergency response when suspected COVID-19 case(s) identified**

When a suspected case is identified, the outbreak prevention and control management plan should be activated. Procedures to isolate, prevent and control should be followed.

### **4.1. at port**

4.1.1 The patients should be immediately isolated, and all crew members should take protective measures;

4.1.2 Ships should report the case(s) to their companies and port authorities, and accept telemedicine instructions;

4.1.3 Ships should contact with the local agency or their company representatives to arrange for the patients' disembarkation and medical transportation and ask the company to provide relevant shore-based assistance. Crew members on board should refrain themselves from being involved in the movement and transportation of patients;

4.1.4 Contact tracing should begin immediately after a suspected case has been identified on board.

4.1.5 The ships should be fully disinfected, and terminal disinfection be done in the patients' cabins and their movement areas.

4.1.6 Close contacts to patients should be isolated and placed under medical observation in their cabins.

### **4.2. underway**

4.2.1 The patients should be immediately isolated, and all persons on board should take protective measures;

4.2.2 Ships should report to their companies and request telemedicine help from the nearest port authorities and follow their instructions;

4.2.3 The shore-based and ship's medical staff jointly evaluate the patient's condition. If the condition is stable, the patient can be arranged to the local hospital for examination and treatment after the ship arrives at the port; if the patient's condition is acute, emergency response should be kicked in and patients should be send ashore for treatment as fast as possible;

4.2.4 Ships should activate procedures for emergency crew replacement. Close contacts to patients should be isolated and placed under medical observation in their

cabins;

4.2.5 The ship(s) should be fully disinfected, and terminal disinfection be done in the patient(s)' cabins and their movement areas.

#### **4.3. on cargo ships**

4.3.1 The ship's air conditioning system should be shut down;

4.3.2 The ventilators of the crews' cabins and public areas should be closed to block the internal air circulation between the crews' cabins;

4.3.3 The patients should be arranged for isolation in the sickbay or their own cabins with natural ventilation;

4.3.4 Suspected patients should be arranged in the same area and in private rooms with doors closed.

#### **4.4. on passenger ships**

4.4.1 The patients should be quarantined in the cabins with portholes. The ventilators in their cabins should be closed to block the internal air circulation with others, only naturally ventilation allowed.

4.4.2 The ventilators and return air of the public areas should be closed. The ventilators of the cabins with portholes should also be closed, letting fresh air in;

4.4.3 The air conditioning system only supplies air to rooms without portholes and should be adjusted to fresh air mode;

4.4.4. Return air should be closed to prevent virus spreading;

4.4.5 If possible, ultraviolet sterilizers can be installed in the air-conditioned rooms. According to the requirements of the disinfection duration of the ultraviolet sterilizer, the air conditioner should be started briefly after the disinfection is completed, and intermittent air supply should be applied to ensure sufficient oxygen content in the cabins without potholes.

#### **4.5. Communicating with patients**

The broadcasting system and intercoms on board should be used for communicating with patients to reduce the opportunities of direct contact. Food supply and other matters should be provided one after the other at intervals to decrease the possibility of cross-infection.

#### **4.6. Attending patients isolated in the cabins**

4.6.1 Patients should wear a mask and be isolated in separate cabins. They should have their meals alone in their own cabins and not be allowed to participate in group activities on board to avoid close contact with other crew members.

4.6.2 The isolation room should be well ventilated or using exhaust fans if necessary. Keep the rooms tidy and clean.

4.6.3 Gloves, tissues, masks and other wastes used by the patients should be placed in a special disposable bag and labelled as pollutants.

4.6.4 Limit the number of caregivers and try to arrange individuals in good health and without any chronic diseases to take care of the patient. Caregivers should take personal protective measures, such as wearing masks, eye shields and gowns. Protective equipment should be disinfected or disposed after used. Refuse all visits.

#### **4.7. Managing close contacts**

All persons on board should be assessed and classified as close contacts or low risks based on their exposure level and the Passenger/Crew Locator Forms (PLF). Contact tracing should begin immediately after a suspected case has been identified on board. All passengers, medical staff and crew members who have had high-risk exposures to the patients should undergo self-monitored isolation under the supervision of ship medical staff or telemedicine providers for 14 days starting from the last possible exposure.

