



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. balandžio 14 d.
(OR. en)

7281/20

MAR 50
SAN 128
SOC 206
OMI 26

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo: Europos Komisijos generalinio sekretoriaus,
kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU

gavimo data: 2020 m. balandžio 8 d.

kam: Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-
MIKKELSENUI

Komisijos dok. Nr.: C(2020) 3100 final

Dalykas: KOMISIJOS KOMUNIKATAS. **Jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose
esančių asmenų sveikatos apsaugos, repatriacijos ir kelionės
paslaugų gairės**

Delegacijoms pridedamas dokumentas C(2020) 3100 final.

Pridedama: C(2020) 3100 final



Briuselis, 2020 04 08
C(2020) 3100 final

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose esančių asmenų sveikatos apsaugos, repatriacijos ir kelionės paslaugų gairės

Jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose esančių asmenų sveikatos apsaugos, repatriacijos ir kelionės paslaugų gairės

Santrauka

- *COVID-19 pandemijos padariniai jūrų transportui ir laivuose esantiems asmenims yra rimti. Sienuų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gairėse¹ nurodoma, kad valstybės narės turėtų supaprastinti grįžtančių namo ES piliečių ir trečiųjų valstybių piliečių, kurie yra ES gyventojai, tranzitą. Būtinąsias funkcijas atliekantys darbuotojai², nepaisant jų pilietybės, turėtų galėti vykti tranzitu ir keliauti, kad būtų užtikrinta nuolatinė jų profesinė veikla.*
- *Asmenys laivuose turėtų galėti vykti į būtinąsias keliones. ES piliečiai, užstrigę valstybėse narėse, kurios nėra jų pilietybės arba gyvenamosios vietos valstybės narės, trečiojoje valstybėje arba atvirojoje jūroje, turėtų galėti grįžti namo, jeigu tai leidžia jų sveikatos būklė³. Už laivuose esančių asmenų grįžimą namo, nepriklausomai nuo to, ar išlaipinimas vyksta ES ar už jos ribų, atsakomybę pirmiausia tenka kruizinių laivų valdytojams ir laivų savininkams.*
- *Daug krovinių laivuose, plaukiojančiuose Europos vandenyse, dirbančių jūrininkų yra trečiųjų valstybių piliečiai. Šiems jūrininkams, nepaisant jų pilietybės, turėtų būti leidžiama keliauti į uostus, kuriuose jie turi lipti į laivą, ir leidžiama iš laivo išsilaipinti ir grįžti namo, nes tuo kartu būtų užtikrintas tolesnis sektoriaus veikimas vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu, kaip patvirtinta Komunikate dėl žaliųjų koridorių atvėrimo⁴. Jūrų transporto sektorius gali saugodamas vidaus rinką nenutrūkstamai tęsti savo veiklą – skirstyti prekes po ES ir sudaryti sąlygas įvežti krovinius į ES uostus ir iš jų išvežti – tik tada, kai gali keistis įgulų pamainos. Todėl valstybės narės turėtų paskirti uostus, kuriuose įgulų pamainos galėtų lengvai pasikeisti.*
- *Visame pasaulyje ES priklausančiuose ir su jos vėliavomis plaukiojančiuose laivuose dirba apie 600 000 visų tautybių jūrininkų. Tarptautinė jūrų organizacija rekomenduoja visame pasaulyje leisti laivų įgulų pamainoms pasikeisti⁵. Siekdama užtikrinti jūrų transporto veiklos tęstinumą ir saugą, Komisija imasi veiksmų, kad valstybėms narėms būtų lengviau koordinuotai sudaryti sąlygas įgulų pamainoms keistis jų uostuose.*

¹ Sienuų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gairės, C(2020) 1753 *final*, OL C 86I, 2020 03 16, p. 1–4.

² Be kita ko, turimi omeny jūrininkai, jūrų transporto darbuotojai ir žvejai.

³ Laivuose esantys asmenys turėtų galėti keliauti, jei neturi simptomų, nebuvo patyrę ypač didelės infekcijos rizikos ir nėra laikomi keliančiais grėsmę visuomenės sveikatai.

⁴ Komisijos komunikatas dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienuų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires, C(2020) 1897 *final*, OL C 96I, 2020 3 24, p. 1.

⁵ Tarptautinės jūrų organizacijos aplinkraštis (IMO Circular Letter) Nr. 4204/Add.6, 2020 m. kovo 27 d.

