



Rada
Európskej únie

V Bruseli 14. apríla 2020
(OR. en)

7281/20

MAR 50
SAN 128
SOC 206
OMI 26

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ,
v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie

Dátum doručenia: 8. apríla 2020

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: C(2020) 3100 final

Predmet: **OZNÁMENIE KOMISIE Usmernenia o ochrane zdravia, repatriácii a cestovných službách pre námorníkov a ďalšie osoby na palube lodí**

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2020) 3100 final.

Príloha: C(2020) 3100 final



V Bruseli 8. 4. 2020
C(2020) 3100 final

OZNÁMENIE KOMISIE

**Usmernenia o ochrane zdravia, repatriácii a cestovných službách pre námorníkov a
ďalšie osoby na palube lodí**

Usmernenia o ochrane zdravia, repatriácii a cestovných službách pre námorníkov a ďalšie osoby na palube lodí

Zhrnutie

- *Pandémia COVID-19 má ďalekosiahle vplyvy na námornú dopravu, ako aj na osoby na palube lodí. V usmerneniach pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb¹ sa uvádza, že členské štáty by mali občanom EÚ a štátnym príslušníkom tretích krajín s pobytom v EÚ uľahčovať tranzit na účely návratu domov. Pracovníci plniaci nevyhnutné funkcie² by bez ohľadu na štátnu príslušnosť mali mať možnosť tranzitu a cestovania, aby zabezpečili kontinuitu pracovnej činnosti.*
- *Osoby na palube lodí by mali mať možnosť podnikat' nevyhnutné cesty. Občania EÚ uviaznutí v členských štátoch, kde nemajú občianstvo ani pobyt, v tretích krajinách alebo na širom mori by mali mať možnosť vrátiť sa domov, ak im to umožňuje zdravotný stav³. Je primárnou zodpovednosťou prevádzkovateľov a vlastníkov výletných lodí zabezpečiť návrat osôb na palube, bez ohľadu na to, či k vylodeniu dochádza v EÚ alebo mimo nej.*
- *Mnohí námorníci na nákladných lodiach v európskych vodách sú štátnymi príslušníkmi tretích krajín. Tí by bez ohľadu na štátnu príslušnosť mali mať možnosť cestovať do prístavov, kde sa potrebujú nalodiť, ako aj možnosť vylodiť sa a vrátiť sa domov, čo by zároveň prispelo k zachovaniu stredno- a dlhodobej funkčnosti tohto sektora, ako sa potvrdzuje v oznámení o uplatňovaní zelených jazdných pruhov⁴. Iba ak sa umožní striedanie posádok, bude námorná doprava môcť nepretržite fungovať, chrániť vnútorný trh distribúciou tovaru po celej EÚ a umožňovať vývoz tovaru z prístavov EÚ a jeho dovoz do nich. Členské štáty by preto mali určiť prístavy, kde sa bude striedanie umožňovať.*
- *Na palubách lodí so záujmom pre EÚ sa po celom svete nachádza zhruba 600 000 námorníkov všetkých možných štátnych príslušností. Podľa odporúčaní Medzinárodnej námornej organizácie by striedanie posádok malo byť umožnené na celom svete⁵. V záujme kontinuity a bezpečnosti námornej dopravy Komisia prijíma kroky na uľahčenie a koordináciu opatrení členských štátov, ktoré umožnia striedanie posádok v ich prístavoch.*

¹ Usmernenia pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb, C(2020) 1753 final, Ú. v. EÚ C 86I, 16.3.2020, s. 1 – 4.

² Patria medzi nich okrem iných aj námorníci, pracovníci v námornej doprave a rybári.

³ Osoby na palube lodí by mali mať možnosť cestovať, ak nevykazujú príznaky ochorenia, neboli osobitne vystavené riziku nákazy a nepovažujú sa za hrozbu pre verejné zdravie.

⁴ Oznámenie Komisie o uplatňovaní „zelených jazdných pruhov“ v rámci usmernení pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb, C(2020) 1897 final, Ú. v. EÚ C 96I, 24.3.2020, s. 1.

⁵ Obežník IMO č. 4204/Add.6 z 27. marca 2020.

