



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2020. gada 14. aprīlī
(OR. en)

7281/20

MAR 50
SAN 128
SOC 206
OMI 26

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerāļsekretāra vārdā
parakstījis direktors *Jordi AYET PUIGARNAU*

Saņemšanas datums: 2020. gada 8. aprīlis

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerāļsekretārs *Jeppe TRANHOLM-
MIKKELSEN*

K-jas dok. Nr.: C(2020) 3100 final

Temats: KOMISIJAS PAZIŅOJUMS **Vadlīnijas par veselības aizsardzību,
repatriāciju un ceļošanas pasākumiem jūrniekiem, pasažieriem un
citām personām uz kuģiem**

Pielikumā ir pievienots dokuments C(2020) 3100 *final*.

Pielikumā: C(2020) 3100 *final*



Briselē, 8.4.2020.
C(2020) 3100 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

**Vadlīnijas par veselības aizsardzību, repatriāciju un ceļošanas pasākumiem jūrniekiem,
pasažieriem un citām personām uz kuģiem**

Vadlīnijas par veselības aizsardzību, repatriāciju un ceļošanas pasākumiem jūrniekiem, pasažieriem un citām personām uz kuģiem

Kopsavilkums

- Covid-19 pandēmijai ir tālejoša ietekme uz jūras transportu un personām uz kuģiem. Vadlīnijās par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai¹ teikts, ka dalībvalstīm būtu jāatvieglo tranzīts ES pilsoņiem un trešo valstu valstspiederīgajiem, kuri ir ES pastāvīgie iedzīvotāji, lai tie varētu atgriezties mājās. Darbiniekiem, kas pilda būtiskas funkcijas², neatkarīgi no viņu valstspiederības vajadzētu būt tranzīta un ceļošanas iespējai, lai turpinātu nodrošināt profesionālo darbību.
- Personām, kas atrodas uz kuģiem, vajadzētu būt iespējai veikt būtiskus ceļojumus. ES pilsoņiem, kuri iestrēguši dalībvalstī, kas nav viņu valstspiederības vai dzīvesvietas dalībvalsts, trešās valstīs vai atklātā jūrā, vajadzētu būt iespējai atgriezties mājās, ja to ļauj viņu veselības stāvoklis³. Galvenā atbildība par to, lai organizētu uz kuģa esošo personu atgriešanos, gulstas uz kruīza kuģu operatoriem un kuģu īpašniekiem neatkarīgi no tā, vai nokāpšana no kuģa notiek ES vai ārpus tās.
- Daudzi jūrnieki uz kravas kuģiem, kas darbojas Eiropas ūdeņos, ir trešo valstu valstspiederīgie. Neatkarīgi no valstspiederības viņiem vajadzētu būt iespējai nokļūt ostās, kurās viņiem jāuzkāpj uz kuģa, un viņiem vajadzētu ļaut nokāpt no kuģa un atgriezties mājās, kas palīdzētu nodrošināt, ka nozare turpina darboties vidējā termiņā un ilgtermiņā, kā apstiprināts Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu⁴. Jūras transports var norisināties nepārtraukti tikai tad, ja ir iespējams nomainīt apkalpes; tas, savukārt, ļauj aizsargāt iekšējo tirgu, jo preces tiek izplatītas visā ES un tiek nodrošināts kravu eksports un imports no ES ostām un uz tām. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizraugās ostas, kurās tiek atvieglota apkalpju maiņa.
- Uz ES interešu kuģiem visā pasaulē strādā aptuveni 600 000 visdažādāko tautību jūrnieku. Starptautiskā Jūrniecības organizācija iesaka, ka apkalpju maiņai vajadzētu būt iespējamai visā pasaulē⁵. Lai nodrošinātu jūras transporta nepārtrauktību un drošību, Komisija veic pasākumus, lai atvieglotu un koordinētu dalībvalstu centienus nodrošināt apkalpju maiņu savās ostās.

¹ Vadlīnijas par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, C(2020) 1753 final (OV C 86I, 16.3.2020., 1.–4. lpp.).

² Tas ietver arī jūrniekus, jūras transporta personālu un zvejniekus.

³ Uz kuģiem esošām personām vajadzētu būt iespējai ceļot, ja tām nav simptomu, ja tās nav bijušas īpaši pakļautas inficēšanās riskam un netiek uzskatītas par draudu sabiedrības veselībai.

⁴ Komisijas Paziņojums par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, C(2020) 1897 final (OV C 96I, 24.3.2020., 1. lpp.).

⁵ SJO 2020. gada 27. marta Apkārtraksts Nr.4204/Add.6.