#### **4.8. Transferring suspected patients**

During the disembarkation, other persons on board should avoid contacting the patients. The patients should be limited within a specified perimeter.

In principle, the patients should be transferred by professional medical staff ashore. When circumstances require other crew members' involvement in the transfer of patients, they should perform hand hygiene and wear medical mask, goggles, gowns and gloves.

#### **4.9. Disposal of the medical waste**

All wastes in cabins or isolation rooms must be disposed as medical wastes, which should be incinerated on board if possible; or collected and handed over to shore for special treatment as required by the authority of the next port of call.

## **V Reporting suspected case(s)**

### **5.1. Reporting time**

Ships should immediately report any death on board or illness (including fever, cough or short of breath) of the crew member or passenger that has traveled to epidemic areas within the past 14 days to the nearest port or health authority or inspection and quarantine agency ashore and inform the maritime administration.

### **5.2. Reporting the following information:**

5.2.1 Ship's name, type, flag state, port of registry, IMO number or distinctive number or letters, number of crew members and passengers on board;

5.2.2 Ship's ports of call during the last 14 days, including the list of ports of call where the suspected case disembarked;

5.2.3 Suspected cases' onset dates, time and location of the ship;

5.2.4 Patients' information including name, gender, position, birth date, nationality and embarkation date;

5.2.5 The patients record of measured temperature, signs and symptoms (including the time when each symptom appears), the number of deaths (if any), possible causes, measures taken and the growth of the disease.

For ships on international voyages, if a suspected case occurred on board, complete the Maritime Declaration of Health and send to the competent authority, according to the 2005 International Health Regulations and the national laws and regulations of the country of disembarkation.

## **VI Adjusting crew members' mental health during the epidemic period**

The captain should organize the psychological intervention and health adjustment for the crew. During the epidemic period, the normal work arrangement on ship may be suspended due to the COVID-19 development onshore. Frequent overtime work and without leave, plus insufficient information may result in crew members' negative emotions, such as anxiety, paranoia, irritability, depression, sadness, fear, blind optimism, loneliness,

impulsiveness, which should be addressed and get help in a timely manner. The following methods are recommended:

### **6.1 Breathing relaxation**

Inhale, hold breath for five seconds, then exhale. Inhale through the nasal cavity slowly and fully to the deepest part of the abdomen, exhale through the nasal cavity or mouth slowly. Allowing two normal breathing, then repeat the inhale-hold-exhale for 3-5 minutes.

### **6.2 Muscle relaxation**

Lie low or sit upright, relax the muscle from top to bottom, head to toe, and vice versa.

### **6.3 Butterfly pattern patting**

With eyes full or partially closed, arms across chest, patting alternately on your shoulders while taking slow and deep breaths. Repeat several times.

### **6.4 Safe deposit box pattern sealing method**

A technique for processing negative emotions by the mean of meditation. Pack and seal the negative emotions accumulated consciously so that the self can be liberated from the negative emotions and ideas in a short time.<sup>VII</sup> consulting

To consult Chinese Center for Disease Control and Prevention (CCDC) about the latest information related to COVID-19, dial CCDC hotline of 12320 or <http://www.chinacdc.cn>.

### **ANNEX: Recommendation on region-specific, multi-level approach to prevention and control of COVID-19 for passenger ships**



**ANNEX: Recommendation on region-specific, multi-level approach to prevention and control of COVID-19 for passenger ships**

| <b>Prevention and Protective Measures</b> |                |                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>High-risk Region</b> | <b>Moderate-risk Region</b> | <b>Low-risk Region</b>          |
|-------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Screening                                 | Passenger ship | screening travelling track within the past 14 days of crew                                                                                                                                                                                             | Before departure        | Before departure            | Before departure                |
| Training                                  | Passenger ship | Knowledge training on prevention and control COVID-19 among crew members after embarking                                                                                                                                                               | Before departure        | Before departure            | Within 24 hours after departure |
|                                           |                | Training on personal protective equipment (PPE) and emergency drill for all crew members; training for relevant crew members on attending patients isolated in the cabins, managing close contacts, transferring suspected patients, crowd management. | weekly                  | weekly                      | monthly                         |
| Drill                                     | Passenger ship | Simulating an emergency drill during an outbreak, including contacting with the company's shore-based staff, attending patients isolated in the cabins, managing close contacts, transferring suspected patients, crowd management.                    | weekly                  | weekly                      | monthly                         |
| Disinfection                              | Passenger ship | Seat, armrest, railing, floor, bridge , luggage rack, worn life jacket, cabin bed, toilet, etc.                                                                                                                                                        | Before departure        | Before departure            | Before departure                |
|                                           |                | Hand sanitizer should be provided at the gangway entry point and public areas of living quarters, and areas with toilet or hand sink as well.                                                                                                          | Provided                | Provided                    | Provided                        |