I. Všeobecné usmernenie

1. Kontinuita služieb námornej dopravy má pre EÚ kľúčový strategický význam, keďže po mori sa prepravuje 75 % tovaru prúdiaceho do EÚ a z nej a 30 % tovaru v obehu na vnútornom trhu. Reštriktívne opatrenia prijaté v boji proti pandémie COVID-19 by mali ovplyvňovať voľný pohyb tovaru čo najmenej s cieľom zachovať hospodársku činnosť. Obmedzenia by nemali výrazne narúšať dodávateľské reťazce, základné služby a ekonomiky členských štátov ani EÚ ako celku.
2. V súlade s *oznámením o uplatňovaní zelených jazdných pruhov* by sa malo námorníkom povoliť cezhraničné cestovanie a tranzit s cieľom prevziať funkcie na palube nákladných lodí a vrátiť sa domov po skončení zmluvy. Ak členské štáty vykonávajú zdravotné skriningy, tie by nemali výrazne zdržiavať nalodenie námorníkov ani ich návrat domov.
3. V prístavoch EÚ by sa mali prijať opatrenia na ochranu pracovníkov v námornej doprave a prístavného personálu, ako aj námorníkov a ďalších osôb na palube počas nalodovania a vyloďovania⁶. Na zaistenie ich bezpečnosti a ochrany zdravia v súlade s právom EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci by sa mali posúdiť všetky riziká a zaviesť primerané preventívne a ochranné opatrenia⁷. Európska agentúra pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci poskytla konkrétne informácie o bezpečnosti a ochrane zdravia pracovníkov vzhľadom na ochranu pred vystavením nákaze COVID-19⁸. Mali by sa zohľadňovať aj *odporúčania pre prevádzkovateľov lodí v oblasti pripravenosti a reakcie na nákazu COVID-19*⁹ od pracovnej skupiny jednotnej akcie „EU Healthy Gateways“. Ak sa ukáže, že niektorá osoba na palube môže predstavovať riziko pre verejné zdravie, mali by sa bez ohľadu na jej štátnu príslušnosť prijať primerané opatrenia na zabránenie prenosu ochorenia a zabezpečiť urýchlený prístup k primeranej lekárskej starostlivosti. Zdravotnú starostlivosť treba sprístupniť aj ľuďom v kontakte s danou osobou. Členovia posádok s podozrením na infekciu by sa mali podľa možností sami izolovať a mali by žiadať o čo najskoršie vyloďenie na účel testovania. Mali by nosiť ochranné rúška a vyhýbať sa počas pobytu na palube a počas vyloďovania ďalšiemu kontaktu s ostatnými osobami, ktoré nenosia osobné ochranné prostriedky.
4. Členské štáty by mali opatrenia zahrnuté v týchto usmerneniach vykonávať v konzultácii s organizáciami zastupujúcimi pracovníkov a zamestnávateľov v sektoroch plavby a prístavov.

⁶ Pracovníci v námornej doprave zahŕňajú pracovníkov na palube domácich a medzinárodných komerčných plavidiel, obchodných lodí, remorkérov, bagrov, plavidiel sektora ropy a plynu, plavidiel pobrežného zásobovania, podporných a pohotovostných plavidiel v sektore dodávok energií, ako aj prevádzkový, bezpečnostný a technický personál na súši, ktorý podporuje plavebné a námorné operácie.

⁷ Smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci; Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1 – 8.

⁸ COVID-19: usmernenia pre pracoviská; <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. Repatriácia osôb na palube výletných lodí a všetkých ostatných plavidiel