I. Vispārīgi norādījumi

1. Nepārtraukti jūras transporta pakalpojumi ir stratēģiski svarīgi ES, jo 75 % preču, kas tiek ievestas ES un izvestas no tās, un 30 % preču, kas tiek pārvadātas iekšējā tirgū, tiek pārvadātas pa jūru. Lai saglabātu saimniecisko darbību, ierobežojošiem pasākumiem, kas pieņemti cīņai pret Covid-19 pandēmiju, būtu pēc iespējas mazāk jāietekmē preču brīva aprīte. Ierobežojumiem nevajadzētu radīt nopietnus traucējumus dalībvalstu vai visas ES piegādes ķēdēs, pamatpakalpojumos un ekonomikā.
2. Saskaņā ar *Paziņojumu par zaļo joslu ieviešanu* jūrniekiem būtu jāļauj šķērsot robežas un pārvietoties tranzītā, lai viņi varētu sākt pildīt savus pienākumus uz kravas kuģiem un atgriezties mājās pēc līguma darbības beigām. Ja dalībvalstis veic veselības skrīningu, tām nevajadzētu būtiski aizkavēt jūrnieka uzskāpšanu uz kuģa vai repatriāciju.
3. Eiropas Savienības ostās būtu jāveic pasākumi, lai aizsargātu jūras transporta personālu un ostas darbiniekus, kā arī jūrniekus un citas uz kuģa esošas personas, kad tie uzkāpj uz kuģa un nokāpj no tā⁶. Lai nodrošinātu viņu veselību un drošību saskaņā ar ES tiesību aktiem par drošību un veselības aizsardzību darbā, būtu jānovērtē visi riski un jāievieš atbilstoši preventīvi un aizsardzības pasākumi⁷. Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra ir sniegusi speciālu informāciju par darba ņēmēju drošību un veselību saistībā ar aizsardzību pret inficēšanās ar Covid-19 risku⁸. Būtu jāņem vērā arī vienotās rīcības “EU Healthy Gateways” publikācija *Ieteikumi kuģu operatoriem par sagatavotību un reaģēšanu uz Covid-19 uzliesmojumu*⁹. Ja tiek konstatēts, ka kāda persona uz kuģa potenciāli var radīt risku sabiedrības veselībai, būtu jāveic atbilstīgi pasākumi, lai izvairītos no slimības pārnesanas, vienlaikus nodrošinot ātru piekļuvi pienācīgai medicīniskai aprūpei neatkarīgi no personas valstspiederības. Veselības aprūpe būtu jāpiedāvā arī tiem, kas ir kontaktējušies ar attiecīgo personu. Apkalpes locekļiem, par kuriem ir aizdomas, ka viņi ir inficējušies, ja praktiski iespējams, būtu jāievēro pašizolācija un pēc iespējas ātrāk jācenšas nokāpt no kuģa, lai veiktu testēšanu. Atrodoties uz kuģa un nokāpjot no tā, viņiem būtu jāvalkā medicīniskā maska un jāizvairās no turpmākas kontaktēšanās ar citām personām, kuras nelieto individuālos aizsardzības līdzekļus.
4. Īstenojot šajās vadlīnijās ietvertos pasākumus, dalībvalstīm būtu jāapspriežas ar darba ņēmēju un darba devēju pārstāvības organizācijām kuģniecības un ostu nozarē.

⁶ Jūras transporta personāls ietver personālu, kas strādā uz iekšzemes un starptautiskajiem komerckuģiem, tirdzniecības kuģiem, velkonjiem un bagarkuģiem, naftas un gāzes kuģiem un atkrastes iekārtu apgādes, apkalpošanas un rezerves kuģiem, ko izmanto energoapgādes nozarēs, kā arī operatīvo personālu, drošības un tehnisko personālu, kas strādā uz sauszemes kuģu un jūras operāciju atbalstam.

⁷ Padomes Direktīva 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (OV L 183, 29.6.1989., 1.–8. lpp.).

⁸ Covid-19: norādījumi darbavietai; <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. Uz kruīza kuģiem un visiem citiem kuģiem esošu personu repatriācija

