



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 14 april 2020
(OR. en)

7281/20

MAR 50
SAN 128
SOC 206
OMI 26

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	8 april 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	C(2020) 3100 final
Ärende:	MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN Riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg

För delegationerna bifogas dokument – C(2020) 3100 final.

Bilaga: C(2020) 3100 final



Bryssel den 8.4.2020
C(2020) 3100 final

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

**Riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk,
passagerare och andra personer ombord på fartyg**

Riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg

Sammanfattning

- *Covid-19-pandemin har långtgående effekter på sjöfart och personer ombord på fartyg. I riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder med syfte att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster¹ anges att medlemsstaterna bör underlätta transitering av EU-medborgare och tredjelandsmedborgare som är bosatta i EU för att de ska kunna återvända hem. Arbetstagare i viktiga funktioner², oavsett nationalitet, bör kunna transitera och resa för att säkerställa fortsatt yrkesmässig verksamhet.*
- *Personer ombord på fartyg bör kunna genomföra viktiga resor. EU-medborgare som är strandsatta i andra medlemsstater än den där de är medborgare eller bosatta, i tredjeländer eller på det fria havet bör få möjlighet att återvända hem, om deras hälsotillstånd tillåter det³. Ansvaret för att ordna så att personer ombord kan återvända hem vilar i första hand på kryssningsrederier och fartygsägare, oavsett om landstigningen sker inom eller utanför EU.*
- *Många sjömän på lastfartyg som trafikerar europeiska vatten är tredjelandsmedborgare. De bör oavsett nationalitet få möjlighet att resa till de hamnar där de behöver gå ombord och tillåtas gå i land och återvända hem, vilket även bör bidra till att säkerställa att sektorn upprätthålls på medellång och lång sikt, något som också bekräftas i meddelandet om genomförandet av gröna körfält⁴. Endast när det är möjligt att byta besättning kan sjöfarten fortsätta utan avbrott, vilket skyddar den inre marknaden genom att varor distribueras inom hela EU och möjliggör export och import av gods från och till EU-hamnar. Medlemsstaterna bör därför utse hamnar där byte av besättning underlättas.*
- *I hela världen finns det ungefär 600 000 sjömän av alla nationaliteter som tjänstgör ombord på fartyg som är av betydelse för EU. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) rekommenderar att byte av besättning bör vara möjlig i hela världen⁵. Kommissionen vidtar åtgärder för att underlätta och samordna medlemsstaternas arbete för att möjliggöra byte av besättning i deras hamnar, och därigenom säkerställa sjöfartens kontinuitet och säkerhet.*

¹ Riktlinjer för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster, C(2020) 1753 final, EUT C 86 I, 16.3.2020, s. 1.

² Detta omfattar bland annat sjöfolk, sjöfartspersonal och fiskare.

³ Personer ombord på fartyg bör få möjlighet att resa om de inte har symtom, inte har utsatts för särskild infektionsrisk och inte anses vara ett hot mot folkhälsan.

⁴ Meddelande från kommissionen om genomförandet av gröna körfält enligt riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster, C(2020) 1897 final, EUT C 96 I, 24.3.2020, s. 1.

