



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 14. april 2020
(OR. en)

7281/20

MAR 50
SAN 128
SOC 206
OMI 26

FØLGESKRIVELSE

fra: Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 8. april 2020

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.: C(2020) 3100 final

Vedr.: **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN Retningslinjer for sundhedsbeskyttelse, hjemsendelse og rejsearrangementer til søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe**

Hermed følger til delegationerne dokument - C(2020) 3100 final.

Bilag: C(2020) 3100 final



Bruxelles, den 8.4.2020
C(2020) 3100 final

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Retningslinjer for sundhedsbeskyttelse, hjemsendelse og rejsearrangementer til søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe

Retningslinjer for sundhedsbeskyttelse, hjemsendelse og rejsearrangementer til søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe

Resumé

- *Covid-19-pandemien har vidtrækkende konsekvenser for søtransporten og personer om bord på skibe. I retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser¹ fastsættes det, at medlemsstaterne bør lette transitten for EU-borgere og tredjelandsstatsborgere, der er bosiddende i EU, således at de kan vende tilbage til deres hjem. Arbejdstagere med væsentlige funktioner² bør uanset deres nationalitet kunne cirkulere på tværs af grænserne for at sikre fortsat erhvervsmæssig aktivitet.*
- *Personer om bord på skibe bør kunne foretage væsentlige rejser. EU-borgere, der er strandet i andre medlemsstater end den, hvor de er statsborgere eller har bopæl, i tredjelande eller på åbent hav, bør kunne vende hjem, hvis deres sundhedstilstand tillader det³. Krydstogtskibsoperatører og skibsejere har hovedansvaret for at sørge for hjemsendelse af ombordværende, uanset om de går fra borde i eller uden for EU.*
- *Mange søfarende på fragtskibe, der sejler i de europæiske farvande, er tredjelandsstatsborgere. Uanset deres nationalitet bør de kunne rejse til de havne, hvor de skal gå om bord, og kunne gå fra borde og vende hjem. Dette vil bidrage til at sikre, at sektoren forbliver i drift på mellemlang og lang sigt, som bekræftet af meddelelsen om indførelse af grønne baner⁴. Kun hvis der er mulighed for besætningsskift, kan søtransporten fortsætte uafbrudt og dermed sikre det indre marked gennem distribution af varer i hele EU samt gøre det muligt at eksportere og importere gods fra og til EU's havne. Derfor bør medlemsstaterne udpege havne, hvor der lettere kan udføres besætningsskift.*
- *Der er på verdensplan ca. 600 000 søfarende af alle nationaliteter, der arbejder om bord på skibe, som vedrører EU's interesser. Den Internationale Søfartsorganisation anbefaler, at der bør kunne udføres besætningsskift overalt i verden⁵. For at sikre søtransportens kontinuitet og sikkerhed træffer Kommissionen foranstaltninger til at lette og koordinere medlemsstaternes indsats med henblik på at gøre det muligt at skifte besætning i deres havne.*

¹ Retningslinjer for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser (C(2020) 1753 final, EUT C 86 I af 16.3.2020, s. 1).

² Dette omfatter bl.a. søfarende og personale inden for søtransport samt fiskere.

³ Personer om bord på skibe bør kunne rejse, hvis de ikke udviser symptomer, ikke har været særligt udsat for infektionsrisici og ikke betragtes som en trussel mod folkesundheden.

⁴ Meddelelse fra Kommissionen om indførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser (C(2020) 1897 final, EUT C 96 I af 24.3.2020, s. 1).