Ieteikumi attiecībā uz kruīza kuģiem

5. Reaģējot uz Covid-19 pandēmiju, kruīza kuģu operatori uz laiku ir pārtraukuši darbību. Darbību pārtraukšanai būtu jāpalīdz ierobežot jaunus infekcijas pārnese gadījumus uz kruīza kuģiem. Galvenā atbildība par to pasažieru un apkalpes locekļu atgriešanos, kuri atrodas uz kruīza kuģiem, ko uz laiku izņems no aprites, gulstas uz kruīza kuģa operatoru¹⁰. Tas var ietvert repatriāciju no ostām, kas atrodas ārpus ES, un jo īpaši jebkādu nepieciešamu čārterlidojumu vai citu transportlīdzekļu organizēšanu.
6. Kuģu, kas kuģo ar kādas ES dalībvalsts karogu, karoga valstij būtu jāļauj pasažieriem un apkalpei nokāpt no kuģa kādā no tās ostām. Dalībvalstīm kruīza kuģa operators būtu jāatbalsta, veicot nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu repatriāciju un piekļuvi atbilstīgai medicīniskai aprūpei.
7. Ja karoga valstij nav iespējams uzņemt kuģi, tai būtu jāpiedāvā kruīza kuģu operatoriem palīdzība, lai tie varētu attiecīgi vienoties ar citām ES dalībvalstīm vai trešām valstīm. Pasākumiem vajadzētu būt tādiem, lai saīsinātu laiku, ko kuģis pavada jūrā, vienlaikus nodrošinot labu medicīnisko infrastruktūru un transporta savienojumus repatriācijai. Tiem būtu jāietver šādu darbību veicināšana: kuģa piestāšana ostā, pasažieru nokāpšana no kuģa, medicīniskais skrīnings un ārstēšana. Tiem būtu jāietver arī pasažieru un apkalpes repatriācija no citas ES dalībvalsts vai trešās valsts ostas. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš mazaizsargātāko pasažieru vajadzībām.
8. Ja kuģis kuģo ar trešās valsts karogu, dalībvalstīm tas būtu jāuzņem humānu apsvērumu dēļ. Šādos gadījumos tām tiek ieteikts pirms kuģa piestāšanas ostā pieprasīt kruīza kuģa operatoram atbilstīgus finanšu un loģistikas pasākumus (piemēram, nepieciešamie individuālie aizsardzības līdzekļi, karantīnas telpas, autobusu īre, čārterlidojumi) atbilstoši tā pienākumiem. Ja šādi pasākumi netiek rasti, īpaša uzmanība būtu jāpievērš uz kuģa esošo personu drošai un ātrai nokāpšanai no kuģa un tranzīta atvieglošanai, lai viņi varētu atgriezties mājās.
9. Ja uz kuģa ir ar Covid-19 inficētas personas, piestāšanas ostas valstij būtu jāapsver iespēja nodrošināt nokāpšanu krastā tur, kur apkārtējām pastāvīgajām vai pagaidu slimnīcām ir pietiekamas spējas nodrošināt pienācīgu medicīnisko aprūpi. Kad no kuģa nokāpj neinficēti vai asimptomātiski pasažieri un apkalpes locekļi, viņi būtu jānogādā karantīnas telpās, ja tas ir nepieciešams turpmākām medicīniskām pārbaudēm, vai arī uzreiz jārepatriē.

¹⁰ Kruīzs parasti atbilst "kompleksa ceļojuma" definīcijai un tāpēc ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/2302 (2015. gada 25. novembris) par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem darbības jomā. Minētajā direktīvā ir noteikti organizatora pienākumi, tajā skaitā pienākums sniegt palīdzību grūtībās nonākušiem ceļotājiem. Kruīza organizatoram ceļotāji jānogādā tajā nokāpšanas ostā, kas paredzēta kompleksā ceļojuma līgumā. Ja kompleksajā ceļojumā ir iekļauta arī ceļotāja pārvadāšana (piemēram, lidojums) uz kruīza uzkāpšanas/nokāpšanas ostu un no tās, organizatoram jārepatriē ceļotājs uz viņa ceļojuma sākumpunktu. Komplekso ceļojumu organizatoriem ir jānodrošina aizsardzība maksātnespējas gadījumā, kas ietver ceļotāju repatriāciju, ja pasažieru pārvadāšana ir iekļauta kompleksā ceļojuma līgumā.

10. Lai trešo valstu valstspiederīgie humānu apsvērumu dēļ varētu nokāpt krastā un lai atvieglotu repatriāciju, ja viņi ir tādu trešo valstu valstspiederīgie, uz kurām attiecas vīzu prasības, un ja steidzamības dēļ viņi nav varējuši vīzas pieteikumu iesniegt iepriekš, dalībvalstīm nepieciešamās vīzas būtu jāizsniedz uz robežas.
11. Ja kruīza kuģiem, uz kuriem ir ES pilsoņi, ir jāpiestāj trešās valsts ostā, dalībvalstis kā galējo līdzekli drīkst aktivizēt Savienības civilās aizsardzības mehānismu, piemēram, ja nav pieejami komerciāli lidojumi. Attiecīgos apstākļos Komisija, Eiropas Ārējās darbības dienests un ES delegācija attiecīgajā trešajā valstī var nodrošināt repatriācijas palīdzību.

Ieteikumi attiecībā uz visiem kuģiem par pasažieru un apkalpes tranzītu un nokāpšanu krastā