⁵ IMO:s cirkulär nr 4204/Add.6 av den 27 mars 2020,

I. Allmän vägledning

1. Kontinuerliga sjöfartstjänster är av central strategisk betydelse för EU eftersom 75 % av de varor som anländer till och lämnar EU och 30 % av de varor som cirkulerar på den inre marknaden transporteras till sjöss. Restriktiva åtgärder som vidtas för att motverka covid-19-pandemin bör påverka den fria rörligheten för varor så lite som möjligt så att den ekonomiska verksamheten kan upprätthållas. Restriktioner bör inte orsaka allvarliga störningar av leveranskedjor, viktiga tjänster, nationella ekonomier eller EU:s ekonomi som helhet.
2. I linje med meddelandet om genomförandet av gröna körfält bör sjöfolk tillåtas passera gränser och transitera för att tjänstgöra ombord på lastfartyg och återvända hem efter det att deras avtal har löpt ut. När medlemsstater genomför hälsoscreening bör de inte avsevärt fördröja en sjömans ombordstigning eller hemtransport.
3. Åtgärder bör vidtas i EU-hamnar för att skydda sjöfartspersonal och hamnarbetare, liksom sjöfolk och andra personer ombord när de går ombord eller går i land⁶. För att skydda deras hälsa och säkerhet, i enlighet med EU:s lagstiftning om hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, bör alla risker bedömas och lämpliga förebyggande och skyddande åtgärder vidtas⁷. Europeiska arbetsmiljöbyrån tillhandahåller särskild information om arbetstagares säkerhet och hälsa i samband med skydd mot covid-19-exponering⁸. Även *Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19*⁹ från EU:s gemensamma åtgärd *Healthy Gateways* bör beaktas. När en person som finns ombord konstateras utgöra en möjlig risk för folkhälsan bör lämpliga åtgärder vidtas för att undvika överföring, samtidigt som snabb tillgång till lämplig sjukvård erbjuds, oavsett personens nationalitet. Hälsa- och sjukvård bör också erbjudas dem som varit i kontakt med den aktuella personen. Besättningsmedlemmar med misstänkt infektion bör självisolera sig om det är praktiskt möjligt och så snart som möjligt försöka gå i land för att genomgå testning. De bör bära kirurgiska munskydd och undvika all ytterligare kontakt med andra personer som inte bär personlig skyddsutrustning, så länge de är ombord och när de går i land.
4. Medlemsstaterna bör samråda med representativa arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer inom rederi- och hamnsektorerna vid genomförandet av de åtgärder som ingår i dessa riktlinjer.

⁶ Sjöfartspersonal omfattar personal som arbetar ombord på inrikes och internationella kommersiella fartyg, handelsfartyg, bogserings- och muddringsfartyg, olje- och gastankfartyg och offshoreförsörjnings-, stöd- och beredskapsfartyg inom energiförsörjningssektorn, samt driftspersonal, säkerhetspersonal och teknisk personal som arbetar på land som stöd för fartygs- och marinverksamhet.

⁷ Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁸ *COVID-19: EU-OSHA guidance for the workplace*, <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. Hemtransport av personer ombord på kryssningsfartyg och alla andra typer av fartyg

Rekommendationer för kryssningsfartyg

5. Till följd av covid-19-pandemin har kryssningsrederier tillfälligt stoppat sin verksamhet. Detta bör bidra till att begränsa nya överföringar på kryssningsfartyg. Ansvaret för att ordna så att passagerare och besättningsmedlemmar kan återvända hem från kryssningsfartyg som läggs upp vilar i första hand på kryssningsrederiet¹⁰. Detta kan omfatta hemtransport från hamnar som ligger utanför EU, och särskilt organisering av alla nödvändiga charterflygningar eller transporter med andra färdmedel.
6. För fartyg som för en EU-medlemsstats flagg bör flaggstaten tillåta passagerare och besättning att gå i land i en av dess hamnar. Medlemsstaterna bör hjälpa kryssningsrederiet med de nödvändiga arrangemangen för hemtransport och tillgång till lämplig sjukvård.
7. Om det inte är möjligt för flaggstaten att ta emot ett fartyg bör den erbjuda kryssningsrederiet hjälp med att ordna lämpliga arrangemang med andra EU-medlemsstater eller tredjeländer. Arrangemangen bör minimera fartygets tid till sjöss, samtidigt som de ger tillgång till god medicinsk infrastruktur och hemtransportmöjligheter. Sådana arrangemang bör omfatta åtgärder för att underlätta för fartyget att gå i hamn, passagerares landstigning, medicinsk screening och behandling. De bör också omfatta hemtransport av passagerare och besättning från hamnen i den andra EU-medlemsstaten eller i tredjelandet. Passagerare med särskilda behov bör särskilt uppmärksammas.
8. Om fartyget för ett tredjelands flagg bör medlemsstaterna ta emot det av humanitära skäl. De rekommenderas i sådana fall att begära lämpliga ekonomiska och logistiska arrangemang (t.ex. i fråga om nödvändig personlig skyddsutrustning, karantänanläggningar, inhyrning av bussar, charterflygningar) från kryssningsrederiet, i linje med dess skyldigheter, innan fartyget går i hamn. Om sådana arrangemang inte kan ordnas bör man överväga att på ett säkert och snabbt sätt låta personer gå i land och underlätta deras transitering hem.
9. Om det finns personer som är infekterade med covid-19 ombord bör staten där anlöpshamnen ligger överväga landstigning i en hamn där de närliggande permanenta eller tillfälliga sjukhusen har tillräcklig kapacitet för att tillhandahålla lämplig sjukvård. Så snart passagerare och besättningsmedlemmar utan infektion eller symtom går i land bör de tas till karantänanläggningar, om detta är nödvändigt för uppföljande hälsokontroller, eller i annat fall transporteras hem direkt.