Odporúčania pre výletné lode

5. V reakcii na pandémiu COVID-19 prevádzkovatelia výletných lodí dočasne pozastavili činnosti. Toto pozastavenie by malo prispieť k obmedzeniu ďalšieho šírenia ochorenia na výletných lodiach. Primárnu zodpovednosť za zariadenie návratu cestujúcich a členov posádok odstavovaných výletných lodí má prevádzkovateľ danej výletnej lode¹⁰. Môže to zahŕňať aj repatriáciu z prístavov mimo EÚ, a najmä organizáciu všetkých prípadne potrebných charterových letov alebo inej dopravy.
6. Pri lodiach plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ by mal vlajkový štát povoliť cestujúcim a posádke vylodiť sa v niektorom z jeho prístavov. Členské štáty by mali prevádzkovateľovi výletnej lode pomôcť pri vybavovaní potrebných postupov na repatriáciu a sprístupnenie primeranej lekárskej starostlivosti.
7. Ak nie je možné, aby loď prijal vlajkový štát, mal by prevádzkovateľom výletnej lode ponúknuť pomoc s vybavením potrebných postupov v iných členských štátoch EÚ alebo tretích krajinách. Pri týchto postupoch by sa mal minimalizovať čas lode strávený na mori a mala by sa zabezpečiť vhodná zdravotnícka infraštruktúra a dopravné spojenia na repatriáciu. Postupy by mali zahŕňať uľahčenie zakotvenia danej lode v prístave, vylodenie cestujúcich, zdravotný skrining a ošetrovanie. Takisto by mali zahŕňať repatriáciu cestujúcich a posádky z prístavu iného členského štátu EÚ alebo tretej krajiny. Osobitnú pozornosť treba venovať potrebám zraniteľných cestujúcich.
8. Ak sa loď plaví pod vlajkou tretej krajiny, členské štáty by ju mali prijať z humanitárnych dôvodov. V takýchto prípadoch sa im odporúča pred zakotvením výletnej lode v prístave žiadať od jej prevádzkovateľa primerané finančné a logistické zabezpečenie (napr. požadované osobné ochranné prostriedky, karanténne zariadenia, prenájom autobusov, charterové lety) v súlade s jeho povinnosťami. Ak sa takéto zabezpečenie nenájde, malo by sa zvážiť bezpečné a urýchlené vylodenie osôb na palube a uľahčenie ich tranzitu domov.
9. Ak sú na palube osoby s ochorením COVID-19, štát prístavu zastavenia by mal zvážiť vylodenie tam, kde majú okolité permanentné alebo provizórne nemocnice dostatočnú kapacitu na poskytnutie primeranej lekárskej starostlivosti. Cestujúci a členovia posádky, ktorí nie sú infikovaní alebo nevykazujú príznaky ochorenia, by mali byť po vylodení presunutí do karanténnych zariadení, ak je to potrebné na nadväznú zdravotnú kontrolu; v opačnom prípade by sa mala zabezpečiť okamžitá repatriácia.

¹⁰ Výletná plavba obyčajne zodpovedá definícii „balíka služieb“, takže spadá do rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách. V danej smernici sa stanovujú povinnosti organizátora vrátane poskytnutia pomoci cestujúcim v ťažkostiach. Organizátor plavby dopraví cestujúcich do prístavu vylodenia uvedeného v zmluve o balíku výletných služieb. Ak je súčasťou balíka aj preprava (napr. let) cestujúceho do prístavu nalodenia/z prístavu vylodenia pre danú plavbu, organizátor zabezpečí repatriáciu cestujúceho do pôvodného bodu. Organizátori balíkov sú povinní uzavrieť ochranu v prípade platobnej neschopnosti, ktorá pokrýva aj repatriáciu cestujúcich, ak zmluva o balíku cestovných služieb zahŕňa aj prepravu cestujúcich.

10. S cieľom umožniť vylodenie štátnych príslušníkov tretích krajín z humanitárnych dôvodov a uľahčiť repatriáciu, ak ide o štátnych príslušníkov tretích krajín s vízovou povinnosťou, ktorí pre urgentnosť situácie nemohli požiadať o víza vopred, členské štáty by mali udeliť potrebné víza na hranici.
11. Ak musia výletné lode s občanmi EÚ na palube zakotviť v prístave tretej krajiny, členské štáty môžu ako poslednú inštanciu aktivovať mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany, napríklad ak nie sú k dispozícii žiadne komerčné lety. Ak sú splnené podmienky, môže Komisia, Európska služba pre vonkajšiu činnosť a príslušná delegácia EÚ v tretej krajine poskytnúť pomoc pri repatriácii.