12. Attiecībā uz pasažieru un apkalpes tranzītu dalībvalstīm būtu jāievēro *Norādījumi par to, kā īstenot paziņojumu par pagaidu ierobežojumiem nebūtiskiem ceļojumiem uz ES, par tranzīta pasākumu atvieglošanu ES pilsoņu repatriācijai un par ietekmi uz vīzu politiku*¹¹.
13. Konkrēti, dalībvalstīm ir jāatvieglo ES pilsoņu, kā arī to trešo valstu valstspiederīgo tranzīts, kuriem ir uzturēšanās atļauja vai ilgtermiņa vīza un kuri atgriežas savā valstspiederības vai dzīvesvietas dalībvalstī¹². Dalībvalstīm būtu jāpiemēro Komisijas paziņojums *Vadlīnijas par nodarbināto brīvas pārvietošanās īstenošanu Covid-19 uzliesmojuma laikā*¹³.
14. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jāapzina piemērotas ostas, kuras var savienot ar drošiem tranzīta koridoriem, kas izveidoti saskaņā ar *Paziņojumu par zaļo joslu ieviešanu*¹⁴.
15. Tas attiecas arī uz gadījumiem, kad šādas personas nokāpj no kruīza kuģiem un citiem kuģiem ES ostās, vēloties atgriezties savā valstspiederības vai dzīvesvietas dalībvalstī. Lielāka skaita personu tranzīts kruīza kuģu operatoriem vai kuģu īpašniekiem būtu jākoordinē ar tās dalībvalsts valsts iestādēm, kurā atrodas osta, kā arī ar pilsoņu valstspiederības vai dzīvesvietas valsts vietējām konsulārajām iestādēm.
16. Šajā nolūkā kruīza kuģu operatoriem un kuģu īpašniekiem būtu jāapzina to personu galamērķis, kuras plāno nokāpt krastā. Kruīza kuģu operatoriem vai kuģu īpašniekiem šī informācija, kā arī turpmākā tranzīta paņēmieni, ko viņi paredzējuši organizēt, būtu jāpaziņo iepriekšējā punktā minētajām iestādēm.

¹¹ Komisijas paziņojums “Covid-19 – Norādījumi par to, kā īstenot pagaidu ierobežojumus nebūtiskiem ceļojumiem uz ES, par tranzīta pasākumu atvieglošanu ES pilsoņu repatriācijai un par ietekmi uz vīzu politiku”, C(2020) 2050 final (OV C 102I, 30.3.2020., 3.–11. lpp.).

¹² Turpat.

¹³ Komisijas paziņojums “Vadlīnijas par nodarbināto brīvas pārvietošanās īstenošanu Covid-19 uzliesmojuma laikā”, C/2020/2051 (OV C 102I, 30.3.2020., 12.–14. lpp.).

¹⁴ Dokumentā C(2020) 1897 final (OV C 96I, 24.3.2020.) dalībvalstis tiek lūgtas noteikt visas Eiropas transporta tīkla (TEN-T) attiecīgās iekšējās robežas robežšķērsošanas vietas un papildu robežšķērsošanas vietas, ciktāl tādas uzskatāmas par nepieciešamām, par “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām sauszemes, jūras un gaisa transportam.

17. Ja ieilgušas uzturēšanās uz kuģa laikā ir beidzies ceļošanas dokumentu derīguma termiņš, dalībvalstīm saskaņā ar Direktīvu 2004/38/EK¹⁵ būtu jāļauj tiem ES pilsoņiem un viņu ģimenes locekļiem, kuru pasei un/vai vīzai ir beidzies derīguma termiņš, ieceļot to teritorijā.
18. Ja īslaicīgas grūtības neļauj nekavējoties repatriēt trešās valsts valstspiederīgos valstspiederības valsts noteiktu ierobežojumu dēļ, kruīza kuģu operatoriem vai kuģu īpašniekiem atbilstoši saviem pienākumiem būtu jāvienojas ar pietāšanas ostas valsti, lai nodrošinātu attiecīgo personu drošu uzturēšanos. Tam būtu jāietver piekļuve pienācīgai medicīniskai aprūpei un izmitināšanai, par ko attiecīgās valsts iestādēm var būt tiesības pieprasīt kompensāciju no kuģa operatora¹⁶.
19. Lai repatriētu uz kuģa esošas personas, kuras var būt inficētas ar Covid-19, dalībvalstīm būtu jāņem vērā *Ieteikumi veselības aizsardzības iestādēm un kuģu operatoriem, kuri Covid-19 pandēmijas laikā ir nolēmuši apturēt kuģošanu, un ieteikumi ilglaicīgai kuģu pietāšanai ES/EEZ dalībvalstu ostās Covid-19 pandēmijas laikā*¹⁷.
20. Attiecībā uz ES pilsoņu repatriāciju no trešo valstu ostām kruīza kuģa operatoram vai kuģa īpašniekam par pasākumiem repatriācijai uz ES, ko viņi paredzējuši organizēt, būtu jāinformē attiecīgajā trešajā valstī pārstāvēto dalībvalstu konsulārās iestādes un, ja tāda ir, ES delegācija. Informāciju par to kruīza kuģu atrašanās vietām, kuri dodas uz Eiropu, dalībvalstu iestādes var iegūt Savienības kuģošanas informācijas un apmaiņas sistēmā¹⁸, ko uztur Eiropas Jūras drošības aģentūra.

Ieteikumi attiecībā uz citiem kuģiem, kas uz laiku tiek izņemti no aprites

21. Galvenā atbildība par to jūrnieku repatriāciju, kuru kuģi uz laiku tiek izņemti no aprites, ir kuģa īpašniekam¹⁹. Karoga valstij būtu jāatvieglo uz šādiem kuģiem esošo jūrnieku repatriācija, īpaši tad, ja nav pieejami transporta savienojumi ar jūrnieka dalībvalsti vai trešo valsti. Ja apkalpes loceklim ir akūta veselības problēma, kurai vajadzīga medicīniska palīdzība, vai ir aizdomas par inficēšanos ar Covid-19 vai ir apstiprināta inficēšanās ar Covid-19, būtu jāveic 4., 19. un 28. punktā izklāstītie pasākumi.