|                           |                                          |                                                        |                                                                |                                                           |                                                                         |
|---------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Ventilation               | Passenger ship<br>(closed-type)          | Natural ventilation                                    | With fans and ventilators full-on                              | With fans and ventilators full-on                         | Depending on the weather and temperature                                |
|                           |                                          | central air-conditioning system (internal-circulation) | Shutdown                                                       | shutdown                                                  | Use at discretion                                                       |
|                           | Passenger ship (with seats on open deck) |                                                        | Seats on deck preferred for passengers                         | Seats on deck preferred for passengers                    | —                                                                       |
| Transportation            | Passenger ship                           | Seating capacity                                       | ≤50%                                                           | ≤70%                                                      | ≤90% (except for ships with quarantine space for passengers with fever) |
|                           |                                          | Cabin arrangement                                      | Single rooms                                                   | ≤3 persons per cabin                                      | As scattered as possible                                                |
|                           |                                          | Embarkation and disembarkation of passengers           | Embarkation and disembarkation in batches and reducing cluster |                                                           |                                                                         |
| Prevention and protection | Passenger ship                           | Crew members and passengers should wear masks          | 100%                                                           | 100%                                                      | 100%                                                                    |
|                           |                                          | Crew members should wear goggles and protective gloves | 100% wear protective gloves (wear goggles as appropriate)      | 100% wear protective gloves (wear goggles as appropriate) | —                                                                       |
|                           |                                          | Catering, retail and entertainment facilities on board | Retail facilities are available                                | Retail facilities are available                           | Catering and retail facilities are available.                           |

|                               |  |                                                                                |                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                         |
|-------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                               |  | Body temperatures monitoring frequency (international voyage)                  | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point; Take temperatures daily on-board at every morning, noon and evening after departure.                                             | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point; Take temperatures daily on-board in the morning and afternoon after departure.                                                    | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point; Take temperature on-board once a day. |
|                               |  | Body temperatures monitoring frequency ( domestic voyage longer than 2-hour )  | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point; Take temperature twice a day (morning and evening for night voyages), and every two hours in the day time (for daytime voyages). | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point; Take temperature twice a day (morning and evening for night voyages), and every five hours in the day time (for daytime voyages). | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point;                                       |
|                               |  | Body temperatures monitoring frequency ( national voyage shorter than 2-hour ) | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point;                                                                                                                                  | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point;                                                                                                                                   | Body temperature monitored normal at boarding terminal or at gangway entry point;                                       |
|                               |  | Isolation area for passengers with fever                                       | 10% of rated capacity                                                                                                                                                                                              | 5% of rated capacity                                                                                                                                                                                                | At the ships' discretion                                                                                                |
|                               |  | Information registry of passengers with fever                                  | 100%                                                                                                                                                                                                               | 100%                                                                                                                                                                                                                | 100%                                                                                                                    |
|                               |  | Garbage disposal on board                                                      | Each voyage                                                                                                                                                                                                        | Each voyage                                                                                                                                                                                                         | Each voyage                                                                                                             |
|                               |  | Crew                                                                           | Minimize crew's disembarkation and suspend crew replacement                                                                                                                                                        | Suspended crew replacement with necessary exceptions                                                                                                                                                                | —                                                                                                                       |
| Ship-shore personnel exchange |  |                                                                                |                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                         |

|                                                                                                    |                |                                                                                                |                                                 |                                                                  |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------|
|                                                                                                    |                | Boarding requests of Company's shore-based staff and service-suppliers                         | forbidden (Except for emergency or essentials ) | Restrict service-suppliers (Except for emergency or essentials ) | —        |
| Onboard broadcasting                                                                               | Passenger ship | Information on hygiene and prevention and protection shall be provided via broadcast or video. | Required                                        | Required                                                         | Required |
| Ferries operating in rural areas should follow the above recommendations as practical as possible. |                |                                                                                                |                                                 |                                                                  |          |