¹⁰ En kryssning stämmer vanligen överens med definitionen av ett ”paket” och omfattas därför av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang. I det direktivet fastställs arrangörens skyldigheter, bland annat att tillhandahålla assistans till resenärer som befinner sig i svårigheter. En kryssningsarrangör ska forsla resenärerna till den landstigningshamn som anges i paketreseavtalet. Om även resenärens resa (t.ex. en flygning) till eller från kryssningens ombordstigningshamn eller landstigningshamn ingår i paketet ska arrangören ordna hemtransport av resenären till hans eller hennes avresepunkt. Arrangörer av paketresor måste teckna skydd vid obestånd som omfattar hemtransport av resenärer, om transport av passagerare ingår i paketreseavtalet.

10. För att möjliggöra tredjelandsmedborgares landstigning av humanitära skäl och för att underlätta hemtransport bör medlemsstaterna, om det gäller medborgare i tredjeländer med viseringskrav som av brådskande skäl inte kunnat ansöka om visum i förväg, bevilja nödvändiga viseringar vid gränsen.
11. Om kryssningsfartyg med EU-medborgare ombord behöver gå i hamn i tredjeländer får medlemsstaterna aktivera unionens civilskyddsmekanism som sista utväg, t.ex. om inga kommersiella flygningar är tillgängliga. Om villkoren är uppfyllda kan kommissionen, Europeiska utrikestjänsten och unionens delegation i tredjelandet tillhandahålla hjälp med hemtransport.

Rekommendationer för alla fartyg om passagerares och besättnings transitering och landstigning

12. När det gäller transitering av passagerare och besättning bör medlemsstaterna följa *Vägledning om genomförandet av de tillfälliga restriktionerna för icke nödvändiga resor till EU, om underlättandet av transitarrangemang för återvändande EU-medborgare och om effekterna på viseringspolitiken*¹¹.
13. Medlemsstaterna måste särskilt underlätta transitering av EU-medborgare och tredjelandsmedborgare med uppehållstillstånd eller visering för längre vistelse som återvänder till den medlemsstat där de är medborgare eller har sin bosättningsort¹². Medlemsstaterna bör tillämpa kommissionens meddelande *Riktlinjer för fri rörlighet för arbetstagare under utbrottet av covid-19*¹³.
14. Medlemsstaterna bör därför identifiera lämpliga hamnar som kan anslutas till de säkra transitkorridorer som upprättats i enlighet med meddelandet om genomförandet av gröna körfält¹⁴.
15. Detta gäller även när personer som går i land från kryssningsfartyg och andra fartyg i EU-hamnar önskar återvända till den medlemsstat där de är medborgare eller har sin bosättningsort. Kryssningsrederierna eller fartygsägarna bör samordna transiteringen av ett större antal personer med de nationella myndigheterna i den medlemsstat där hamnen ligger samt med de lokala konsulära myndigheterna för de länder där passagerarna är medborgare eller har sin bosättningsort.

¹¹Meddelande från kommissionen om covid-19: *Vägledning om genomförandet av de tillfälliga restriktionerna för icke nödvändiga resor till EU, om underlättandet av transitarrangemang för återvändande EU-medborgare och om effekterna på viseringspolitiken*, C(2020) 2050 final, EUT C 102 I, 30.3.2020, s. 3.

¹² ibid.

¹³ Kommissionens meddelande *Riktlinjer för fri rörlighet för arbetstagare under utbrottet av covid-19*, C(2020) 2051, EUT C 102 I, 30.3.2020, s. 12.

¹⁴ I meddelandet C(2020) 1897 final, EUT C 96 I, 24.3.2020, ställs krav på medlemsstaterna att utse alla relevanta inre gränsövergångsställen i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och ytterligare gränsövergångsställen i den utsträckning som anses nödvändig som ”gröna gränsövergångar” för landtransport, sjötransport och lufttransport.