I. Bendrosios gairės

1. Nenutrūkstamas jūrų transporto paslaugų teikimas yra strategiškai labai svarbus ES, nes 75 % į ES įvežamų ir iš jos išvežamų prekių ir 30 % vidaus rinkoje judančių prekių yra gabenamos jūra. Kad ekonominė veikla būtų palaikoma, laisvą prekių judėjimą ribojamosios kovos su COVID-19 pandemija priemonės turėtų varžyti kuo mažiau. Ribojimai neturėtų labai sutrikdyti valstybių narių ir visos ES tiekimo grandinių, pagrindinių paslaugų ir ekonomikos.
2. Pagal *Komunikatą dėl žaliųjų koridorių atvėrimo* jūrininkams turėtų būti leidžiama kirsti sienas ir vykti tranzitu, kad galėtų pradėti eiti savo pareigas krovininiuose laivuose ir grįžti namo pasibaigus sutartims. Atlikdamos atrankines sveikatos patikras valstybės narės neturėtų labai užlaikyti jūrininko įsilaipinimo arba repatriacijos.
3. ES uostuose turėtų būti imamos priemonių jūrų transporto personalui ir uostų darbuotojams, taip pat įsilaipinantiems ir išsilaipinantiems jūrininkams ir kitiems laivuose esantiems asmenims apsaugoti⁶. Siekiant užtikrinti jų sveikatą ir saugą pagal ES darbuotojų saugos ir sveikatos teisę, reikėtų įvertinti visą riziką ir imtis tinkamų prevencinių ir apsaugos priemonių⁷. Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūra yra pateikusi specialios su apsauga nuo kontakto su COVID-19 susijusios informacijos apie darbuotojų saugą ir sveikatą⁸. Reikėtų atsižvelgti ir į bendros iniciatyvos „EU Healthy Gateways“ *Patarimus laivų naudotojams, kaip pasirengti COVID-19 ir reaguoti į jį*⁹. Nustačius, kad laive esantis asmuo gali kelti pavojų visuomenės sveikatai, reikėtų imtis tinkamų priemonių viruso plitimui sustabdyti ir kartu skubiai suteikti galimybę gauti tinkamą medicininę priežiūrą, kad ir kokia būtų asmens pilietybė. Sveikatos priežiūros paslaugas reikėtų suteikti ir tiems, kurie su šiuo asmeniu kontaktavo. Kaip įtariama, užsikrėtę įgulos nariai turėtų laikytis saviizoliacijos, kiek tai įmanoma, ir kuo skubiau išlipti iš laivo, kad būtų atliktas jų testavimas. Laive ir išsilaipindami jie turėtų dėvėti medicinines kaukes ir vengti tolesnio kontakto su kitais asmenimis, nedėvinčiais asmeninių apsaugos priemonių.
4. Įgyvendindamos šiose gairėse nurodytas priemones, valstybės narės turėtų konsultuotis su laivybos ir uostų sektorių darbuotojams ir darbdaviams atstovaujančiomis organizacijomis.

⁶ Jūrų transporto personalą sudaro vidaus ir tarptautiniuose komerciniuose laivuose, prekybinės laivybos sektoriuje, laivo vilkimo ir dugno gilinimo laivuose, naftos ir dujų laivuose, aprūpinimo jūroje, pagalbos ir budinčiuose jūroje laivuose, aptarnaujančiuose energijos tiekimo sektorius, dirbantys darbuotojai ir operatyviniai, saugos ir techniniai darbuotojai, dirbantys krante ir aptarnaujantys laivus ir operacijas jūroje.

⁷ 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo; OL L 183, 1989 6 29, p. 1–8.

⁸ COVID-19. Gairės dėl darbo vietos, <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. Kruiziniuose ir visuose kituose laivuose esančių asmenų repatriacija