Odporúčania pre všetky plavidlá k tranzitu a vylod'ovaniu cestujúcich a posádok

12. Pokiaľ ide o tranzit cestujúcich a posádok, členské štáty by mali dodržiavať *usmernenia k vykonávaniu oznámenia o dočasnom obmedzení ciest do EÚ, ktoré nie sú nevyhnutné, o uľahčovaní tranzitných opatrení na repatriáciu občanov EÚ a o dôsledkoch pre vízovú politiku*¹¹.
13. Členské štáty musia predovšetkým uľahčiť tranzit občanov EÚ, ako aj štátnych príslušníkov tretích krajín, ktorí sú držiteľmi povolenia na pobyt alebo dlhodobého víza a ktorí sa vracajú do členského štátu, ktorého sú štátnymi príslušníkmi alebo v ktorom majú pobyt¹². Členské štáty by mali uplatňovať oznámenie Komisie o *usmerneniach týkajúcich sa uplatňovania voľného pohybu pracovníkov počas nákazy COVID-19*¹³.
14. Na tento účel by členské štáty mali identifikovať vhodné prístavy, ktoré možno napojiť na tranzitné koridory bezpečného prejazdu zriadené v súlade s *oznámením o uplatňovaní zelených jazdných pruhov*¹⁴.
15. Platí to, aj keď sa takéto osoby vylodujú z výletných lodí a iných plavidiel v prístavoch EÚ a chcú sa vrátiť do členského štátu svojej štátnej príslušnosti alebo pobytu. Prevádzkovatelia alebo vlastníci výletných lodí by mali koordinovať tranzit veľkého počtu osôb s vnútroštátnymi orgánmi členského štátu, v ktorom sa nachádza daný prístav, ako aj s miestnymi konzulárnymi orgánmi krajín štátnej príslušnosti alebo pobytu daných občanov.
16. Na tento účel by prevádzkovatelia a vlastníci výletných lodí mali určiť destináciu osôb, ktoré sa majú vylodiť. Prevádzkovatelia alebo vlastníci výletných lodí by mali tieto

¹¹ Oznámenie Komisie – COVID-19 – Usmernenia k vykonávaniu dočasného obmedzenia ciest do EÚ, ktoré nie sú nevyhnutné, uľahčeniu tranzitných opatrení na repatriáciu občanov EÚ a dôsledkom pre vízovú politiku [C(2020) 2050 final, Ú. v. EÚ C 102I, 30.3.2020, s. 3 – 11].

¹² Tamže.

¹³ Oznámenie Komisie – Usmernenia týkajúce sa uplatňovania voľného pohybu pracovníkov počas nákazy COVID-19; C(2020) 2051; Ú. v. EÚ C 102I, 30.3.2020, s. 12 – 14.

¹⁴ V dokumente C(2020) 1897 final, Ú. v. EÚ C 96I, 24.3.2020 sa od členských štátov žiada vyhlásenie všetkých relevantných vnútorných hraničných priechodov v transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T), a pokiaľ sa to považuje za potrebné, aj ďalších priechodov za hraničné priechody so „zeleným jazdným pruhom“ – pre pozemnú, námornú a leteckú dopravu.

informácie spolu so zamýšľaným spôsobom ďalšieho tranzitu oznámiť orgánom uvedeným v predošlom odseku.

17. Ak v dôsledku predĺženého pobytu na palube uplynula platnosť cestovných dokladov, členské štáty by mali v súlade so smernicou 2004/38/ES¹⁵ povoliť občanom EÚ a ich rodinným príslušníkom, ktorí sú držiteľmi vypršaného pasu a/alebo víz, vstup na svoje územie.
18. Ak okamžitej repatriácii štátnych príslušníkov tretích krajín bránia dočasné problémy spôsobené obmedzeniami zavedenými krajinou štátnej príslušnosti, prevádzkovatelia alebo vlastníci výletných lodí by mali v súlade so svojimi povinnosťami dohodnúť so štátom prístavu zastavenia podmienky bezpečného pobytu dotknutých osôb. Tie by mali zahŕňať prístup k primeranej lekárskej starostlivosti a ubytovanie, za ktoré môžu orgány daného štátu od prevádzkovateľa lode žiadať náhradu¹⁶.
19. Na účely repatriácie osôb na palube, ktoré môžu byť infikované ochorením COVID-19, by členské štáty mali zohľadniť *radu pre orgány zdravotníctva a prevádzkovateľov lodí, ktorí sa rozhodli pozastaviť plavbu, a rady v súvislosti s dlhodobým kotvením lodí v prístavoch členských štátov EÚ/EHP počas pandémie COVID-19*¹⁷.
20. Pokiaľ ide o repatriáciu občanov EÚ nachádzajúcich sa v prístavoch tretích krajín, prevádzkovateľ alebo vlastník lode by mal informovať konzulárne orgány členských štátov so zastúpením v danej tretej krajine a podľa možnosti aj príslušnú delegáciu EÚ o spôsobe repatriácie do EÚ, ktorú plánuje zorganizovať. Informácie o polohe výletných lodí smerujúcich do Európy môžu orgány členských štátov získať zo systému Únie na výmenu námorných informácií¹⁸, ktorý spravuje Európska námorná bezpečnostná agentúra.