16. För detta ändamål bör kryssningsrederierna och fartygsägarna fastställa destinationen för personer som har för avsikt att gå i land. Kryssningsrederierna eller fartygsägarna bör meddela de myndigheter som anges i föregående punkt dessa uppgifter samt metoden för den vidaretransitering som de avser att organisera.
17. Om resehandlingar upphört att gälla på grund av en förlängd vistelse ombord bör medlemsstaterna, i enlighet med direktiv 2004/38/EG¹⁵, tillåta EU-medborgare och deras familjemedlemmar som innehar ett utgången pass och/eller en utgången visering att resa in på sitt lands territorium.
18. Om tillfälliga svårigheter förhindrar omedelbar hemtransport av tredjelandsmedborgare på grund av restriktioner som införts av de länder där de är medborgare, bör kryssningsrederiet eller fartygsägaren i linje med sina skyldigheter träffa överenskommelser med staten där anlöpshamnen ligger för att säkerställa en säker vistelse för de berörda personerna. Detta bör innebära tillgång till lämplig sjukvård och inkvartering, och statens myndigheter kan ha rätt att begära ersättning från fartygets rederi för detta¹⁶.
19. När det gäller hemtransport av personer ombord som kan ha en covid-19-infektion bör medlemsstaterna beakta *Advice for health authorities and ship operators who have decided to suspend sailings and for the long-term docking of ships at the ports of EU/EEA MS during COVID-19 pandemic*¹⁷.
20. När det gäller hemtransport av EU-medborgare i tredjeländers hamnar bör kryssningsrederier eller fartygsägare underrätta de konsulära myndigheterna för de medlemsstater som är representerade i tredjelandet, samt unionens delegation om en sådan finns, om hur den hemtransport till EU som de avser att organisera ska genomföras. Medlemsstaternas myndigheter kan få information om positioner för kryssningsfartyg på väg mot Europa från Europeiska sjösäkerhetsbyråns system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet)¹⁸.

Rekommendationer om andra fartyg som håller på att läggas upp

21. Ansvaret för att transportera hem sjöfolk vars fartyg håller på att läggas upp ligger i första hand hos fartygsägaren¹⁹. Flaggstaten bör underlätta hemtransporten av sjöfolk som är ombord på sådana fartyg, särskilt om det inte finns några transportmöjligheter till en sjömans medlemsstat eller tredjeland. Om en besättningsmedlem befinner sig i ett hälsotillstånd som kräver akut medicinsk behandling eller har en misstänkt eller bekräftad covid-19-infektion, bör de åtgärder som anges i punkterna 4, 19 och 28 vidtas.

III. Besättningsbyte

¹⁵ Direktiv 2004/38/EG av den 29 april 2004 om unionsmedborgares och deras familjemedlemmars rätt att fritt röra sig och uppehålla sig inom medlemsstaternas territorier, EUT L 158, 30.4.2004, s. 77.

¹⁶ För sjöfolk gäller bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention.

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

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

¹⁹ Se särskilt standarderna A2.1 och A2.5.1 i bilagan till direktiv 2009/13/EG och de därmed förknippade bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention.

22. För att de maritima tjänsterna ska fungera bör medlemsstaterna tillåta att besättningsbyten görs i deras hamnar.
23. Sjöfolk bör i egenskap av viktig personal vara undantagna från reserestriktioner när de befinner sig i transitering till den hamn där de ska inleda sin tjänstgöring²⁰. Detta ligger i linje med kommissionens meddelande om tillfälliga restriktioner för icke nödvändiga resor till EU²¹. Medlemsstaterna bör i detta sammanhang tillämpa de åtgärder som beskrivs i riktlinjerna för fri rörlighet för arbetstagare under utbrottet av covid-19²².
24. Även om det är tillåtet med besättningsbyten har det blivit svårt för sjöfolk att ta sig till det land där det är tänkt att de ska gå ombord på fartygen, eftersom transportmöjligheterna nu är mycket begränsade. Särskilda researrangemang bör övervägas för att underlätta för sjöfolk att resa till och från kusthamnar, såsom anges i meddelandet om genomförandet av gröna körfält.
25. Sjömän som är medborgare i tredjeländer med viseringskrav och som av brådskande skäl inte kunnat ansöka om visum i förväg bör beviljas de nödvändiga viseringarna vid gränsen.
26. De flesta medlemsstater har vidtagit åtgärder för att möjliggöra förlängning av anställningsavtal för sjöfolk²³ (SEA) på vissa villkor. Dessa villkor är uppfyllda om det föreligger hinder för hemtransport eller besättningsbyten. Medlemsstater medger också förlängning av giltighetstiden för utgångna dokument om efterlevnad av sjöarbetskonventionen. På liknande sätt beviljar utfärdande och tillstyrkande medlemsstater en tillfällig förlängning av nödvändiga certifikat till dess att krisen är över. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)²⁴ och Internationella arbetsorganisationen (ILO)²⁵ har utfärdat en vägledning om förlängning av sjömanscertifikat och anställningsavtal (SEA)²⁶.
27. En förlängning av den normala giltighetstiden på 11 månader för anställningsavtal för sjöfolk kan leda till ökad trötthet och försämra sjömännens psykiska hälsa och sjösäkerheten. Anställningsavtal för sjöfolk bör därför inte förlängas utöver vad som är nödvändigt. Sjömän bör kunna stanna ombord om så är nödvändigt under en rimlig tidsperiod utöver deras planerade tjänstgöring²⁷. Om en sjömans pass upphör att gälla och