⁵ IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4204/Add.6 af 27. marts 2020

I. Generelle retningslinjer

1. Det er af afgørende strategisk betydning for EU, at søtransporten ikke afbrydes, da 75 % af de varer, der ankommer til og forlader EU, og 30 % af de varer, der cirkulerer i det indre marked, transporteres ad søvejen. For at bevare den økonomiske aktivitet bør de restriktive foranstaltninger, der træffes for at bekæmpe covid-19-pandemien, påvirke den frie bevægelighed for varer så lidt som muligt. Restriktioner bør ikke medføre alvorlige forstyrrelser i forsyningskæderne, vigtige tjenesteydelser, medlemsstaternes økonomier eller EU's økonomi som helhed.
2. Søfarende bør i overensstemmelse med *meddelelsen om indførelse af grønne baner* kunne rejse på tværs af grænser for at påbegynde deres arbejde om bord på fragtskibe og for at vende hjem efter deres kontraktens ophør. Når medlemsstaterne gennemfører sundhedsscreeninger, bør de ikke i væsentlig grad udsætte søfarende for forsinkelser i forbindelse med indskibning eller hjemrejse.
3. Der bør træffes foranstaltninger i EU's havne til at beskytte personale inden for søtransport, havnearbejdere, søfarende og andre personer om bord ved ombordstigning og udstigning⁶. I overensstemmelse med EU-lovgivningen om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen og for at sikre deres sundhed og sikkerhed bør alle risici vurderes og passende forebyggende og beskyttende foranstaltninger træffes⁷. Det Europæiske Arbejds miljøagentur har offentliggjort specifikke oplysninger om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen for så vidt angår beskyttelse mod eksponering for covid-19⁸. Der bør også tages hensyn til dokumentet "*Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19*"⁹ (Råd til skibsoperatører om beredskab og indsats i forbindelse med covid-19) fra fællesaktionen EU Healthy Gateways. Hvis det konstateres, at en ombordværende person muligvis udgør en risiko for folkesundheden, bør der træffes passende foranstaltninger for at undgå smitte, samtidig med at der sikres hurtig adgang til passende lægebehandling, uanset den pågældende persons nationalitet. Der bør også tilbydes sundhedsydelser til dem, der har været i kontakt med den pågældende person. Besætningsmedlemmer, som formodes smittet, bør om muligt isolere sig selv og søge ilandsætning hurtigst muligt for at blive testet. De bør bære ansigtsmaske og undgå yderligere kontakt med andre personer, som ikke bærer personlige værnemidler, mens de befinder sig om bord og når de går fra borde.
4. Medlemsstaterne bør høre de repræsentative arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer i søfarts- og havnesektoren, når de gennemfører foranstaltninger, der er omfattet af disse retningslinjer.

⁶Personale inden for søtransport omfatter personale, der arbejder om bord på indenlandske og internationale kommercielle fartøjer, handelsskibe, bugserings- og sandsugningsfartøjer, olie- og gasfartøjer og støtte- og standbyfartøjer, der er aktive i energiforsyningssektorerne, samt det driftspersonale, sikkerhedspersonale og tekniske personale, der arbejder på landjorden med funktioner til understøttelse af skibsdrift og søfart.

⁷ Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

⁸ Covid-19: "guidance for the workplace" (vejledning til arbejdspladsen) — <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