III. Apkalpju maiņa

22. Lai nodrošinātu jūras transporta pakalpojumu darbību turpināšanos, dalībvalstīm būtu jāatļauj to ostās veikt apkalpju maiņu.
23. Tā kā jūrnieki ir svarīgs personāls, viņiem būtu jāpiešķir atbrīvojums no ceļošanas ierobežojumiem, kad viņi ir tranzītā uz ostu, kurā viņiem jāsāk pildīt savus pienākumus²⁰.

¹⁵ Direktīva 2004/38/EK (2004. gada 29. aprīlis) par Savienības pilsoņu un viņu ģimenes locekļu tiesībām brīvi pārvietoties un uzturēties dalībvalstu teritorijā (OV L 158, 30.4.2004., 77.–123. lpp.).

¹⁶ Attiecībā uz jūrniekiem ir spēkā 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā noteikumi.

¹⁷ Sk. 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 Sk., konkrēti, A2.1. un A2.5.1. standartu pielikumā Direktīvai 2009/13/EK un saistītos noteikumus 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā.

²⁰ Vadlīnijas par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, C(2020) 1753 final (OV C 86I, 16.3.2020., 1.–4. lpp.).

Tas ir saskaņā ar Komisijas paziņojumu par pagaidu ierobežojumiem nebūtiskiem ceļojumiem uz ES²¹. Dalībvalstīm šajā saistībā būtu jāpiemēro pasākumi, kas izklāstīti *Vadlīnijās par nodarbināto brīvas pārvietošanās īstenošanu Covid-19 uzliesmojuma laikā*²².

24. Pat tad, ja apkalpju maiņa ir atļauta, jūrniekiem ir kļuvis sarežģīti nokļūt valstī, kurā viņiem paredzēts uzkāpt uz kuģa, jo transporta savienojumi tagad ir ļoti ierobežoti. Būtu jāapsver īpaša ceļošanas kārtība, kas atvieglotu jūrnieku ceļošanu no jūras ostām un uz tām, kā noteikts *Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu*.
25. Jūrniekiem, kuri ir tādu trešo valstu valstspiederīgie, uz kurām attiecas vīzu prasības, un kuri steidzamības dēļ iepriekš nav varējuši iesniegt vīzas pieteikumu, vajadzīgā vīza būtu jāpiešķir uz robežas.
26. Lielākā daļa dalībvalstu ir veikušas pasākumus, kas konkrētos gadījumos ļauj pagarināt jūrnieku darba līgumus²³. Šādi konkrēti gadījumi iestājas, ja tiek traucēta repatriācija vai apkalpju maiņa. Dalībvalstis atļauj arī pagarināt tos dokumentus par jūras darbaspēka atbilstību, kuriem beidzies termiņš. Tāpat dalībvalstis, kas izsniedz un apstiprina svarīgus sertifikātus, piešķir tiem pagarinājumu uz laiku līdz ārkārtas situācijas beigām. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO)²⁴ un SDO²⁵ ir izdekušas norādījumus par jūrnieku sertifikātu un jūrnieku darba līgumu termiņa pagarināšanu²⁶.
27. Jūrnieku darba līguma termiņš parasti ir 11 mēneši, un tā pagarināšana var palielināt nogurumu un kaitēt jūrnieku garīgajai veselībai un kuģošanas drošībai. Tāpēc jūrnieku darba līgumi nebūtu jāpagarina ilgāk, kā nepieciešams. Beigušiem grafikā paredzēto reisu, jūrniekiem vajadzības gadījumā vajadzētu būt iespējai samērīgu laikposmu palikt uz kuģa²⁷. Ja jūrnieku pases derīguma termiņš beidzas, bet konsulārie dienesti nav pieejami, būtu jāatturas no jūrnieku darba līguma pagarināšanas un jāatvieglo repatriācija. Ja repatriācija nav iespējama, operatoram un karoga valstij ar jūrnieka piekrišanu būtu jāveic pasākumi, lai pagarinātu jūrnieka darba līgumu, un jāievieš pasākumi, kas nodrošina jūrnieka repatriāciju, kolīdz tas atkal ir iespējams.
28. Lai samazinātu Covid-19 pārnesšanas riskus, kuģu īpašniekiem uz kuģa būtu jāievieš atbilstošas drošības procedūras, kad jauna apkalpe sāk pildīt savus darba pienākumus. Saskaņā ar ES tiesību aktiem būtu jānovērtē visi riski un jāievieš atbilstoši preventīvie un

²¹ COM(2020) 115 final, paziņojums “Covid-19 – pagaidu ierobežojumi nebūtiskiem ceļojumiem uz ES”.