²⁰ Riktlinjer för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster, C(2020) 1753 final, EUT C 86 I, 16.3.2020, s. 1.

²¹ COM(2020) 115 final, meddelande om covid-19: Tillfälliga restriktioner för icke nödvändiga resor till EU.

²² Kommissionens meddelande Riktlinjer för fri rörlighet för arbetstagare under utbrottet av covid-19, C(2020) 2051, EUT C 102 I, 30.3.2020, s. 12.

²³ Varje sjöman som är anställd på ett fartyg som omfattas av 2014 års regler för handelssjöfart (minimikrav för sjöfolk etc. enligt sjöarbetskonventionen) (*Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014*) måste ha ett rättsligt bindande anställningsavtal (SEA).

²⁴ IMO:s cirkulär nr 4204/Add.5 av den 17 mars 2020,

²⁵ Uttalande från den särskilda treparts-kommittén om sjukdomen covid-19 (*Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19)*) av den 31 mars 2020.

²⁶ Det hänvisas också till meddelandet från kommissionens avdelningar om unionslagstiftningens krav på certifikat som regleras av unionslagstiftningen, och mer specifikt de krav som skapar svårigheter till följd av de åtgärder som vidtas i samband med covid-19-krisen, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Den förteckning över certifikat som avses kommer att uppdateras i fråga om sjömanscertifikat.

²⁷ Bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention ska tillämpas.

det inte finns tillgång till konsulära tjänster bör det avrådas från en förlängning av anställningsavtalet och hemtransporten underlättas. Om hemtransport inte är möjlig bör rederiet och flaggstaten, med den berörda sjömannens samtycke, vidta åtgärder för att förlänga anställningsavtalet och säkerställa sjömannens hemtransport så snart som möjligt.

28. För att minska risken för överföring av covid-19 bör fartygsägare införa lämpliga säkerhetsförfaranden ombord när en ny besättning inleder sin tjänstgöring. I enlighet med EU:s lagstiftning bör alla risker bedömas och lämpliga förebyggande och skyddande åtgärder vidtas²⁸. Läkarundersökningar bör utföras, men de bör inte i onödan fördröja sjömannens inledande av tjänstgöringen ombord. Den information från Europeiska arbetsmiljöbyrån och den rådgivning från *EU Healthy Gateways* som avses i punkt 3 bör beaktas.
29. I linje med de råd som avses i punkt 3 bör testning före ombordstigning vara förstahandsalternativet för att säkerställa att sjömän som riskerar infektion med covid-19²⁹ kan inleda sin tjänstgöring. Om tester inte finns tillgängliga på grund av begränsad kapacitet bör man i stället använda sig av temperaturkontroller och historik över nyligen uppkomna luftvägssymtom eller kontakt med personer som varit infekterade med covid-19.

IV. Utsedda hamnar för besättningsbyte

30. Medlemsstaterna bör, i samråd med kommissionen och med inbördes samordning, utse ett antal hamnar i unionen för snabba besättningsbyten. Dessa hamnar bör vara geografiskt utspridda för att täcka unionen och vara knutna till flygplatser och järnvägsstationer i drift. Medlemsstaterna bör överväga möjligheten att med hjälp av reguljära eller särskilt insatta flyg och tåg säkerställa transportmöjligheterna vid besättningsbyten, så att snabba resor och hemtransporter möjliggörs för sjöfolk.
31. Dessa utsedda hamnar bör ha närbelägna inkvarteringsmöjligheter där sjöfolk kan vänta på att det fartyg som de ska gå ombord på anlöper hamn eller på att berört flyg, tåg eller fartyg avgår om detta inte sker samma dag. Inkvarteringen bör ha lämpliga faciliteter så att sjöfolket kan härbärgeras på plats. Inkvarteringen bör möjliggöra 14 dagars karantän³⁰ före ombordstigning och efter landstigning, om den berörda medlemsstaten kräver detta och om tester inte finns tillgängliga.
32. Hamnarna bör tillhandahålla tillgänglig och lämplig hälso- och sjukvård för sjöfolk när de går ombord och går i land samt under karantänperioderna. De bör också erbjuda lättillgänglig personalvård³¹.