Odporúčania týkajúce sa ostatných odstavovaných plavidiel

21. Primárnu zodpovednosť za repatriáciu námorníkov z odstavovaných plavidiel má vlastník daného plavidla¹⁹. Vlajkový štát by mal uľahčiť repatriáciu námorníkov z takýchto plavidiel, najmä ak nie sú k dispozícii žiadne dopravné spojenia do členského štátu alebo tretej krajiny príslušných námorníkov. Ak si akútny stav člena posádky vyžaduje lekársku starostlivosť alebo v prípade podozrenia na infekciu COVID-19 treba prijať opatrenia uvedené v bodoch 4, 19 a 28.

III. Výmena posádky

22. V záujme kontinuity námorných služieb by mali členské štáty povoliť striedanie posádok vo svojich prístavoch.

¹⁵ Smernica 2004/38/ES z 29. apríla 2004 o práve občanov Únie a ich rodinných príslušníkov voľne sa pohybovať a zdržiavať sa v rámci územia členských štátov, Ú. v. EÚ L 158, 30.4.2004, s. 77 – 123.

¹⁶ Na námorníkov sa vzťahujú ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (2006).

¹⁷ Pozri: https://www.healthygateways.eu/Portals/0/pldocs/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 Pozri najmä normy A2.1 a A2.5.1 v prílohe k smernici 2009/13/ES a súvisiace ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (2006).

23. Ako členovia nevyhnutného personálu by námorníci mali byť oslobodení od cestovných obmedzení, pokiaľ sú v tranzite do prístavu, kde majú prevziať funkcie²⁰. Je to v súlade s oznámením Komisie o *dočasnom obmedzení ciest do EÚ, ktoré nie sú nevyhnutné*²¹. Členské štáty by v tomto smere mali uplatňovať opatrenia uvedené v *usmerneniach týkajúcich sa uplatňovania voľného pohybu pracovníkov počas nákazy COVID-19*²².
24. Aj v prípadoch, keď je striedanie posádok povolené, je pre námorníkov problémom dostať sa do krajiny, kde sa majú nalodiť, keďže dopravné spojenia sú momentálne veľmi obmedzené. Mala by sa venovať pozornosť osobitným cestovným riešeniam, ktoré námorníkom uľahčia cestu z námorných prístavov a do nich, ako sa predpisuje v *oznámení o uplatňovaní zelených jazdných pruhov*.
25. Námorníci, ktorí sú štátnymi príslušníkmi tretích krajín s vízovou povinnosťou a pre urgentnosť situácie nemohli požiadať o víza vopred, by mali dostať potrebné víza na hranici.
26. Väčšina členských štátov prijala opatrenia, na základe ktorých pri splnení určitých podmienok možno povoliť predĺženie pracovných zmlúv námorníkov²³. Tieto podmienky sú splnené, ak je znemožnená repatriácia alebo striedanie posádky. Členské štáty takisto povoľujú predĺženie platnosti vypršaných dokumentov podľa Vyhlásenia o plnení požiadaviek na námornú prácu. Podobne vystavujúce a schvaľujúce členské štáty udeľujú dočasné predĺženie potrebných osvedčení až do konca núdzového obdobia. Medzinárodná námorná organizácia (IMO)²⁴ a Medzinárodný úrad práce (ILO)²⁵ vydali usmernenia k predlžovaniu platnosti osvedčení a pracovných zmlúv námorníkov²⁶.
27. Predĺženie zvyčajnej 11-mesačnej pracovnej zmluvy môže zvýšiť únavu, poškodiť duševné zdravie námorníkov a ohroziť námornú bezpečnosť. Pracovné zmluvy námorníkov by sa preto mali predlžovať iba na nevyhnutný čas. Ak je to potrebné, námorníci by mali mať možnosť zostať na palube po odôvodniteľný čas po pôvodne plánovanom skončení ich turnusu²⁷. Ak námorníkovi vyprší pas a nemá prístup ku konzulárnym službám, od predĺženia pracovnej zmluvy sa odrádza a mala by sa zabezpečiť repatriácia. Ak repatriácia nie je možná, prevádzkovateľ a vlajkový štát by mali so súhlasom daného námorníka prijať opatrenia na predĺženie jeho pracovnej

²⁰ Usmernenia pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb, C(2020) 1753 final, Ú. v. EÚ C 86I, 16.3.2020, s. 1 – 4.

²¹ COM(2020) 115 final, Oznámenie ku COVID-19: Dočasné obmedzenie ciest do EÚ, ktoré nie sú nevyhnutné.

²² Oznámenie Komisie – Usmernenia týkajúce sa uplatňovania voľného pohybu pracovníkov počas nákazy COVID-19, C(2020) 2051; Ú. v. EÚ C 102I, 30.3.2020, s. 12 – 14.