²² Komisijas paziņojums “Vadlīnijas par nodarbināto brīvas pārvietošanās īstenošanu Covid-19 uzliesmojuma laikā”, C/2020/2051 (OV L 102I, 30.3.2020., 12.–14. lpp.).

²³ Katram jūrniekam, kas nodarbināts uz kuģa, uz kuru attiecas 2014. gada noteikumi par tirdzniecības kuģiem (Konvencija par darbu jūrniecībā) (minimālās prasības jūrniekiem u. c.), jābūt juridiski izpildāmam jūrnieku darba līgumam.

²⁴ SJO 2020. gada 17. marta Apkārtraksts Nr. 4204/Add.5.

²⁵ Īpašās trīspusējās komitejas amatpersonu 2020. gada 31. marta paziņojums par koronavīrusu slimību Covid-19.

²⁶ Atsauce ir arī uz Komisijas dienestu piezīmi par Savienības tiesību aktu prasībām attiecībā uz sertifikātiem, ko reglamentē Savienības tiesību akti, konkrētāk, uz prasībām, kas saistībā ar Covid-19 krīzes kontekstā veiktajiem pasākumiem rada grūtības, sk. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Attiecīgo sertifikātu sarakstu atjauninās attiecībā uz jūrnieku sertifikātiem.

²⁷ Piemēro 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā noteikumus.

aizsardzības pasākumi²⁸. Lai gan medicīniskās pārbaudes būtu jāveic, tām nevajadzētu nepamatoti aizkavēt jūrniekus uzsākt darba pienākumu pildīšanu uz kuģa. Būtu jāņem vērā Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūras sniegtā informācija un 3. punktā minētie vienotās rīcības “EU Healthy Gateways” ieteikumi.

29. Saskaņā ar 3. punktā minēto ieteikumu, lai nodrošinātu, ka jūrnieki, kuriem ir Covid-19 inficēšanās risks²⁹, var sākt pildīt savus pienākumus, galvenais risinājums ir testēšana pirms uzkāpšanas uz kuģa. Ja ierobežotas kapacitātes dēļ testēšana nav iespējama, tās vietā būtu jāveic temperatūras pārbaudes un jāiztaujā par neseniem elpošanas traucējumu simptomiem vai kontaktēšanos ar personām, kas inficētas ar Covid-19.

IV. Apstiprinātās ostas apkalpju maiņai

30. Apspriežoties ar Komisiju, dalībvalstīm savstarpējā koordinācijā būtu jāizraugās vairākas ostas Savienībā operatīvai apkalpju maiņai. Šīm ostām vajadzētu būt ģeogrāfiski izkliedētām, lai aptvertu visu Savienību, un tām vajadzētu būt savienotām ar darbotiespējīgām lidostām un dzelzceļa stacijām. Lai nodrošinātu jūrnieku ātru ceļošanu un repatriāciju, dalībvalstīm būtu jāparedz iespēja organizēt speciālus vai regulārus lidmašīnu un vilcienu reišus, kas nodrošinātu transporta savienojumus apkalpju maiņai.
31. Šo apstiprināto ostu tuvumā vajadzētu būt izmitināšanas vietai, kurā jūrnieki varētu gaidīt tā kuģa ierašanos, uz kura viņiem jāuzkāpj, vai savu lidmašīnu, vilcienu vai kuģi, ja tie neatiet tajā pašā dienā. Šajā izmitināšanas vietā vajadzētu būt piemērotām telpām, kurās viņi varētu izolēties no pārējiem. Tām būtu jānodrošina iespēja veikt 14 dienas ilgu karantīnu³⁰ pirms uzkāpšanas uz kuģa vai pēc nokāpšanas krastā, ja attiecīgā dalībvalsts to pieprasa un ja testēšana nav pieejama.
32. Ostās vajadzētu būt piekļuvei pienācīgiem medicīnas pakalpojumiem, kas jūrniekiem ir pieejami, uzkāpjot uz kuģa, nokāpjot no tā un karantīnas laikā. Tajās vajadzētu būt nodrošinātai arī sociālo pakalpojumu pieejamībai³¹.
33. Ņemot vērā kuģniecības nozares starptautisko raksturu, grūtības saistībā ar apkalpju maiņu attiecas ne tikai uz darbībām Eiropas Savienībā. Visā pasaulē katru mēnesi vidēji aptuveni 100 000 jūrnieku beidzas darba līgums. Praksi noteikt ostas, kurās apkalpju maiņa var notikt droši un netraucēti, var attiecināt arī uz trešām valstīm, lai to varētu piemērot visā pasaulē.

V. Sanitārie ieteikumi un kuģu apgāde

34. Jūrniekiem vajadzētu būt pieejamai pienācīgai medicīniskajai aprūpei, kas pēc iespējas ir salīdzināma ar to, kāda darbiniekiem ir pieejama krastā. Visu attiecīgo veselības

²⁸ Padomes Direktīva 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (OV L 183, 29.6.1989., 1.–8. lpp.).

²⁹ *Case definition and European surveillance for COVID-19*, sk. <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>.