Kruiziniams laivams skirtos rekomendacijos

5. Reaguodami į COVID-19 pandemiją kruizinių laivų valdytojai laikinai nutraukė savo veiklą. Dėl sustabdytos veiklos turėtų sumažėti naujų užsikrėtimo atvejų skaičius kruiziniuose laivuose. Atsakomybė už kruizinių laivų, kurių prastova pradedama, keleivių ir įgulos narių grįžimo namo organizavimą pirmiausia tenka kruizinio laivo valdytojui¹⁰. Jis gali būti atsakingas už repatriaciją iš uostų, esančių už ES ribų, ir visų pirma už visų reikalingų užsakomųjų skrydžių ar reisų kitomis transporto priemonėmis organizavimą.
6. Kai laivai plaukioja su ES valstybės narės vėliava, vėliavos valstybė turėtų leisti keleiviams ir įgulai išlipti viename iš savo uostų. Valstybės narės turėtų padėti kruizinio laivo valdytojui sudaryti būtinas sąlygas repatriacijai ir užtikrinti galimybę gauti tinkamą medicininę priežiūrą.
7. Jeigu vėliavos valstybei priimti laivo neįmanoma, ji turėtų pasiūlyti pagalbą kruizinio laivo valdytojams sudarant tinkamus susitarimus su kitomis ES valstybėmis narėmis arba trečiosiomis valstybėmis. Pagal šiuos susitarimus turėtų būti kuo labiau sutrumpintas laivo buvimo jūroje laikas kartu aprūpinant gera medicinine infrastruktūra ir užtikrinant transporto jungtis repatriacijos metu. Tokiuose susitarimuose turėtų būti numatyta sudaryti palankias sąlygas laivų pastatymui, keleivių išlaipinimui, medicininėms patikroms ir gydymui. Juose taip pat turėtų būti numatyta keleivių ir įgulos repatriacija iš kitos ES valstybės narės ar trečiosios valstybės uosto. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas pažeidžiamų keleivių poreikiams.
8. Kai laivas plaukioja su trečiosios valstybės vėliava, valstybės narės dėl humanitarinių priežasčių turėtų jį priimti. Tokiais atvejais joms rekomenduojama prieš kruiziniam laivui prisišvartuojant jo valdytojo paprašyti pasirūpinti tinkamomis finansinėmis ir logistikos priemonėmis (pvz., reikalingomis asmeninėmis apsaugos priemonėmis, karantino patalpomis, autobusų nuoma ir užsakomaisiais skrydžiais). Jei taip susitarti nepavyksta, reikėtų pasirūpinti saugiu ir sparčiu laive esančių asmenų išlaipinimu ir sąlygų juos pervežti namo sudarymu.
9. Jei laive yra COVID-19 užsikrėtusių asmenų, sustojimo uosto valstybė turėtų pasirūpinti, kad asmenys būtų išlaipinti uoste, prie kurio esančios nuolatinės ar laikinos ligoninės turi pakankamai pajėgumų tinkamai medicininei priežiūrai suteikti. Išlipę neužsikrėtę arba besimptomiai keleiviai ir įgulos nariai turėtų būti nuvežti į karantino patalpas, jei to reikia siekiant atlikti paskesnes medicinines patikras, arba kitu atveju iš karto repatriuoti.

¹⁰ Paprastai kruizas atitinka kelionės paslaugų paketo apibrėžtį, todėl patenka į 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių taikymo sritį. Toje direktyvoje nustatomos organizatoriaus pareigos, be kita ko, pareiga suteikti pagalbą keliautojams, patekusiems į sunkią padėtį. Kruizo organizatorius pristato keliautojus į išlaipinimo uostą, numatytą kelionės paslaugų pakete. Jeigu į kelionės paslaugų paketą įtrauktas ir keliautojų nuvežimas (pvz., skrydis) iki kruizo uosto, kuriame vyks laipinimas arba išlaipinimas, ir atgal, organizatorius pristato keliautojus į jų išvykimo vietą. Kelionių organizatoriai yra įpareigoti įsigyti apsaugos nemokumo atveju draudimą, pagal kurį kompensuojama keliautojų repatriacija, jeigu keleivių pervežimas yra įtrauktas į kelionės paslaugų paketo sutartį.

10. Siekdamas sudaryti sąlygas išsilaipinti trečiųjų valstybių piliečiams dėl humanitarinių priežasčių ir palengvinti repatriaciją asmenų, kurie yra trečiųjų valstybių, kurioms taikomi vizų reikalavimai, piliečiai, dėl skubos negalėję iš anksto pateikti prašymo išduoti vizą, valstybės narės turėtų reikalingą vizą išduoti pasienyje.
11. Jeigu kruiziniams laivams, kuriuose yra ES piliečių, tenka sustoti trečiosiose valstybėse, valstybės narės gali kraštutiniu atveju, pavyzdžiui, jeigu nėra jokių komercinių skrydžių, pasinaudoti Sąjungos civilinės saugos mechanizmu. Jeigu tenkinamos sąlygos, Komisija, Europos išorės veiksmų tarnyba ir trečiojoje valstybėje veikianti ES delegacija gali suteikti su repatriacija susijusią pagalbą.

Visiems laivams skirtos rekomendacijos dėl keleivių ir įgulos narių tranzito ir išlaipinimo

12. Dėl keleivių ir įgulos narių tranzito valstybės narės turėtų laikytis *Laikino nebūtinių kelionių į ES apribojimo įgyvendinimo, su ES piliečių repatriacija susijusio tranzito tvarkos supaprastinimo ir poveikio vizų politikai gairių*¹¹.
13. Visų pirma valstybės narės turi supaprastinti tranzitą ES piliečiams ir leidimą gyventi arba ilgalaikę vizą turintiems trečiųjų valstybių piliečiams, grįžtantiems į savo pilietybės ar gyvenamosios vietos valstybę narę¹². Valstybės narės turėtų taikyti Komisijos komunikatą *Darbuotojų naudojimosi laisvo judėjimo teise COVID-19 protrūkio metu gairės*¹³.
14. Tuo tikslu valstybės narės turėtų nustatyti tinkamus uostus, kurie gali būti sujungti su saugaus vykimo tranzito koridoriais, nustatytais pagal *Komunikatą dėl žaliųjų koridorių atvėrimo*¹⁴.
15. Tai taikoma ir tais atvejais, kai tokie asmenys išlipa iš kruizinių laivų ir kitų laivų ES uostuose, norėdami grįžti į savo pilietybės ar gyvenamosios vietos valstybę narę. Kruizinių laivų valdytojai arba laivų savininkai turėtų koordinuoti didesnės asmenų grupės tranzitą su valstybės narės, kurioje yra uostas, nacionalinėmis valdžios institucijomis ir piliečių pilietybės ar gyvenamosios vietos šalių vietos konsulinėmis tarnybomis.
16. Todėl kruizinių laivų valdytojai ir laivų savininkai turėtų nustatyti, kur nori vykti asmenys, ketinantys išlipti iš laivų. Kruizinių laivų valdytojai ar laivų savininkai turėtų