²³ Každý námorník zamestnaný na lodi, na ktorú sa vzťahujú predpisy o obchodných lodiach (Dohovor o pracovných normách v námornej doprave) (Minimálne požiadavky na námorníkov atď.) z roku 2014, musí mať právne vymožiteľnú pracovnú zmluvu námorníka.

²⁴ Obežník IMO č. 4204/Add.5 zo 17. marca 2020.

²⁵ Vyhlásenie zástupcov osobitného tripartitného výboru k ochoreniu COVID-19 z 31. marca 2020.

²⁶ Odkazuje sa aj na oznámenie útvarov Komisie k právnym požiadavkám Únie v oblasti osvedčení, na ktoré sa vzťahuje právo Únie, a konkrétnejšie k požiadavkám, ktoré sú problematické vzhľadom na opatrenia prijaté v kontexte krízy COVID-19, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Zoznam osvedčení v odkaze sa aktualizuje vzhľadom na osvedčenia námorníkov.

²⁷ Platia ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (2006).

zmluvy a zaviesť opatrenia na zabezpečenie jeho repatriácie okamžite, ako to bude opäť možné.

28. Na zmiernenie rizika prenosu COVID-19 by vlastníci lodí mali na palube zaviesť primerané bezpečnostné postupy pri nalodovaní novej posádky. V súlade s právom EÚ by sa mali posúdiť všetky riziká a zaviesť primerané preventívne a ochranné opatrenia²⁸. Lekárske vyšetrenia by sa mali vykonávať, no nemali by nadmerne zdržiavať námorníkov pri preberaní funkcií na palube. Mali by sa zohľadniť informácie od Európskej agentúry pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci, ako aj rady jednotnej akcie „EU Healthy Gateways“ uvedené v bode 3.
29. V súlade s odporúčaním uvedeným v bode 3 by primárnou možnosťou na zabezpečenie toho, aby námorníci ohrození infekciou COVID-19²⁹ mohli prevziať funkcie, malo byť testovanie pred nalodením. Ak testovanie nie je možné pre obmedzenú kapacitu, mala by sa miesto neho merať teplota a kontrolovať história nedávnych respiračných príznakov alebo kontaktov s osobami nakazenými ochorením COVID-19.

IV. Určené prístavy na striedanie posádok

30. Členské štáty by mali na základe konzultácie s Komisiou a vo vzájomnej koordinácii určiť niekoľko prístavov v Únii na rýchle striedanie posádok. Tieto prístavy by mali byť geograficky rozmiestnené tak, aby pokrývali celú Úniu, a mali by byť napojené na fungujúce letiská a železničné stanice. Členské štáty by mali zvážiť možnosť osobitných či pravidelných letov a železničnej prepravy na zabezpečenie dopravného spojenia pre striedanie posádok, čím by sa umožnilo rýchle vycestovanie a repatriácia námorníkov.
31. V blízkosti týchto určených prístavov by malo byť k dispozícii ubytovanie, kde môžu námorníci čakať na loď, na ktorú sa majú nalodiť, resp. na lietadlo, vlak alebo loď, ak neodchádza v ten istý deň. Ubytovacie zariadenia by mali byť vybavené tak, aby sa v nich mohli izolovať. Mali by umožňovať podstúpenie 14-dňovej karantény³⁰ pred nalodením a po vylodení, ak to príslušný členský štát vyžaduje a nie je k dispozícii testovanie.
32. V týchto prístavoch by mali byť pre námorníkov pri ich nalodovaní, vylodovaní a počas karantény k dispozícii prístupné a primerané zdravotnícke služby. Zároveň by mali mať prístupnú sociálnu vybavenosť³¹.
33. Vzhľadom na medzinárodnú povahu námornej dopravy nie sú problémy striedania posádok obmedzené iba na plavby v rámci Európskej únie. V priemere sa celosvetovo každý mesiac skončí zamestnanecká zmluva zhruba 100 000 námorníkom. Prax určenia prístavov, kde sa posádky môžu striedať bezpečne a bez obmedzení, možno potom ponúknuť tretím krajinám, aby sa zaviedla celosvetovo.

²⁸ Smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci; Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1 – 8.

²⁹ Definícia prípadu ochorenia a európsky dohľad nad COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>.

³⁰ Odporúčané trvanie karantény sa môže zmeniť, keď bude k dispozícii viac informácií o ochorení COVID-19. Mali by sa dodržiavať dĺžky karantény, ktoré odporúča Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb a orgány zdravotníctva členských štátov.