³⁰ Ieteicamais karantīnas periods var mainīties, jo kļūst pieejama plašāka informācija par Covid-19. Būtu jāievēro Eiropas Slimību profilakses un kontroles centra un dalībvalstu veselības iestāžu ieteiktais ilgums.

³¹ Piemēro 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā noteikumus.

problēmu gadījumā viņiem būtu jāsaņem nekavējoša piekļuve zālēm, informācijai un ārstēšanai³².

35. Lai visas personas aizsargātu no Covid-19 pārnesanas riska, apkalpes un ostas darbinieku, arī loču, kontaktēšanās būtu jāsamazina līdz absolūtam minimumam³³. Jebkādas nepieciešamas kontaktēšanās gadījumā būtu jālieto individuālie aizsardzības līdzekļi un jāievieš sociālās distancēšanās pasākumi. Kamēr visi apkalpes locekļi ir veseli, risks uz kuģa ir zemāks nekā uz sauszemes. Tādēļ būtu rūpīgi jāapsver, vai piešķirt atvaļinājumu krastā³⁴, ņemot vērā apkalpes locekļu vispārējo labklājību pašreizējos apstākļos. Ja visi kuģa apkalpes locekļi ir veseli un kuģa iepriekšējā pietāšana ostā notika vairāk nekā pirms divām nedēļām, minētā kuģa apkalpes locekļiem nebūtu jānododas karantīnā, kad viņi no kuģa nokāpj repatriācijas nolūkā.
36. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka kuģa kapteinis pēc iespējas ātrāk veic medicīniskas konsultācijas saistībā ar aizdomām par apkalpes locekļu inficēšanos ar Covid-19³⁵. Tas attiecas uz apkalpes drošību, pasažieriem un sabiedrības veselību ostas valstī (sk. VII iedaļu).
37. Ja tiek konstatēts, ka uz kuģa ir personas, kam ir apstiprināta vai iespējama inficēšanās ar Covid-19, nākamajai pietāšanas ostai vai, attiecīgā gadījumā, tuvāk esošai ostai būtu jānodrošina iespēja tās uzņemt. Bez pamatojuma attiecīgo kuģi nedrīkstētu novirzīt. Ja prioritātes noteikšana citiem veselības aprūpes profiliem izvēlētās ostas reģionā neļauj nodrošināt skartajiem jūrniekiem pienācīgu medicīnisko aprūpi, kuģis būtu jāuzņem vistuvākajā pieejamajā ostā, kas var nodrošināt nepieciešamo aprūpi un aprīkojumu.
38. Ja ir aizdomas par inficēšanos un simptomi ir viegli, attiecīgo jūrnieku testēšana būtu jāveic nākamajā pietāšanas ostā, un visiem apkalpes locekļiem vajadzētu nodrošināt piekļuvi pienācīgai medicīniskai aprūpei. Šajā nolūkā attiecīgā persona vai personas būtu jāevakuē un jānodod pienācīgā medicīniskajā aprūpē. Ja ir aizdomas, ka kāda persona uz kuģa ir inficējusies ar Covid-19, visiem apkalpes locekļiem būtu jāievēro 14 dienu karantīna³⁶ vai nu uz kuģa, vai uz sauszemes³⁷. Tas nebūtu jādara, ja apkalpes locekļa ar aizdomām par inficēšanos tests ir negatīvs vai pēc tam, kad karantīnā ievietotā apkalpes locekļa testi attiecībā uz Covid-19 ir negatīvi.

³² Piemēro 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā noteikumus.

³³ Kā piemērus var minēt specializētu komandu izveidi darbībām pie borta, piemēram, sadarbībai ar ločiem un pietauvošanai, vadības termināļus, dezinfekciju pēc katras maiņas, dokumentu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu utt.

³⁴ Atvaļinājums krastā ir paredzēts Padomes Direktīvā 2009/13/EK (2009. gada 16. februāris), ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009., 30.–50. lpp.).

³⁵ Konvencijas par darbu jūrniecībā A4.1. standartā ir noteikts, ka kompetentā iestāde, izmantojot iepriekš izstrādātu sistēmu, nodrošina, ka ikvienai uz kuģa esošai personai, jebkurā diennakts laikā, izmantojot radiosakarus vai satelītsakarus, ir pieejamas medicīniskas konsultācijas, tostarp speciālista konsultācijas; medicīniskās konsultācijas, tostarp medicīnisko ziņojumu tālāknosūtīšana starp kuģi un konsultantiem krastā pa radio vai izmantojot satelītsakarus, ir pieejama bez maksas visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga.

³⁶ Ieteicamais karantīnas periods var mainīties, jo kļūst pieejama plašāka informācija par Covid-19. Būtu jāievēro Eiropas Slimību profilakses un kontroles centru un dalībvalstu veselības iestāžu ieteiktais ilgums.

³⁷ Ieteikumi par karantīnu saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas “Apsvērumiem par personu karantīnu koronavīrusa slimības Covid-19 ierobežošanas kontekstā”, pagaidu norādījumi, 2020. gada 19. marts.