¹¹ Komisijos komunikatas „COVID-19. Laikino nebūtinių kelionių į ES apribojimo įgyvendinimo, su ES piliečių repatriacija susijusio tranzito tvarkos supaprastinimo ir poveikio vizų politikai gairės“, C(2020) 2050 final, OL C 102I, 2020 3 30, p. 3–11.

¹² Ten pat.

¹³ Komisijos komunikatas „Darbuotojų naudojimosi laisvo judėjimo teise COVID-19 protrūkio metu gairės“, C/2020/2051, OL C 102I, 2020 3 30, p. 12–14.

¹⁴ Komunikate (C(2020) 1897 final, OL C 96I, 2020 3 24) valstybių narių prašoma nedelsiant visiems atitinkamiems transeuropinio transporto tinklo (TEN) vidaus sienų kirtimo punktam ir tiek, kiek manoma būtina, papildomiems vidaus sienų kirtimo punktam suteikti sausumos, jūrų ir oro transporto žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punkto statusą.

šià informacijà, įskaitant informacijà apie numatytà tolesnio tranzito būdà, kuriuo ketina pasirūpinti, pranešti ankstesniame punkte nurodytoms institucijoms.

17. Kai ilgam pasilikus laive pasibaigia kelionės dokumentų galiojimas, valstybės narės, laikydamosi Direktyvos 2004/38/EB¹⁵, turėtų leisti ES piliečiams ir jų šeimos nariams, turintiems nebegaliojantį pasà ir (arba) vizà, patekti į jų teritorijà.
18. Jeigu nedelsiant repatrijuoti trečiosios valstybės piliečių neįmanoma dėl pilietybės valstybės nustatytų laikinų apribojimų, kruizinių laivų valdytojai arba laivų savininkai, vykdydami savo pareigas, su sustojimo uosto valstybe turėtų rasti sprendimą, kaip užtikrinti susijusių asmenų saugų apsisostojimą šalyje. Šis sprendimas turėtų apimti galimybę naudotis tinkama medicinine priežiūra ir gyvenamosiomis patalpomis, už kurias tos valstybės valdžios institucijos gali turėti teisę prašyti kompensacijos iš laivo valdytojo¹⁶.
19. Siekdamas repatrijuoti laivuose esančius asmenis, kurie gali būti užsikrėtę COVID-19, valstybės narės turėtų atsižvelgti į *Patarimus sveikatos priežiūros institucijoms ir laivų valdytojams, priėmusiems sprendimą laikinai sustabdyti plaukiojimą, ir patarimus dėl ilgalaikio laivų pastatymo ES/EEE valstybių narių uostuose COVID-19 pandemijos metu*¹⁷.
20. Kiek tai susiję su ES piliečių repatriacija iš trečiosios valstybės uostų, kruizinio laivo valdytojas arba laivo savininkas turėtų informuoti valstybių narių konsulines tarnybas, veikiančias trečiojoje valstybėje, ir, jei yra, ES delegacijà apie numatomà organizuoti repatriacijos į ES būdà. Valstybių narių valdžios institucijos gali gauti informacijos apie kruizinių laivų, plaukiančių į Europà, buvimo vietà iš Europos jūrų saugumo agentūros administruojamos Sąjungos keitimosi laivybos informacija sistemos („SafeSeaNet“)¹⁸.

Rekomendacijos dėl kitų laivų, kurių prastova pradedama

21. Už jūrininkų, kurių laivų prastova pradedama, repatriacijà pirmiausia atsakingas laivo savininkas¹⁹. Vėliavos valstybė turėtų palengvinti tokiuose laivuose esančių jūrininkų repatriacijà, ypač kai nėra transporto jungčių su jūrininko valstybe nare arba trečiąja valstybe. Jei įgulos narys yra ūmios klinikinės būklės, dėl kurios reikalinga medicinos pagalba, ar jam įtariama arba patvirtinama COVID-19 infekcija, reikėtų imtis 4, 19 ir 28 punktuose nurodytų priemonių.