⁹ https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480

II. Hjemsendelse af personer om bord på krydstogtskibe og alle andre fartøjer

Anbefalinger vedrørende krydstogtskibe

5. Som reaktion på covid-19-pandemien har krydstogtskibsoperatørerne midlertidigt indstillet deres aktiviteter. Indstillingen af aktiviteterne bør bidrage til at begrænse antallet af nye smittetilfælde på krydstogtskibe. Krydstogtskibsoperatørerne har hovedansvaret for at sørge for hjemsendelse af passagerer og medlemmer af besætningen på krydstogtskibe, der skal oplægges¹⁰. Dette kan omfatte hjemsendelse fra havne, der er beliggende uden for EU, og navnlig organisering af de charterfly eller andre transportmidler, der er nødvendige i denne forbindelse.
6. For skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, bør flagstaten tillade passagerer og besætning at gå fra borde i en af dens havne. Medlemsstaterne bør støtte krydstogtskibsoperatøren med hensyn til at træffe de nødvendige foranstaltninger til hjemsendelse og adgang til passende lægebehandling.
7. Hvis det ikke er muligt for flagstaten at modtage et skib, bør den tilbyde krydstogtskibsoperatørerne hjælp med at træffe passende foranstaltninger sammen med andre EU-medlemsstater eller tredjelande. Foranstaltningerne bør minimere den tid, fartøjet tilbringer til søs, og samtidig sørge for god sundhedsinfrastruktur og transportforbindelser til hjemsendelse. Sådanne foranstaltninger bør omfatte lettelser af fartøjets anløb, passagerers udstigning, sundhedsscreening og lægebehandling. De bør også omfatte hjemsendelse af passagerer og besætning fra havnen i den anden EU-medlemsstat eller det andet tredjeland, hvor fartøjet anløber. Der bør lægges særlig vægt på sårbare passagerers behov.
8. Hvis skibet fører et tredjelands flag, bør medlemsstaterne modtage det af humanitære hensyn. I sådanne tilfælde anbefales det at anmode krydstogtskibsoperatøren om passende finansielle og logistiske arrangementer (f.eks. vedrørende de nødvendige personlige værnemidler, karantænefaciliteter, leje af busser, charterflyvninger), før skibet anløber havnen, i overensstemmelse med dens forpligtelser. Hvis sådanne arrangementer ikke tilvejebringes, bør der tages hensyn til sikker og hurtig udstigning for de ombordværende personer og hjælp til deres hjemrejse.
9. Hvis der findes personer om bord, der er smittede med sarsCoV2, bør anløbshavnens værtsstat overveje udskibning, hvor de omkringliggende hospitaler har tilstrækkelig kapacitet til at yde passende lægebehandling. Når passagerer og besætningsmedlemmer, der ikke er smittede eller udviser symptomer, gå fra borde, bør de anbringes i

¹⁰ Et krydstogt opfylder normalt definitionen af en "pakkerejse" og falder derfor ind under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer. Ved dette direktiv fastsættes rejsearrangørens forpligtelser, herunder til at yde bistand til rejsende i vanskeligheder. En krydstogtsarrangør skal medbringe rejsende til den udskibningshavn, som er angivet i aftalen om pakkerejsen. Hvis transport (f.eks. flyvning) af den rejsende til og fra krydstogthavnens ind- og udskibningshavn også indgår i pakkerejsen, sørger rejsearrangøren for hjemtransport af den rejsende tilbage til vedkommendes oprindelsessted. Arrangører af pakkerejser er forpligtede til arrangere beskyttelse i tilfælde af konkurs eller insolvens, som skal omfatte hjemsendelse af rejsende, hvis befordring af passagerer indgår i aftalen om pakkerejsen.

karantænefaciliteter, hvis det er nødvendigt med henblik på opfølgende lægeundersøgelser, og ellers bør de hjemsendes direkte.

10. For at muliggøre ilandsætning af tredjelandsstatsborgere af humanitære grunde og lette hjemsendelse i tilfælde, hvor der er tale om statsborgere i tredjelande med visumpligt, som på grund af tidspres ikke har været i stand til at ansøge om visum på forhånd, bør medlemsstaterne udstede de nødvendige visa ved grænsen.
11. Hvis krydstogtskibe med EU-borgere om bord skal lægge til i tredjelande, kan medlemsstaterne aktivere EU-civilbeskyttelsesmekanismen som en sidste udvej, f.eks. hvis der ikke er kommercielle flyvninger til rådighed. Hvis betingelserne er opfyldt, kan Kommissionen, EU's Udenrigstjeneste og EU-delegationen i tredjelandet yde bistand i forbindelse med hjemsendelse.

Anbefalinger vedrørende alle fartøjer om transit og landsætning af passagerer og besætning

12. For så vidt angår passagerers og besætningsmedlemmers transit bør medlemsstaterne følge *vejledningen om gennemførelsen af de midlertidige restriktioner for ikkevæsentlige rejser til EU, om lettelsen af transitordningerne for hjemsendelse af EU-borgere og om virkningerne for visumpolitikken*¹¹.
13. Medlemsstaterne skal især lette transitten for EU-borgere og tredjelandsstatsborgere med opholdstilladelse eller visum til længerevarende ophold, som er på vej tilbage til den medlemsstat, hvori de er statsborgere eller har bopæl¹². Medlemsstaterne bør anvende Kommissionens *retningslinjer for udøvelse af arbejdskraftens frie bevægelighed under covid-19-udbruddet*¹³.
14. Til dette formål bør medlemsstaterne identificere passende havne, der kan forbindes til de sikre transitkorridorer, der er oprettet i overensstemmelse med *meddelelsen om indførelse af grønne baner*¹⁴.
15. Dette gælder også, når sådanne personer går fra borde fra krydstogtskibe og andre skibe i EU-havne med ønske om at vende tilbage til den medlemsstat, hvori de er statsborgere eller har bopæl. Krydstogtskibsoperatører og skibsejere bør koordinere transitten af et større antal personer med de nationale myndigheder i den medlemsstat, hvor havnen er