²⁸ Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

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

³⁰ Den rekommenderade karantänperioden kan ändras när mer information om covid-19 blir tillgänglig. Rekommendationerna om tidsperioder från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar och från medlemsstaternas hälsomyndigheter bör följas.

³¹ Bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention ska tillämpas.

33. På grund av sjöfartens internationella karaktär är svårigheterna vid besättningsbyten inte begränsade till verksamhet i Europeiska unionen. Varje månad upphör anställningsavtalet för omkring 100 000 sjömän i världen att gälla. Praktiken att utse hamnar där besättningsbyten kan ske på ett säkert och obehindrat sätt kan sedan delas med tredjeländer och genomföras i hela världen.

V. Sanitära rekommendationer och fartygsförnödenheter

34. Sjöfolk bör ha tillgång till lämplig sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den som arbetstagare i land har tillgång till. De bör få omedelbar tillgång till läkemedel, upplysningar och behandling för alla hälsotillstånd som kräver detta³².

35. Kontakten mellan besättning och hamnarbetare, inbegripet lotsar, bör begränsas till ett absolut minimum för att skydda alla personer från risk för överföring av covid-19³³. Vid nödvändiga kontakter bör personlig skyddsutrustning användas och åtgärder för social distansering införas. Så länge som alla besättningsmedlemmar är friska är risken ombord på fartyget lägre än i land. Med hänsyn till det allmänna välbefinnandet bland besättningsmedlemmarna under rådande omständigheter, bör därför landpermission beviljas först efter noggrant övervägande³⁴. Besättningar vars samtliga medlemmar är friska och som vistas på fartyg vars föregående hamnanlöp gjordes mer än fjorton dagar tidigare bör inte sättas i karantän när de går i land för hemtransport.

36. Medlemsstaterna bör säkerställa att ett fartygs befälhavare så tidigt som möjligt söker medicinsk rådgivning rörande alla misstänkta infektioner med covid-19 bland besättningsmedlemmarna³⁵. Detta är av betydelse för besättningens och passagerarnas säkerhet och för folkhälsan i hamnstaten (se punkt VII nedan).

37. Om det konstateras att ett fartyg har personer med bekräftade eller misstänkta fall av covid-19 ombord, bör nästa anlöpshamn, eller vid behov en närmare hamn, se till att den kan ta emot fartyget. Det berörda fartyget bör inte omdirigeras utan anledning. Om prioriteringen av vissa hälsoprofiler i den valda hamnens region innebär att de berörda sjömännen inte kan få lämplig sjukvård, bör fartyget tas emot av den närmast tillgängliga hamn som kan tillhandahålla nödvändig vård och utrustning.

38. Sjöfolk med misstänkt infektion och milda symtom bör testas i nästa anlöpshamn, och alla besättningsmedlemmar bör ha tillgång till lämplig sjukvård. Som en del av detta bör

³² Bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention ska tillämpas.

³³ Exempelvis genom inrättande av särskilda arbetslag för verksamhet på hamnsidan, t.ex. lotsning och förtöjning, kontrollterminaler, desinfektion efter varje arbetsskift, främjande av dokumentutväxling via elektroniska enheter osv.

³⁴ Landpermission omfattas av rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG, EUT L 124, 20.5.2009, s. 30.

³⁵ Standard A4.1 i sjöarbetskonventionen kräver, för samtliga personer ombord, att den behöriga myndigheten genom ett i förväg fastställt system säkerställer att medicinsk rådgivning, inklusive specialistrådgivning, via radio- eller satellitkommunikation är tillgänglig dygnet runt för fartyg till havs. Medicinsk rådgivning, inklusive vidarebefordran av medicinska meddelanden via radio eller satellit mellan ett fartyg och personer i land som ger råden ska vara tillgänglig avgiftsfritt för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för.

den eller de berörda personerna evakueras och få lämplig sjukvård. Om en person ombord misstänks vara infekterad med covid-19 bör samtliga besättningsmedlemmar sättas i 14 dagars karantän³⁶, antingen ombord eller i land³⁷. Detta bör inte gälla om testningen av besättningsmedlemmen med misstänkt infektion ger ett negativt resultat, eller efter att en besättningsmedlem i karantän testas negativt för covid-19.

