

## II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προστασία της υγείας, τον επαναπατρισμό και τις ρυθμίσεις μετακινήσεων ναυτικών, επιβατών και άλλων προσώπων που επιβαίνουν σε πλοία**

(2020/C 119/01)

## Συνοπτική παρουσίαση

- Η πανδημία COVID-19 έχει εκτεταμένες επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές και στα άτομα που επιβαίνουν σε πλοία. Οι κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών <sup>(1)</sup> προβλέπουν ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διευκολύνουν τη διέλευση πολιτών της ΕΕ και υπηκόων τρίτων χωρών διαμενόντων στην ΕΕ οι οποίοι επιστρέφουν στην πατρίδα τους. Οι εργαζόμενοι σε βασικές υπηρεσίες <sup>(2)</sup>, ανεξαρτήτως της ιθαγένειάς τους, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα διέλευσης και μετακίνησης, ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια της επαγγελματικής δραστηριότητας.
- Τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε πλοία θα πρέπει να είναι σε θέση να πραγματοποιούν τις απαραίτητες μετακινήσεις. Οι πολίτες της ΕΕ που είναι καθηλωμένοι σε κράτη μέλη εκτός από το κράτος μέλος ιθαγένειας ή διαμονής τους, σε τρίτες χώρες ή στην ανοικτή θάλασσα θα πρέπει να είναι σε θέση να επιστρέφουν στην πατρίδα τους, εάν το επιτρέπει η κατάσταση της υγείας τους <sup>(3)</sup>. Αποτελεί πρωταρχική ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων και των πλοιοκτητών να μεριμνούν για την επιστροφή των επιβαινόντων, ανεξάρτητα από το εάν η αποβίβαση πραγματοποιείται εντός ή εκτός της ΕΕ.
- Πολλοί ναυτικοί που επιβαίνουν σε φορτηγά σκάφη τα οποία πλέον σε ευρωπαϊκά ύδατα είναι υπηκοοί τρίτων χωρών. Ανεξαρτήτως της ιθαγένειάς τους, οι ναυτικοί αυτοί θα πρέπει να είναι σε θέση να μετακινούνται προς τους λιμένες στους οποίους απαιτείται η επιβίβασή τους, και θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται η αποβίβαση και η επιστροφή στην πατρίδα τους, πράγμα το οποίο θα συνέβαλε επίσης στην εξασφάλιση της μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης λειτουργίας του τομέα, όπως επιβεβαιώνεται στην ανακοίνωση για την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων <sup>(4)</sup>. Μόνον αν είναι εφικτές οι αλλαγές πληρώματος, μπορούν να συνεχίσουν απρόσκοπτα οι θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να διαφυλαχθεί η εσωτερική αγορά με τη διανομή εμπορευμάτων σε ολόκληρη την ΕΕ και τη δυνατότητα εξαγωγής και εισαγωγής εμπορευμάτων από και προς τους λιμένες της ΕΕ. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν λιμένες στους οποίους διευκολύνονται οι αλλαγές πληρώματος.
- Περίπου 600 000 ναυτικοί όλων των εθνικότητων εργάζονται επί του παρόντος σε πλοία ενωσιακών συμφερόντων ανά τον κόσμο. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός συνιστά οι αλλαγές πληρώματος να είναι εφικτές σε ολόκληρη την υφήλιο <sup>(5)</sup>. Για να εξασφαλιστεί η συνέχεια και η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για να διευκολύνει και να συντονίσει τις προσπάθειες των κρατών μελών για να καταστούν δυνατές οι αλλαγές πληρώματος στους λιμένες τους.

<sup>(1)</sup> Κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών, C(2020) 1753 final, ΕΕ C86 I της 16.3.2020, σ. 1

<sup>(2)</sup> Σε αυτούς συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, οι ναυτικοί, το προσωπικό του τομέα της ναυτιλίας και οι αλιείς.

<sup>(3)</sup> Τα άτομα που επιβαίνουν σε πλοία θα πρέπει να μπορούν να ταξιδεύουν εφόσον δεν παρουσιάζουν συμπτώματα, δεν είχαν εκτεθεί ιδιαίτερα σε κίνδυνο μόλυνσης και δεν θεωρούνται απειλή για τη δημόσια υγεία.

<sup>(4)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών, C(2020) 1897 final, ΕΕ C 96 I της 24.3.2020, σ. 1.