¹¹Meddelelse fra Kommissionen — Covid-19 — Vejledning om gennemførelsen af de midlertidige restriktioner for ikkevæsentlige rejser til EU, om lettelsen af transitordningerne for hjemsendelse af EU-borgere og om virkningerne for visumpolitikken (C(2020) 2050 final, EUT C 102I af 30.3.2020, s. 3).

¹² ibid.

¹³ Meddelelse fra Kommissionen om retningslinjerne for udøvelse af arbejdskraftens frie bevægelighed under covid-19-udbruddet, C/2020/2051; EUT C 102 I af 30.3.2020, s. 12.

¹⁴ I C(2020) 1897 final, EUT C 96I af 24.3.2020 anmodes medlemsstaterne om at udpege såkaldte "grønne baner" til land-, sø og lufttransport ved alle de relevante indre grænseovergangssteder i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og yderligere grænseovergangssteder i det omfang, det anses for nødvendigt.

beliggende, samt de lokale konsulære myndigheder i det land, hvor de er statsborgere eller har bopæl.

16. Med henblik herpå bør krydstogtskibsoperatører og skibsejere fastlægge bestemmelsesstedet for de personer, der agter at gå fra borde. Krydstogtskibsoperatører og skibsejere bør meddele de ovennævnte myndigheder disse oplysninger samt den planlagte metode til videre transit.
17. I tilfælde, hvor rejsedokumenter er udløbet som følge af et længere ophold om bord, bør medlemsstaterne i overensstemmelse med direktiv 2004/38/EF¹⁵ give unionsborgere og deres familiemedlemmer, der er i besiddelse af et udløbet pas og/eller visum, tilladelse til at indrejse på deres område.
18. Hvis midlertidige hindringer gør det umuligt at hjemsende tredjelandsstatsborgere med det samme som følge af restriktioner, der er indført af det land, i hvilket de pågældende personer har statsborgerret, bør krydstogtskibsoperatørerne eller skibsejerne i overensstemmelse med deres forpligtelser finde frem til en ordning med anløbshavnens værtsstat for at sikre, at de pågældende personer opholder sig sikkert. Dette bør omfatte adgang til passende lægebehandling og indkvartering, hvor denne stats myndigheder kan være berettigede til at anmode om kompensation fra skibets operatør¹⁶.
19. Med henblik på hjemsendelse af personer om bord, der muligvis er smittet med sarsCoV2, bør medlemsstaterne tage hensyn til dokumentet "*Advice for health authorities and ship operators who have decided to suspend sailings and for the long-term docking of ships at the ports of EU/EEA MS during COVID-19 pandemic*"¹⁷.
20. For så vidt angår hjemsendelse af EU-borgere i havne i tredjelande bør krydstogtskibsoperatøren eller skibsejeren underrette de konsulære myndigheder i de medlemsstater, der er repræsenteret i tredjelandet, samt om muligt EU-delegationen om de planlagte hjemsendelser til EU og disses metoder. Medlemsstaternes myndigheder kan indhente oplysninger til stedbestemmelse af krydstogtskibe på vej til Europa fra EU's informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet)¹⁸, der varetages af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Anbefalinger vedrørende andre fartøjer, der skal oplægges

21. Skibsejeren bærer hovedansvaret for hjemsendelse af søfarende, hvis skibe skal oplægges¹⁹. Flagstaten bør lette hjemsendelsen af søfarende om bord på sådanne skibe, især hvis der ikke er nogen tilgængelige transportforbindelser til den søfarendes medlemsstat eller tredjeland. Hvis besætningsmedlemmet befinder sig i en akut tilstand,

¹⁵ Direktiv 2004/38/EF af 29. april 2004 om unionsborgeres og deres familiemedlemmers ret til at færdes og opholde sig frit på medlemsstaternes område (EUT L 158 af 30.4.2004, s. 77).