MINISTERIO  
DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
EMPLEO Y ECONOMÍA SOCIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE  
TRABAJO

SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE ORDENACIÓN  
NORMATIVA

O F I C I O

S/REF:

N/REF: DGE-SGON-81 Ibis CRA

FECHA: 19.03.2020

ASUNTO: CRITERIO SOBRE EXPEDIENTES SUSPENSIVOS Y DE REDUCCIÓN DE JORNADA POR COVID-19

DESTINATARIO: AUTORIDADES LABORALES DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Por considerar que se trata de un asunto de interés común para todas las Autoridades laborales, se traslada el siguiente criterio de esta Dirección General sobre el asunto de la referencia

**1. Concepto de suspensión o reducción de jornada por causas de fuerza mayor y causas económicas, técnicas, productivas y organizativas. (artículos 45 y 47 del Estatuto de los Trabajadores)**

Nos referimos, con carácter general, a las medidas de suspensión o reducción de jornada, artículos 45 y 47 del Estatuto de los Trabajadores, cuando concurren causas objetivas que justifican la suspensión temporal de los contratos con exoneración de las obligaciones recíprocas de trabajar y abonar salarios y conservación de los derechos laborales básicos.

Estas medidas pueden ser adoptadas por las empresas:

- a) Como medidas internas de flexibilidad o ajuste ante una situación económica negativa, ante una reducción de la carga de trabajo u otras circunstancias relacionadas con las fluctuaciones del mercado.
- b) Como medidas que se derivan de interrupciones o pérdidas de actividad motivadas por la concurrencia de hechos acaecidos fuera del círculo de la empresa y que hagan imposible, de manera temporal y reversible, continuar con la prestación de los servicios.

**2. La fuerza mayor temporal.**

**2.1 Concepto.**

La fuerza mayor se caracteriza porque consiste en un acaecimiento externo al círculo de la empresa, de carácter objetivo e independiente de la voluntad de esta respecto



de las consecuencias que acarrea en orden a la prestación de trabajo, existiendo una desconexión entre el evento dañoso y el área de actuación de la propia empresa.

La fuerza mayor trae consigo la imposibilidad de que pueda prestarse el contenido del contrato de trabajo, ya sea de manera directa o bien de manera indirecta al afectar el suceso catastrófico, extraordinario o imprevisible de tal manera a la actividad empresarial que impida mantener las prestaciones básicas que constituyen su objeto

**Conforme al artículo 22.1** del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo se consideran provenientes de fuerza mayor temporal con los efectos previstos en el artículo 47.3 que remite al artículo 51.7, ambos del Estatuto de los Trabajadores, las suspensiones y reducciones de jornada que tengan su causa directa en pérdidas de actividad ocasionadas por el Covid-19, y de manera concreta las debidas a las siguientes situaciones:

a) **La declaración del estado de alarma por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.** En estos casos será necesario acreditar por la empresa que la imposibilidad de seguir prestando servicios- total o parcialmente- está causada por las distintas medidas de contención incluidas en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

A estos efectos todas las actividades incluidas en el artículo 10 y en el anexo del real decreto antes citado se consideran afectadas, en la medida prevista en el párrafo anterior, por fuerza mayor temporal.

b) **Decisiones vinculadas con el Covid-19 adoptadas por las autoridades competentes de las Administraciones Públicas.**

Tales decisiones se entienden ratificadas por la disposición final primera del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo y **producen los efectos previstos en la mismas.**

En este caso es necesario que en la documentación aportada por la empresa se incluya la decisión gubernativa concreta, efectos, publicación y alcance de su contenido, para poder establecer el vínculo causal entre aquella y la medida que se solicita.

c) Las debidas a situaciones urgentes y extraordinarias **provocadas por el contagio de la plantilla o la adopción de medidas de aislamiento preventivo que queden debidamente acreditadas.**

Cuando se trate de decisiones sanitarias- contagio y aislamiento- será necesario aportar la acreditación de las mismas y el número de personas concretas afectadas.

d) **Suspensión o cancelación de actividades,** cierre temporal de locales de afluencia pública, restricciones en el transporte público y, en general de la movilidad de las personas y/o mercancías, falta de suministros que impidan gravemente continuar con el desarrollo de la actividad consecuencia directa del Covid-19.