III. Įgulos keitimasis

22. Kad nenutrūktų jūrų transporto paslaugų teikimas, valstybės narės savo uostuose turėtų leisti keistis įguloms.

¹⁵ 2004 m. balandžio 29 d. Direktyva 2004/38/EB dėl Sąjungos piliečių ir jų šeimos narių teisės laisvai judėti ir gyventi valstybių narių teritorijoje, OL L 158, 2004 4 30, p. 77–123.

¹⁶ Jūrininkams taikomos 2006 m. konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatos.

¹⁷ Žr. 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 Žr. visų pirma Direktyvos 2009/13/EB priedo A2.1 ir A2.5.1 standartus ir susijusias 2006 m. konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatas.

23. Jūrininkams, kaip būtiniems darbuotojams, neturėtų būti taikomi kelionių apribojimai, kai jie vyksta tranzitu į uostą, kuriame pradės eiti savo pareigas²⁰. Tai atitinka Komisijos komunikato dėl laikino nebūtinų kelionių į ES apribojimo²¹ nuostatas. Šiuo klausimu valstybės narės turėtų taikyti priemones, aptartas *Darbuotojų naudojimosi laisvo judėjimo teise COVID-19 protrūkio metu gairėse*²².
24. Net ir tais atvejais, kai keistis įgulai leidžiama, jūrininkams yra sudėtinga nuvykti į šalį, kurioje jie turi sėsti į laivą, nes transporto jungčių dabar labai mažai. Reikėtų apsvarstyti specialias kelionių priemones, kurios palengvintų jūrininkų keliones iš jūrų uostų ir į juos, kaip nurodyta *Komunikate dėl žaliųjų koridorių atvėrimo*.
25. Jūrininkams, kurie yra trečiųjų valstybių, kurioms taikomi vizų reikalavimai, piliečiai ir kurie dėl skubos negalėjo iš anksto pateikti prašymo išduoti vizą, reikalinga viza turėtų būti išduota pasienyje.
26. Dauguma valstybių narių ėmėsi priemonių, kad laikantis tam tikrų reikalavimų būtų galima pratęsti jūrininkų darbo sutarčių²³ galiojimą. Šie reikalavimai tenkinami, kai kyla kliūčių grįžti namo arba įgulos keitimuisi. Valstybės narės taip pat leidžia pratęsti nebegaliojančių darbo jūrų laivyboje atitikties dokumentų galiojimo trukmę. Be to, dokumentus išduodančios ir tvirtinančios valstybės narės laikinai pratęsia būtinų atestatų galiojimą iki ekstremaliosios padėties laikotarpio pabaigos. Tarptautinė jūrų organizacija²⁴ (IMO) ir Tarptautinė darbo organizacija²⁵ paskelbė jūrininkų atestatų ir jūrininkų darbo sutarčių galiojimo pratęsimo gaires²⁶.
27. Prailginus įprastą 11 mėnesių jūrininkų darbo sutarčių trukmę, gali padidėti nuovargis ir nukentėti jūrininkų psichikos sveikata ir laivybos sauga. Todėl jūrininkų darbo sutartis neturėtų būti pratęsimos ilgiau nei būtina. Jūrininkams reikėtų suteikti galimybę prireikus likti laive pakankamai laiko, ilgiau negu suplanuotas jų tarnybos laikas²⁷. Jei nustoja galioti jūrininko pasas ir nėra galimybės pasinaudoti konsulinių tarnybų paslaugomis, reikėtų ne skatinti pratęsti jūrininko darbo sutartį, o sudaryti palankesnes sąlygas repatriacijai. Jei sugrįžimas namo neįmanomas, laivo valdytojas ir vėliavos valstybė, jūrininkui sutikus, turėtų imtis priemonių, kad būtų pratęsta jūrininko darbo sutarties galiojimo trukmė ir nustatytos priemonės, užtikrinsiančios jūrininko sugrįžimą namo kuo anksčiau, kai tik tai įmanoma.

²⁰ Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gairės, C(2020) 1753 *final*, OL C 86I, 2020 3 16, p. 1–4.

²¹ COM(2020) 115 *final*, Komunikatas „COVID-19. Laikinas nebūtinų kelionių į ES apribojimas“.

²² Komisijos komunikatas „Darbuotojų naudojimosi laisvo judėjimo teise COVID-19 protrūkio metu gairės“ C(2020) 2051; OL L 102I, 2020 3 30, p. 12–14.

²³ Kiekvienas jūrininkas, įdarbintas laive, kuriam taikomos 2014 m. prekybinės laivybos taisyklės (Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje, Minimalūs reikalavimai jūrininkams ir kt.), privalo turėti teisiškai vykdytiną jūrininko darbo sutartį.

²⁴ Tarptautinės jūrų organizacijos aplinkraštis (IMO Circular Letter) Nr. 4204/Add.5, 2020 m. kovo 17 d.