¹⁶ For søfarende gælder bestemmelserne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (2006).

¹⁷ Se: https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500

¹⁸ SafeSeaNet, <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

¹⁹ Se navnlig norm A2.1 og A2.5.1 i bilaget til direktiv 2009/13/EF og de tilknyttede bestemmelser i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (2006).

der kræver lægebehandling, eller hvis der er mistanke om eller bekræftet smitte med sarsCoV2, bør der træffes de i punkt 4, 19 og 28 beskrevne foranstaltninger.

III. Besætningsskift

22. For at sikre, at de maritime tjenester forbliver operationelle, bør medlemsstaterne tillade besætningsskift i deres havne.
23. Søfarende er nøglepersonale og bør derfor være fritaget for rejsebegrænsninger, når de er i transit til den havn, hvor de påbegynder deres hverv²⁰. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens *meddelelse om midlertidig begrænsning af ikke-væsentlige rejser til EU*²¹. Medlemsstaterne bør i denne sammenhæng anvende de foranstaltninger, der er skitseret i *retningslinjerne for udøvelse af arbejdskraftens frie bevægelighed under covid-19-udbruddet*²².
24. Selv i tilfælde, hvor besætningsskift er tilladt, er det blevet en udfordring for søfolk at rejse til det land, hvor de skal gå ombord på fartøjerne, da transportforbindelserne nu er meget begrænsede. Det bør overvejes at indføre særlige rejseordninger for at gøre det lettere for søfarende at rejse fra og til søhavne, jf. *meddelelsen om gennemførelse af grønne baner*.
25. Søfarende, som er statsborgere i tredjelande og underlagt visumpligt, og som på grund af tidspres ikke har været i stand til at ansøge om visum på forhånd, bør tildeles det nødvendige visum ved grænsen.
26. De fleste medlemsstater har truffet foranstaltninger med henblik på at tillade en forlængelse af søfarendes ansættelsesaftaler²³ på visse betingelser. Disse betingelser er opfyldt, hvis der lægges hindringer i vejen for hjemsendelse eller besætningsskift. Medlemsstaterne tillader også forlængelse af udløbne dokumenter om søfarendes arbejdsstandarder. Ligeledes tillader de udstedende og godkendende medlemsstater midlertidig forlængelse af væsentlige beviser, indtil kriseperioden er overstået. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)²⁴ og Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)²⁵ har udgivet en vejledning om forlængelse af søfarendes beviser og ansættelsesaftaler²⁶.

²⁰ Retningslinjer for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser (C(2020) 1753 final, EUT C 86I af 16.3.2020, s. 1).

²¹ COM(2020) 115 final, meddelelse om covid-19: midlertidig begrænsning af ikke-væsentlige rejser til EU

²² Meddelelse fra Kommissionen om retningslinjerne for udøvelse af arbejdskraftens frie bevægelighed under covid-19-udbruddet, C/2020/2051, EUT C 102 I af 30.3.2020, s. 12.

²³ Alle søfarende, der er ansat på et fartøj, som er omfattet af reglerne for skibsfart fra 2014 (konventionen om søfarendes arbejdsforhold) (minimumskrav for søfarende osv.), skal have en juridisk bindende ansættelsesaftale for søfarende.

²⁴ IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4204/Add.5 af 17. marts 2020

²⁵ Erklæring af 31. marts 2020 fra det særlige trepartsudvalg om coronavirus (covid-19).

²⁶ Der henvises også til bemærkningen fra Kommissionens tjenestegrene om EU-retlige krav til beviser, der er omfattet af EU-retten, og mere specifikt krav, der volder problemer som følge af foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med covid-19-krisen, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Den liste over beviser, der henvises til, ajourføres for så vidt angår sønæringsbeviser.