En tales casos se habrá de acreditar la relación causal entre la pérdida de actividad de la empresa y las situaciones objetivas descritas derivadas como consecuencia del Covid-19.

## 2.2 Régimen temporal

La duración de las medidas de suspensión o reducción de jornada **se limita a la concurrencia de la fuerza mayor temporal de la que trae su causa.**

Así se entienden incluidas todas las pérdidas de actividad causadas por los motivos expuestos desde el momento en que tuvo lugar el acaecimiento del hecho causante o de la circunstancia descrita como fuerza mayor, de acuerdo con el artículo 22.1 del Real Decreto-ley 8/2020, de medidas urgentes frente al Covid-19

Los efectos de la suspensión de contratos o reducción de jornada por fuerza mayor se extenderán **durante el tiempo y en las condiciones en que permanezca vigente el estado de alarma declarado por el Gobierno y las eventuales prórrogas o modificaciones del mismo que, en su caso, pudieren acordarse,** o mientras persistan las circunstancias graves y extraordinarias constitutivas de la fuerza mayor.

## 2.3 Procedimiento y autoridad laboral competente

En el caso de que la interrupción de la actividad se entienda ocasionada por fuerza mayor, será necesario, en todo caso, seguir el procedimiento establecido al efecto, artículos 31 a 33 del Real Decreto 1483/2012, siendo necesaria la previa autorización de la autoridad laboral a quien corresponde **constatar la existencia de la fuerza mayor.**

A estos efectos hay que tener en cuenta las siguientes circunstancias:

- a) Por autoridad laboral competente se entenderá la prevista a estos efectos en el artículo 25 del Reglamento de procedimiento aprobado por el Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, que rige igualmente para los supuestos de fuerza mayor según su artículo 31.
- b) No se entienden interrumpidos los plazos establecidos de acuerdo con la excepción prevista en el número 4 de la disposición adicional tercera del Real Decreto 463/2020.
- c) De acuerdo con lo previsto en el artículo 22.2 y en la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, las especialidades previstas no se aplicarán a los expedientes iniciados o comunicados con anterioridad al 18 de marzo de 2020
- d) En todos los casos, las empresas que soliciten la autorización deberán comprometerse a mantener el empleo durante los seis meses siguientes a la reanudación de la actividad, disposición adicional sexta del Real Decreto-ley 8/2020.



## **2.4 Extensión personal de las medidas**

La extensión personal de las medidas de suspensión o reducción de jornada se limitará a aquellos contratos de trabajo que estén directamente vinculados con la pérdida de actividad causada por la fuerza mayor. En otras palabras, las medidas a aplicar (suspensiones y/o reducciones) deben ser proporcionadas al volumen de actividad paralizada o de imposible realización.

En el caso del personal de contratas:

- a) Cuando afecte a la empresa comitente se verán afectados en la medida en que estuviese afectada la actividad objeto de contratación y se trate de trabajadores adscritos de manera permanente o habitual en los servicios y/o centros de trabajo de la empresa principal y sólo en la medida en que se acredite una alteración de lo establecido en la contrata.
- b) En el caso de contratas que presten sus servicios en el sector público, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, así como lo previsto en el artículo 34 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo.

## **3. Medidas de suspensión o reducción de jornada por causas económicas o productivas.**

Al margen de la situación prevista en el apartado anterior con las limitaciones objetivas, causales y temporales previstas, las empresas podrán adoptar medidas de suspensión o reducción de jornada fundadas con carácter general en causas económicas- situación económica negativa en sentido amplio- o por causas productivas, derivadas de las necesidades de ajuste de plantilla por un descenso de la carga de trabajo y derivadas de manera directa en el Covid-19 cuando no fuese posible la adopción de otras medidas de ajuste alternativo, o adoptadas las mismas, no fuesen suficientes.

En estos casos, se seguirán las normas procedimentales establecidas al efecto por la normativa de aplicación con las peculiaridades previstas en el artículo 23 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo y de acuerdo con lo previsto en el apartado 1 de la disposición transitoria primera.

LA DIRECTORA GENERAL

Verónica Martínez Barbero