²⁵ Specialiojo trišalio komiteto koronaviruso sukeltos ligos (COVID-19) klausimais pareigūnų 2020 m. kovo 31 d. pareiškimas

²⁶ Taip pat daroma nuoroda į Komisijos tarnybų raštą dėl Sąjungos teisės reikalavimų, susijusių su Sąjungos teisės reglamentuojamais pažymėjimais, konkrečiau, dėl reikalavimų, kuriuos sunku įvykdyti dėl priemonių, kurių imtasi per COVID-19 krizę, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Nurodytasis pažymėjimų sąrašas bus atnaujintas įtraukiant jūrininkų atestatus.

²⁷ Taikomos 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatos.

28. Siekiant sumažinti užkrėtimo COVID-19 riziką, naujai įgulai pradedant darbą, laivų savininkai turėtų būti parengę adekvačias saugos laive procedūras. Laikantis ES teisės nuostatų, turėtų būti įvertinta visa rizika ir įdiegtos tinkamos prevencinės ir apsaugos priemonės²⁸. Sveikatos patikrinimas turėtų būti atliekamas, tačiau dėl jo neturėtų būti nepagrįstai atidedamas jūrininkų darbas laive. Reikėtų atsižvelgti į Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūros informaciją ir „EU Healthy Gateways“ patarimus, nurodytus 3 punkte.
29. Pagal 3 punkte pateiktas rekomendacijas pagrindinis būdas užtikrinti, kad jūrininkai, kuriems gresia rizika užsikrėsti COVID-19²⁹, galėtų pradėti eiti savo pareigas, yra jų testavimas prieš priimant į laivą. Jei testavimo atlikti neįmanoma dėl nepakankamo pajėgumo, vietoj jo turėtų būti matuojama temperatūra ir remiamasi pastarojo laiko respiracinių simptomų istorija arba kontaktais su COVID-19 užsikrėtusiais asmenimis.

IV. Įgulos keitimuisi paskirti uostai

30. Konsultuodamasi su Komisija ir derindamasi tarpusavyje valstybės narės turėtų paskirti kelis Sąjungos uostus, kuriuose galėtų greitai pasikeisti įgula. Šie uostai turėtų būti skirtinguose geografiniuose Sąjungos regionuose; jie turėtų būti sujungti su veikiančiais oro uostais ir geležinkelio stotimis. Valstybės narės turėtų numatyti įgulos keitimuisi reikalingo susisiekiimo specialiais arba reguliariais skrydžiais ir traukinių reisais galimybę, kad jūrininkai galėtų sparčiai atvykti į uostą ir grįžti namo.
31. Arti tų paskirtųjų uostų turėtų turėti būti gyvenamosios patalpos, kuriose jūrininkai galėtų laukti atvykstančio laivo, į kurį jie turi įlipti, arba lėktuvo, traukinio ar laivo, jei šis išvyksta ne tą pačią dieną. Šiose patalpose turėtų būti tinkami patogumai, kad jūrininkai galėtų jose apsistoti. Turėtų būti sudarytos sąlygos šiose patalpose išbūti 14 dienų karantino laikotarpį³⁰ prieš įlipant į laivą ir išlipus iš jo, jei atitinkama valstybė narė to reikalauja ir testų neįmanoma atlikti.
32. Uostuose turėtų būti prieinamos adekvačios medicinos paslaugos, kuriomis jūrininkai galėtų pasinaudoti prieš įlipdami į laivą, išlipę iš jo ir karantino laikotarpiu. Uostuose taip pat turėtų būti prieinamų socialinės gerovės paslaugų³¹.
33. Kadangi laivybos sektorius yra tarptautinio pobūdžio, su įgulos keitimusi susiję sunkumai paveikia operacijas ne vien Europos Sąjungoje. Kiekvieną mėnesį visame pasaulyje baigia galioti vidutiniškai apie 100 000 jūrininkų darbo sutarčių. Vėliau uostų, kuriuose įgula galėtų keistis saugiai ir be kliūčių, paskyrimo praktika gali būti dalijamasi su trečiosiomis valstybėmis, kad ją būtų galima taikyti visame pasaulyje.

²⁸ 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo; OL L 183, 1989 6 29, p. 1–8.

²⁹ Atvejo apibrėžtis ir Europos COVID-19 stebėjimas: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

³⁰ Gavus daugiau informacijos apie COVID-19, rekomenduojamas karantino laikotarpis gali būti keičiamas. Reikėtų laikytis Europos ligų prevencijos ir kontrolės centro ir valstybių narių sveikatos priežiūros institucijų rekomenduojamos trukmės.

³¹ Taikomos 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatos.