27. En forlængelse af en søfarendes ansættelsesaftales normale varighed på 11 måneder kan øge niveauet af udmattelse og skade både søfarendes mentale sundhed og sikkerheden til søs. Søfarendes ansættelsesaftaler bør derfor ikke forlænges mere end nødvendigt. Søfarende bør om nødvendigt kunne forblive om bord i en rimelig periode ud over deres planlagte tjenesteperioder²⁷. I tilfælde af, at søfarendes pas udløber, uden at de har adgang til konsulære tjenester, bør en forlængelse af de søfarendes ansættelsesaftale frarådes og hjemsendelse organiseres. Hvis hjemsendelse ikke er mulig, bør operatøren og flagstaten efter aftale med den søfarende træffe foranstaltninger med henblik på at forlænge den søfarendes ansættelsesaftale og for at sikre hjemsendelse af den søfarende så hurtigt som muligt.
28. For at mindske risikoen for overførsel af covid-19 bør skibsejere indføre passende sikkerhedsprocedurer om bord, når en ny besætning indleder tjenesten. I overensstemmelse med EU-retten bør alle risici vurderes og passende forebyggende og beskyttende foranstaltninger træffes²⁸. Selv om der bør foretages lægeundersøgelser, bør de ikke unødigt forsinke de søfarende i at udføre deres opgaver om bord. Der bør tages hensyn til de oplysninger fra Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur og den rådgivning fra EU Healthy Gateways, der henvises til i punkt 3.
29. I overensstemmelse med den rådgivning, der er omhandlet i stk. 3, bør den primære måde at sikre, at søfarende, der er i fare for at blive smittet med sarsCoV2²⁹, kan begynde deres arbejde, være at teste dem, inden de går om bord. Hvis det på grund af begrænset kapacitet ikke er muligt at teste, bør der i stedet gøres brug af temperaturkontrol og historik over nylige luftvejssymptomer eller kontakt med personer, der er smittet med sarsCoV2.

IV. Udpegede havne for besætningsskift

30. I samråd med Kommissionen bør medlemsstaterne i fællesskab udpege et antal havne i Unionen til hurtige besætningsskift. Disse havne bør geografisk set være spredt ud over Unionen og bør være forbundet med operationelle lufthavne og jernbanestationer. Medlemsstaterne bør overveje muligheden for dedikeret eller regelmæssig fly- og jernbanedrift for at sikre transportforbindelserne med henblik på besætningsskift og muliggøre hurtige rejser og hjemtransport for søfarende.
31. Disse udpegede havne bør have indkvarteringsmuligheder i nærheden, hvor søfarende kan vente på det skib, de skal om bord på, eller på deres fly, tog eller skib, hvis dette ikke afdækkes samme dag. Indkvarteringsmulighederne bør have passende faciliteter, så de søfarende kan blive, hvor de er. Dette skulle gøre det muligt at gennemføre 14 dages

²⁷ Bestemmelserne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (2006) finder anvendelse

²⁸ Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

²⁹ Definition af tilfælde og europæisk overvågning i forbindelse med covid-19:

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

karantæne³⁰ før ombordstigning og efter landgang, hvis den pågældende medlemsstat kræver dette, og hvis det ikke er muligt at foretage test.

32. Havnene bør omfatte tilgængelige og tilstrækkelige medicinske ydelser, som søfarende kan gøre brug af, når de går om bord eller fra borde og i løbet af deres karantæneperioder. De bør også udstyres med tilgængelige velfærdstjenester³¹.
33. På grund af skibsfartssektorens internationale karakter er vanskelighederne i forbindelse med besætningsskift ikke begrænset til operationer i Den Europæiske Union. I en given måned udløber på verdensplan gennemsnitligt ca. 100 000 søfarendes ansættelseskontrakter. Praksis med at udpege havne, hvor besætningsskift kan finde sted sikkert og uhindret, kan derefter deles med tredjelande og implementeres på verdensplan.