³¹ Platia ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (2006).

V. Sanitárne odporúčania a zásobovanie lodí

34. Námorníci by mali mať prístup k primeranej lekárskej starostlivosti čo najporovnateľnejšej s tou, ktorú majú pracovníci na súši. Mali by mať promptný prístup k liekom, informáciám a liečbe akéhokoľvek zdravotného problému, ktorý si ich vyžaduje³².
35. Kontakt medzi posádkami a prístavným personálom vrátane pilotov by mal byť v záujme ochrany všetkých pred rizikom prenosu ochorenia COVID-19 obmedzený na absolútne minimum³³. Pri všetkom nevyhnutnom kontakte treba používať osobné ochranné prostriedky (OOP) a uplatňovať obmedzenia sociálnych kontaktov. Kým sú všetci členovia posádky zdraví, riziko na palube plavidla je nižšie než na súši. Treba preto dôsledne zvážiť udeľovanie dovolenky na pevnine a zohľadniť celkové blaho posádky za súčasných okolností³⁴. Posádky plavidiel, kde sú všetci zdraví a posledné zastavenie v prístave prebehlo pred viac ako dvomi týždňami, by nemali po vylodení s cieľom repatriácie podstupovať karanténu.
36. Členské štáty by mali zabezpečiť, že kapitán čo najskôr vyhľadá lekárske poradenstvo pri akomkoľvek podozrení na infekciu členov posádky ochorením COVID-19³⁵. Má to význam pre bezpečnosť posádky a cestujúcich, ako aj pre verejné zdravie prístavného štátu (pozri oddiel VII ďalej).
37. Ak sa zistí, že na palube plavidla sú osoby s potvrdenou infekciou COVID-19 alebo s podozrením na ňu, nasledujúci prístav zastavenia alebo v prípade potreby bližší prístav by mal zabezpečiť svoju schopnosť toto plavidlo prijať. Dotknuté plavidlo by sa nemalo bez odôvodnenia presmerovať. Ak prioritizácia jednotlivých zdravotných profilov v regióne vybraného prístavu neumožňuje poskytnutie primeranej lekárskej starostlivosti dotknutým námorníkom, loď by mal prijať najbližší dostupný prístav, ktorý potrebnú starostlivosť a zariadenia dokáže poskytnúť.
38. Pri námorníkoch s podozrením na infekciu a miernymi príznakmi by sa malo vykonať testovanie v najbližšom prístave zastavenia a všetci členovia posádky by mali mať prístup k primeranej lekárskej starostlivosti. V rámci toho by dotknutá osoba alebo osoby mali byť evakuované a mali by dostať primeranú lekársku starostlivosť. Ak je podozrenie na infekciu COVID-19 u jednej osoby na palube, mala by sa celá posádka podrobiť 14-

³² Platia ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (2006).

³³ Ako príklady možno uviesť zriadenie osobitných tímov pre prístavné operácie ako pilotáž a uväzovanie, kontrolné terminály, dezinfekcia po každej smene, uprednostňovanie elektronickej výmeny dokumentov atď.

³⁴ Dovoľenku na pevnine upravuje smernica Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES; Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2009, s. 30 – 50.

³⁵ Norma A4.1 Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave obsahuje vzhľadom na každú osobu na palube požiadavku, aby príslušný orgán vopred zavedeným systémom zabezpečil dostupnosť lekárskeho poradenstva pre lode na mori cez vysielaciu alebo satelitnú komunikáciu vrátane špecializovaného poradenstva 24 hodín denne; lekárske poradenstvo vrátane ďalšieho prenosu zdravotníckych správ cez vysielaciu alebo satelitnú komunikáciu medzi loďou a osobami poskytujúcimi poradenstvo zo súše musí byť bezplatné pre všetky lode bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia.

dňovej karantény³⁶ – či už na palube alebo na súši³⁷. Od takej karantény by sa malo upustiť, ak je test daného člena posádky s podozrením na infekciu negatívny, alebo po tom, ako člen posádky podrobený karantény podstúpi test na prítomnosť COVID-19, ktorý je negatívny.

39. Lode majú naďalej zákonnú povinnosť držať na palube lodné zásoby³⁸ a na ochranu posádky pred vystavením COVID-19 by sa malo používať osobné ochranné vybavenie. Únijný režim pre vývoz osobných ochranných prostriedkov tomu nebráni. Dodávanie takýchto prostriedkov v rámci lodných zásob si nevyžaduje vývozné povolenie v zmysle nariadenia (EÚ) 2020/402³⁹. Týka sa konkrétne colného režimu vývoz a daný colný režim sa podľa Colného kódexu Únie⁴⁰ nevzťahuje na lodné zásoby.