V. Sanitarinės rekomendacijos ir laivų atsargos

34. Jūrininkai turėtų turėti galimybę gauti adekvačias sveikatos priežiūros paslaugas, kuo panašesnes į tas, kurios prieinamos krante dirbantiems darbuotojams. Jiems turėtų būti suteikta galimybė greitai gauti vaistų, informacijos ir gydymą, reikalingus jų sveikatos būklei, kad ir kokia ji būtų³².
35. Įgulos ir uosto darbuotojų, įskaitant laivavedžius, fizinis kontaktas turėtų būti sumažintas iki absoliutaus minimumo, kad visi asmenys būtų apsaugoti nuo užsikrėtimo COVID-19 rizikos³³. Kai fizinis kontaktas būtinas, turėtų būti naudojamos asmeninės apsaugos priemonės ir užtikrinamas saugaus atstumo laikymasis. Kol visi įgulos nariai yra sveiki, rizika laive yra mažesnė nei sausumoje. Todėl reikėtų rūpestingai apvarstyti, ar suteikti atostogas krante, atsižvelgiant į bendrą įgulos narių gerovę dabartinėmis aplinkybėmis³⁴. Jei visi laivų, kurie ankstesniame uoste lankėsi anksčiau nei prieš dvi savaites, įgulos nariai yra sveiki, jie neturėtų būti laikomi karantine, kai išlipę ketina grįžti namo.
36. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad laivo kapitonas kuo anksčiau kreiptųsi dėl medicininės konsultacijos dėl kiekvieno įgulos nario, kuris, kaip įtariama, užsikrėtė COVID-19³⁵. Tai svarbu įgulos saugai ir keleivių bei visuomenės sveikatai uosto valstybėje (žr. VII dalį).
37. Jei nustatoma, kad laive yra asmenų, kurie, kaip patvirtinta ar įtariama, yra užsikrėtę COVID-19, kitas sustojimo uostas arba prireikus artimesnis uostas turėtų pasirengti jį priimti. Atitinkamas laivas neturėtų būti nukreipiamas kitur be pateisinamos priežasties. Jei pasirinkto uosto regione pirmenybė teikiama kitokiems sveikatos profiliams ir dėl to neįmanoma užtikrinti tinkamos užsikrėtusių jūrininkų medicininės priežiūros, laivą turėtų priimti arčiausiai esantis uostas, kuriame gali būti suteikta reikiama priežiūra ir patalpos.
38. Jūrininkams, kuriems įtariama infekcija ir pasireiškia lengvi simptomai, turėtų būti atliktas testas artimiausiame sustojimo uoste, o visiems įgulos nariams reikėtų suteikti galimybę gauti tinkamą medicininę priežiūrą. Kartu atitinkamas (-i) asmuo (-enys) turėtų būti evakuotas (-i) ir jam (jiems) turėtų būti suteikta tinkama medicininė priežiūra. Jei įtariama, kad vienas laive esantis asmuo yra užsikrėtęs COVID-19, visi įgulos nariai turėtų laikytis 14 dienų karantino³⁶ laive arba sausumoje³⁷. Šio reikalavimo galima

³² Taikomos 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatos.

³³ Pavyzdžiui, sudarant specialias uosto darbų komandas, kaip antai laivavedžių, švartavimosi specialistų, kontrolės terminalų, dezinfekcijos po kiekvienos pamainos, skatinant keistis dokumentais naudojant elektroninius prietaisus, po kiekvienos pamainos atliekant dezinfekciją ir kt.

³⁴ Atostogos krante reglamentuojamos 2009 m. vasario 16 d. Tarybos direktyva 2009/13/EB, įgyvendinančia Europos bendrijos laivų savininkų asociacijų (ECSA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytą susitarimą dėl 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje ir iš dalies keičiančia Direktyvą 1999/63/EB, OL L 124, 2009 5 20, p. 30–50.

³⁵ Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje A4.1 standarte reikalaujama, kad kompetentinga institucija užtikrintų per iš anksto parengtą sistemą, kad jūroje esantys laivai visą parą turėtų galimybę radijo ar palydoviniu ryšiu gauti medicininės konsultacijas, be kita ko, specialistų konsultacijas, dėl bet kurio laive esančio asmens; visiems laivams, kad ir su kokia vėliava jie plaukiotų, medicininės konsultacijos, įskaitant siunčiamų medicininių žinučių, kuriomis konsultuojama, perdavimą radijo ar palydoviniu ryšiu tarp laivo ir kranto, yra nemokamos.

³⁶ Gavus daugiau informacijos apie COVID-19, rekomenduojamas karantino laikotarpis gali būti keičiamas. Reikėtų laikytis Europos ligų prevencijos ir kontrolės centro ir valstybių narių sveikatos priežiūros institucijų rekomenduojamos trukmės.

nepaisyti, jei įgulos nario, kuriam įtarta infekcija, arba karantinuotų įgulos narių COVID-19 testų rezultatai yra neigiami.