V. Sanitære anbefalinger og skibsforsyninger

34. Søfarende bør have adgang til passende lægehjælp, der er så sammenlignelig som muligt med den, der er til rådighed for arbejdstagere på land. De bør have hurtig adgang til medicin, information og behandling for enhver helbredstilstand, der kræver det³².
35. Kontakt mellem besætning og havnearbejdere, herunder lodser, bør reduceres til et absolut minimum for at beskytte alle personer mod risiko for overførsel af covid-19³³. I forbindelse med den nødvendige kontakt skal der anvendes personlige værnemidler og træffes sociale adskillelsesforanstaltninger. Så længe alle besætningsmedlemmer er raske, er risikoen om bord på skibet lavere end på land. Tilladelser til landlov bør derfor overvejes nøje, idet der tages hensyn til besætningsmedlemmernes overordnede velfærd under de nuværende omstændigheder³⁴. Besætninger på skibe, hvor alle medlemmer er raske, og hvis tidligere havneanløb fandt sted for mere end fjorten dage siden, bør ikke sendes i karantæne, når de går fra borde med henblik på hjemsendelse.
36. Medlemsstaterne bør sikre, at skibsføreren anmoder om lægehjælp så hurtigt som muligt, når det er mistanke om, at besætningsmedlemmer er smittet med sarsCoV2³⁵. Dette er

³⁰ Den anbefalede karantæneperiode kan ændre sig, efterhånden som flere oplysninger om covid-19 bliver tilgængelige. Anbefalingerne vedrørende karantæneperiodens varighed fra Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme og medlemsstaternes sundhedsmyndigheder, bør følges.

³¹ Bestemmelserne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (2006) finder anvendelse.

³² Bestemmelserne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (2006) finder anvendelse

³³ Som eksempler kan nævnes oprettelse af særlige teams til varetagelse af havneaktiviteter som f.eks. lodstjeneste, fortøjning, kontrolterminaltjeneste, desinfektion efter hvert skiftehold, facilitering af udveksling af dokumenter via elektronisk udstyr osv.

³⁴ Landlov er omfattet af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

³⁵ I norm A4.1 i konventionen om søfarendes arbejdsforhold kræves for alle ombordværende, at den kompetente myndighed ved hjælp af et på forhånd fastlagt system sikrer, at lægelig rådgivning via radio eller satellitkommunikation til skibe på havet, herunder specialistrådgivning, er tilgængelig 24 timer i døgnet; lægerådgivning, herunder videresendelse af lægemeddelelser ved hjælp af radio- eller satellitkommunikation mellem et skib og de personer i land, der rådgiver, skal være gratis til rådighed for alle skibe, uanset hvilket flag de fører.

relevant for besætningens og passagerernes sikkerhed og for folkesundheden i havnestaten (se s. VII nedenfor).

37. Hvis det konstateres, at et fartøj har personer om bord, som er bekræftet eller formodes smittet med sarsCoV2, bør den næste anløbshavn eller om nødvendigt en nærmere havn sikre, at den kan modtage fartøjet. Det pågældende fartøj bør ikke omdirigeres uden begrundelse. Hvis prioriteringen af forskellige sundhedsprofiler i den region, hvor den valgte havn er beliggende, ikke giver mulighed for passende lægebehandling af de berørte søfarende, bør skibet modtages af den nærmeste tilgængelige havn, der kan stille den nødvendige pleje og de nødvendige faciliteter til rådighed.
38. For søfarende, som formodes smittet og udviser milde symptomer, bør testningen foretages i den næste anløbshavn, og alle besætningsmedlemmer bør have adgang til passende lægebehandling. Som en del heraf bør den eller de pågældende person(er) evakueres og modtage passende lægebehandling. Hvis en person om bord mistænkes for at være smittet med sarsCoV2, skal alle besætningsmedlemmer i karantæne i 14 dage³⁶, enten om bord eller på land³⁷. Dette bør fraviges, hvis testningen af det besætningsmedlem, som mistænkes for at være smittet, er negativ, eller efter at de besætningsmedlemmer, der er i karantæne, er testet negative for sarsCoV2.
39. Skibe er fortsat juridisk forpligtet til at medbringe skibsforsyninger³⁸, og personlige værnemidler bør anvendes for at beskytte besætninger mod eksponering for covid-19. EU's ordning for eksport af personlige værnemidler er ikke til hinder herfor. Levering af denne type udstyr som skibsforsyninger kræver ikke den eksporttilladelse, der er fastlagt i forordning (EU) 2020/402³⁹. Forordningen vedrører specifikt toldproceduren i forbindelse med eksport, og denne toldprocedure finder i henhold til EU-toldkodeksen ikke anvendelse på skibsforsyninger⁴⁰.
40. Mængden af personlige værnemidler om bord bør øges med henblik på at sikre tilstrækkelige forsyninger til følgende tre situationer:
 - det nødvendige antal besætningsmedlemmers interaktion med lodser
 - de øvrige besætningsmedlemmers interaktion med et sygt besætningsmedlem
 - landlov (selv om dette i videst muligt omfang bør reduceres).