39. Kuģiem saglabājas juridisks pienākums pārvadāt kuģu apgādes vajadzībām piegādātās preces³⁸, un, lai apkalpes aizsargātu no eksponētības Covid-19, būtu jālieto individuālie aizsardzības līdzekļi. Savienības režīms attiecībā uz individuālo aizsardzības līdzekļu eksportu to nekavē. Šo līdzekļu piegādei kuģu apgādes nolūkā nav vajadzīga eksporta atļauja, kas noteikta Regulā (ES) 2020/402³⁹. Tas īpaši attiecas uz eksporta muitas procedūru, un saskaņā ar Savienības Muitas kodeksu⁴⁰ kuģu apgādēm minētā muitas procedūra netiek piemērota.
40. Individuālo aizsardzības līdzekļu daudzums uz kuģa būtu jāpalielina, lai nodrošinātu pietiekami daudz apgādes vajadzībām piegādāto preču atbilstoši šādām trim situācijām:
- sadarbošanās ar ločiem un tam nepieciešamais apkalpes locekļu skaits;
 - apkalpes locekļa saslimšana un citu uz kuģa esošo personu iespēja ar viņu kontaktēties;
 - atvaļinājums krastā (lai gan šādu atvaļinājumu skaits pēc iespējas būtu jāsamazina).
41. Jāievēro minimālās drošības un veselības aizsardzības prasības medicīniskās palīdzības uzlabošanai uz kuģiem⁴¹. Zāļu krājumiem uz kuģa būtu jāatbilst ieteikumiem (jaunākajā redakcijā), kas izklāstīti PVO *Starptautiskajā medicīniskajā rokasgrāmatā kuģiem* un C pielikumā SJO *Vadlīnijās kuģu operatoriem par jūrnieku veselības aizsardzību*⁴².

VII. Ieteikums par papildu aktualizētiem Covid-19 ziņojumiem, ko kuģi sniedz, tuvojoties ES ostām

42. Jau pašlaik saskaņā ar ES tiesību aktiem⁴³ ir nepieciešama jūras sanitārā deklarācija. Kapteinim vai jebkurai citai personai, ko pienācīgi pilnvarojis kuģa operators, tā jāpaziņo kompetentajai iestādei, ko izraudzījusies attiecīgā dalībvalsts. Ziņošanai jānotiek, izmantojot valsts viena kontaktpunkta sistēmu, pirms ierašanās ostā, kas atrodas ES dalībvalstī:
- a. vismaz 24 stundas iepriekš; vai
 - b. ne vēlāk kā brīdī, kad kuģis iziet no iepriekšējās ostas, ja reisa laiks ir mazāks par 24 stundām; vai
 - c. tiklīdz šī informācija ir pieejama, ja piestāšanas osta nav zināma vai mainās reisa laikā.
43. Jūras sanitārā deklarācija ir jādara pieejama valsts viena kontaktpunkta sistēmā. Tā ļauj visām attiecīgajām iestādēm pārbaudīt uz kuģa esošo personu veselības stāvokli pirms kuģa ienākšanas ostās.

³⁸ Padomes Direktīva 92/29/EEK (1992. gada 31. marts) par minimālajām drošības un veselības aizsardzības prasībām medicīniskās palīdzības uzlabošanai uz kuģiem (OV L 113, 30.4.1992., 19.–36. lpp.).

³⁹ Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/402 (2020. gada 14. marts), ar ko uz noteiktu ražojumu eksportu attiecina prasību uzrādīt eksporta atļauju (OV L 771, 15.3.2020., 1.–7. lpp.).

⁴⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1.–101. lpp.).

⁴¹ Padomes Direktīva 92/29/EEK (1992. gada 31. marts) par minimālajām drošības un veselības aizsardzības prasībām medicīniskās palīdzības uzlabošanai uz kuģiem (OV L 113, 30.4.1992., 19.–36. lpp.).

⁴² SJO 2020. gada 5. marta Apkārtraksts Nr. 4204/Add.4.

⁴³ Direktīva 2010/65/ES (2010. gada 20. oktobris) par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām (OV L 283, 29.10.2010., 1.–10. lpp.).

44. Covid-19 izplatās ļoti ātri, un tā inkubācijas periods ir līdz 14 dienām. Dalībvalstīm ieteicams pieprasīt, lai kuģa kapteinis 4 stundas pirms kuģa paredzamās ienākšanas piestāšanas ostā attiecīgajai iestādei paziņo šādu informāciju:

- a. kopējais personu skaits uz kuģa (apkalpe un pasažieri);
- b. ar Covid-19 inficēto personu skaits;
- c. to personu skaits, par kurām ir aizdomas, ka tās ir inficētas ar Covid-19⁴⁴.

Šo informāciju var paziņot, izmantojot jūras *VHF* radio vai atjauninātu jūras sanitāro deklarāciju.

⁴⁴ Kā noteicis Eiropas Slimību profilakses un kontroles centrs, sk. <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.