40. Objem osobných ochranných prostriedkov na palube by sa mal navýšiť tak, aby zásoby postačovali na tieto tri situácie:

- interakcia potrebného počtu členov posádky s pilotmi,
- ak člen posádky ochorie, aby zásoby umožňovali iným osobám na palube interakciu s ním,
- dovolenka na pevnine (hoci dovolenka na pevnine by sa mala čo najviac obmedzovať).

41. Treba dodržiavať minimálne bezpečnostné a zdravotné požiadavky na zvýšenú lekársku starostlivosť na palubách plavidiel⁴¹. Zásoby liekov na palube by mali zohľadňovať odporúčania najnovšej verzie *medzinárodnej zdravotníckej príručky WHO pre lode a prílohy C k usmerneniam IMO pre prevádzkovateľov lodí na ochranu zdravia námorníkov*⁴².

VII. Odporúčanie k dodatočnému aktualizovanému nahlasovaniu COVID-19 lod'ami, ktoré sa blížia do prístavov EÚ

42. Námorné vyhlásenie o zdravotnom stave (MDH) sa v súlade s legislatívou EÚ⁴³ už vyžaduje. Kapitán alebo ktorákoľvek iná osoba riadne splnomocnená prevádzkovateľom

³⁶ Odporúčané trvanie karantény sa môže zmeniť, keď bude k dispozícii viac informácií o ochorení COVID-19. Mali by sa dodržiavať dĺžky karantény, ktoré odporúča Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb a orgány zdravotníctva členských štátov.

³⁷ Karanténne odporúčania v súlade s priebežným odporúčaním Svetovej zdravotníckej organizácie s názvom „Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease“ (aspekty karantény jednotlivcov na zabránenie šírenia ochorenia COVID-19) z 19. marca 2020.

³⁸ Smernica Rady 92/29/EHS z 31. marca 1992 o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na zvýšenú lekársku starostlivosť na palubách plavidiel; Ú. v. ES L 113, 30.4.1992, s. 19 – 36.

³⁹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/402 zo 14. marca 2020, ktorým sa vývoz určitých výrobkov podmieňuje vydaním vývozného povolenia; Ú. v. EÚ L 77I, 15.3.2020, s. 1 – 7.

⁴⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie; Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1 – 101.

⁴¹ Smernica Rady 92/29/EHS z 31. marca 1992 o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na zvýšenú lekársku starostlivosť na palubách plavidiel; Ú. v. ES L 113, 30.4.1992, s. 19 – 36.

⁴² Obežník IMO č. 4204/Add.4 z 5. marca 2020.

⁴³ Smernica 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov; Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1 – 10.

príslušnej lode ho nahlasuje príslušnému orgánu určenému daným členským štátom. Nahlasovanie prebieha cez vnútroštátne jednotné kontaktné miesto a pred vplávaním do prístavu v členskom štáte EÚ:

- a) najmenej 24 hodín vopred alebo
- b) najneskôr v čase, keď loď opúšťa predchádzajúci prístav, ak je čas plavby menej ako 24 hodín alebo
- c) ak prístav zastavenia nie je známy alebo sa zmenil počas plavby, len čo sú tieto informácie k dispozícii.

43. MDH sa má sprístupniť na vnútroštátnom jednotnom kontaktnom mieste. Umožňuje všetkým príslušným orgánom overiť zdravotný stav osôb na palube plavidla pred jeho vplávaním do prístavov daného štátu.

44. COVID-19 sa šíri veľmi rýchlo a jeho inkubačný čas môže byť až 14 dní. Odporúča sa, aby členské štáty požiadali kapitána lode o oznámenie nasledujúcich informácií príslušnému orgánu 4 hodiny pred očakávaným časom príchodu do prístavu zastavenia:

- a) celkový počet osôb na palube (posádka aj cestujúci);
- b) počet osôb infikovaných ochorením COVID-19;
- c) počet osôb s podozrením na infekciu COVID-19⁴⁴.

Tieto informácie možno oznamovať cez VHF vysielacčku, alebo aktualizovaným MDH.

⁴⁴ V zmysle vymedzenia Európskym centrom pre prevenciu a kontrolu chorôb:
<https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.