³⁶ Den anbefalede karantæneperiode kan ændre sig, efterhånden som flere oplysninger om covid-19 bliver tilgængelige. Anbefalingerne vedrørende karantæneperiodens varighed fra Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme og medlemsstaternes sundhedsmyndigheder, bør følges.

³⁷ Anbefalingerne om karantæne er i overensstemmelse med Verdenssundhedsorganisationens "Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (covid-19), Interim Guidance" af 19. marts 2020.

³⁸ Rådets direktiv 92/29/EØF af 31. marts 1992 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed med henblik på at forbedre den lægelige bistand om bord på skibe; EFT L 113 af 30.4.1992, s. 19.

³⁹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/402 af 14. marts 2020 om at gøre udførslen af visse varer betinget af fremlæggelse af en udførselstilladelse (EUT L 77 I af 15.3.2020, s. 1).

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

41. Minimumsforskrifterne for sikkerhed og sundhed med henblik på at forbedre den lægelige bistand om bord på skibe skal følges⁴¹. Lægemidlerne om bord bør afspejle anbefalingerne i den seneste udgave af WHO's *International Medical Guide for Ships* og bilag C til IMO's *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*⁴².

VII. Anbefaling om supplerende covid-19-opdateret indberetning fra skibe, der anløber EU-havne

42. I henhold til EU-lovgivningen er en sundhedserklæring for skibsfarten allerede påkrævet⁴³. Denne skal af skibsføreren eller enhver anden person, der er behørigt bemyndiget af skibets operatør, indberettes til den kompetente myndighed, der er udpeget af den pågældende medlemsstat. Indberetningen skal finde sted via det nationale miljø med ét kontaktpunkt og inden ankomsten i en havn beliggende i en EU-medlemsstat:

- a. mindst 24 timer inden ankomsten, eller,
- b. hvis rejsen varer mindre end 24 timer, da senest når skibet afgang fra den foregående havn, eller,
- c. hvis anløbshavnen er ukendt eller ændres under rejsen, så snart denne oplysning foreligger.

43. Sundhedserklæringen for skibsfarten skal gøres tilgængelig i det nationale miljø med ét kontaktpunkt. Dette giver relevante myndigheder mulighed for at kontrollere sundhedsstatus for personer om bord på et fartøj, inden det anløber sine havne.

44. Covid-19 spredt sig meget hurtigt og har en inkubationstid på op til 14 dage. Det anbefales, at medlemsstaterne anmoder skibets fører om at fremsende følgende oplysninger til den relevante myndighed 4 timer før forventet ankomst til anløbshavnen:

- a. det samlede antal ombordværende (både besætning og passagerer)
- b. antal personer, der er smittet med sarsCoV2
- c. antal personer, der mistænkes for at være smittet med sarsCoV2⁴⁴.

Disse oplysninger kan formidles via VHF-radio eller i form af en opdateret sundhedserklæring for skibsfarten.

⁴¹ Rådets direktiv 92/29/EØF af 31. marts 1992 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed med henblik på at forbedre den lægelige bistand om bord på skibe; EFT L 113 af 30.4.1992, s. 19.

⁴² IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4204/Add.4 af 5. marts 2020

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgang fra havne i medlemsstaterne, EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1.

⁴⁴ Som fastsat af Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>