39. Laivai ir toliau yra teisiškai įpareigoti turėti laivo atsargas³⁸, o įgulai apsaugoti nuo užsikrėtimo COVID-19 turėtų būti naudojamos asmeninės apsaugos priemonės. Sąjungos priemonės dėl asmeninių apsaugos priemonių eksporto tam netrukdo. Tiekiant tokias priemones laivų atsargų papildymo tikslais Reglamente (ES) 2020/402 apibrėžto eksporto leidimo nereikia³⁹. Jis konkrečiai susijęs su eksporto muitinės procedūra, o pagal Sąjungos muitinės kodeksą⁴⁰ ši muitinės procedūra laivų atsargoms netaikoma.

40. Laive esančių asmeninių apsaugos priemonių kiekis turėtų būti padidintas siekiant užtikrinti pakankamas atsargas šiais trimis atvejais:

- kai reikiamas įgulos narių skaičius bendrauja su laivavedžiais;
- kai įgulos narys suserga, kad su jais galėtų bendrauti kiti laive esantys asmenys;
- kai suteikiamos atostogos krante (nors jas suteikti turėtų būti kuo labiau vengiama).

41. Siekiant pagerinti gydymą laivuose turi būti laikomasi būtiniausių saugos ir sveikatos reikalavimų⁴¹. Laive reikėtų turėti vaistų, atitinkančių naujausios redakcijos Pasaulio sveikatos organizacijos *International Medical Guide for Ships (Tarptautinis medicinos vadovas laivams)* ir *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*⁴² (*Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrininkų sveikatos apsaugos gairės laivų valdytojams*) C priedo rekomendacijas.

VII. Rekomendacijos dėl laivų, kurie įplaukia į ES uostus, papildomų atnaujintų pranešimų apie COVID-19

42. Jūrinė sveikatos deklaracija (MDH) jau yra privaloma pagal ES teisės aktus⁴³. Kapitonas arba bet kuris kitas laivo valdytojo tinkamai įgaliotas asmuo ją turi pateikti tos valstybės narės paskirtai kompetentingai institucijai. Pranešimas turi būti teikiamas per nacionalinę vieno langelio sistemą prieš įplaukiant į ES valstybėje narėje esantį uostą:

- a. ne vėliau kaip prieš 24 valandas arba,

³⁷ Karantino rekomendacijos pagal 2020 m. kovo 19 d. Pasaulio sveikatos organizacijos gaires „Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19), Interim Guidance“ („Pastabos dėl asmenų karantino siekiant sustabdyti koronaviruso ligos (COVID-19) plitimą. Laikinosios gairės“).

³⁸ 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/29/EEB dėl būtiniausių saugos ir sveikatos apsaugos reikalavimų, skirtų gerinti medicininį gydymą laivuose; OL L 113, 1992 4 30, p. 19–36.

³⁹ 2020 m. kovo 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/402, kuriuo tam tikrus gaminius leidžiama eksportuoti tik pagal eksporto leidimą, OL L 77I, 2020 3 15, p. 1–7.

⁴⁰ 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas, OL L 269, 2013 10 10, p. 1–101.

⁴¹ 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/29/EEB dėl būtiniausių saugos ir sveikatos apsaugos reikalavimų, skirtų gerinti medicininį gydymą laivuose; OL L 113, 1992 4 30, p. 19–36.

⁴² Tarptautinės jūrų organizacijos aplinkraštis (IMO Circular Letter) Nr. 4204/Add.4, 2020 m. kovo 5 d.

⁴³ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, OL L 283, 2010 10 29, p. 1–10.

- b. jeigu reisas yra trumpesnis nei 24 valandų, ne vėliau kaip laivui išplaukiant iš ankstesniojo uosto; arba,
 - c. jei sustojimo uostas nežinomas arba pasikeičia reiso metu, iškart, kai gaunama ši informacija.
43. Jūrinė sveikatos deklaracija turi būti pateikta nacionalinėje vieno langelio sistemoje. Ji leidžia bet kuriai susijusiai institucijai patikrinti laive esančių asmenų sveikatos būklę prieš jam įplaukiant į jos uostus.
44. COVID-19 plinta labai greitai, o jo inkubacinis laikotarpis yra iki 14 dienų. Rekomenduojama, kad valstybės narės paprašytų laivo kapitono likus 4 valandoms iki numatomo įplaukimo į sustojimo uostą perduoti atitinkamai institucijai šią informaciją:
- a. bendrą laive esančių asmenų (įgulos narių ir keleivių) skaičių;
 - b. COVID-19 užsikrėtusių asmenų skaičių;
 - c. asmenų, kaip įtariama, užsikrėtusių COVID-19, skaičių⁴⁴.

Šią informaciją galima perduoti per jūrinį VHF radiją arba atnaujinant jūrinę sveikatos deklaraciją.

⁴⁴ Kaip apibrėžta Europos ligų prevencijos ir kontrolės centro interneto svetainėje <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.