39. Fartyg har också fortsättningsvis lagstadgad skyldighet att medföra fartygsförmödenheter³⁸, och personlig skyddsutrustning bör användas för att skydda besättningar från exponering för covid-19. Detta hindras inte av unionens ordning för export av personlig skyddsutrustning. Leverans av sådan utrustning i form av fartygsförmödenheter kräver inte ett sådant exporttillstånd som anges i förordning (EU) 2020/402³⁹. Det gäller särskilt tullförfarandet för export, och enligt unionens tullkodex⁴⁰ gäller inte detta tullförfarande för fartygsförmödenheter.

40. Förråden av personlig skyddsutrustning ombord bör utökas för att säkerställa tillräcklig försörjning i följande tre situationer:

- Samarbete mellan det nödvändiga antalet besättningsmedlemmar och lotsar.
- Om en besättningsmedlem insjuknar ska andra personer ombord kunna samarbeta med lotsarna.
- Landpermission (även om landpermission bör hållas till ett minimum).

41. Minimikraven avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg ska vara uppfyllda⁴¹. De läkemedel som finns ombord bör återspegla rekommendationerna i den senaste versionen av WHO:s *International Medical Guide for Ships* och bilaga C till IMO:s *Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*⁴².

VII. Rekommendation för ytterligare uppdaterad rapportering om covid-19 från fartyg som närmar sig EU-hamnar

42. En hälsodeklaration för sjöfolk krävs redan i enlighet med EU:s lagstiftning⁴³. Befälhavaren eller någon annan person som är vederbörligen bemyndigad av fartygets rederi ska rapportera den till den behöriga myndighet som medlemsstaten har utsett.

³⁶ Den rekommenderade karantänperioden kan ändras när mer information om covid-19 blir tillgänglig. Rekommendationerna om tidsperioder från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar och från medlemsstaternas hälsomyndigheter bör följas.

³⁷ *Quarantine recommendations in line with World Health Organization, Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19), Interim Guidance*, 19 mars 2020.

³⁸ Rådets direktiv 92/29/EEG av den 31 mars 1992 om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg, EGT L 113, 30.4.1992, s. 19.

³⁹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/402 av den 14 mars 2020 om att kräva uppvisande av exporttillstånd för export av vissa produkter, EUT L 77 I, 15.3.2020, s. 1.

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (omarbetning), EUT L 269, 10.10.2013, s. 1.

⁴¹ Rådets direktiv 92/29/EEG av den 31 mars 1992 om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg, EGT L 113, 30.4.1992, s. 19.

⁴² IMO:s cirkulär nr 4204/Add.4 av den 5 mars 2020,

⁴³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsförelititeter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, EUT L 283, 29.10.2010, s. 1.

Rapporteringen ska göras genom den enda nationella kontaktpunkten och innan fartyget anlöper en hamn i en EU-medlemsstat,

- a. minst 24 timmar i förväg, eller
- b. senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar, eller
- c. så snart som dessa uppgifter är tillgängliga, om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan.

43. Hälsodeklarationen ska göras tillgänglig hos den enda nationella kontaktpunkten. Därigenom kan varje berörd myndighet kontrollera hälsostatus för personer ombord på ett fartyg innan det anlöper dess hamnar.

44. Spridningen av covid-19 är mycket snabb och inkubationstiden är upp till 14 dagar. Medlemsstaterna rekommenderas att begära att fartygets befälhavare delger den berörda myndigheten följande uppgifter fyra timmar före den beräknade tidpunkten för hamnanlöpet:

- a. Totalt antal personer ombord (både besättning och passagerare).
- b. Antal personer som infekterats med covid-19.
- c. Antal personer som misstänks vara infekterade med covid-19⁴⁴.

Dessa uppgifter kan meddelas via sjöradio i VHF-bandet eller genom en uppdaterad hälsodeklaration.

⁴⁴ Enligt den definition som tillämpas av Europeiskt centrum för förebyggande och kontroll av sjukdomar: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.