<sup>(5)</sup> Εγκύκλιος αριθ. 4204/Add. 6 του ΔΝΟ, της 27ης Μαρτίου 2020

## I. Γενικές οδηγίες

1. Η συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών έχει καθοριστική στρατηγική σημασία για την ΕΕ, δεδομένου ότι το 75 % των εμπορευμάτων που εισέρχονται στην ΕΕ και εξέρχονται από αυτήν και το 30 % των εμπορευμάτων που κυκλοφορούν στην εσωτερική αγορά μεταφέρονται διά θαλάσσης. Τα περιοριστικά μέτρα που εγκρίθηκαν για την αντιμετώπιση της πανδημίας του COVID-19 θα πρέπει να έχουν τις κατά το δυνατόν μικρότερες επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων για τη διατήρηση της οικονομικής δραστηριότητας. Οι περιορισμοί δεν θα πρέπει να προκαλούν σοβαρές διαταραχές στις αλυσίδες εφοδιασμού, ούτε στις βασικές υπηρεσίες και στις οικονομίες των κρατών μελών ή της ΕΕ στο σύνολό της.
2. Σύμφωνα με την ανακοίνωση όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων, θα πρέπει να επιτρέπεται σε ναυτικούς, η διέλευση των συνόρων και η μετάβασή τους σε άλλο κράτος προκειμένου να αναλάβουν τα καθήκοντά τους επί φορτηγών σκαφών και, αφετέρου, να επιστρέφουν στην πατρίδα τους μετά τη λήξη των συμβάσεων εργασίας τους. Όταν τα κράτη μέλη διενεργούν υγειονομικούς ελέγχους, δεν θα πρέπει να καθυστερούν σημαντικά την επιβίβαση ή τον επαναπατρισμό των ναυτικών.
3. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα στους λιμένες της ΕΕ για την προστασία του προσωπικού των ναυτιλιακών μεταφορών και των λιμενεργατών, καθώς και των ναυτικών και των λοιπών επιβαινόντων κατά την επιβίβαση και την αποβίβαση <sup>(6)</sup>. Για τη διασφάλιση της υγείας και της ασφάλειάς τους, σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, θα πρέπει να αξιολογούνται όλοι οι κίνδυνοι και να θεσπίζονται τα κατάλληλα προληπτικά και προστατευτικά μέτρα <sup>(7)</sup>. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία παρέσχε συγκεκριμένες πληροφορίες για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων όσον αφορά την προστασία από την έκθεση στη νόσο COVID-19 <sup>(8)</sup>. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι Συμβουλές προς φορείς εκμετάλλευσης πλοίων όσον αφορά την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της έξαρσης της νόσου COVID-19 <sup>(9)</sup> που εξέδωσε η κοινή δράση «EU Healthy Gateways». Όταν διαπιστώνεται ότι πρόσωπο που επιβαίνει σε πλοίο ενδέχεται να αποτελεί κίνδυνο για τη δημόσια υγεία, πρέπει να λαμβάνονται τα δέοντα μέτρα για την αποφυγή μετάδοσης και, ταυτόχρονα, να του παρέχεται ταχεία πρόσβαση σε κατάλληλη ιατρική περίθαλψη, ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του προσώπου. Υγειονομική περίθαλψη θα πρέπει επίσης να προσφέρεται σε όσους ήρθαν σε επαφή με το εν λόγω πρόσωπο. Τα μέλη του πληρώματος για τα οποία υπάρχει υπόνοια ότι έχουν προσβληθεί θα πρέπει να αυτοαπομονώνονται, εφόσον είναι εφικτό, και να επιδιώκουν να αποβιβαστούν, το συντομότερο δυνατό, για να υποβληθούν σε διαγνωστικό έλεγχο. Θα πρέπει να φορούν ιατρική μάσκα και να αποφεύγουν κάθε περαιτέρω επαφή με άλλα πρόσωπα που δεν φορούν μέσα ατομικής προστασίας, τόσο κατά την παραμονή τους στο πλοίο όσο και κατά την αποβίβαση.
4. Κατά την εφαρμογή των μέτρων που περιλαμβάνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαβουλεύονται με οργανώσεις που εκπροσωπούν τους εργαζόμενους και τους εργοδότες στους τομείς της ναυτιλίας και των λιμένων.

## II. Επαναπατρισμός προσώπων που επιβαίνουν σε κρουαζιερόπλοια και σε όλα τα άλλα σκάφη

### Συστάσεις για κρουαζιερόπλοια

5. Ως απάντηση στην πανδημία COVID-19, οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων ανέστειλαν προσωρινά τις δραστηριότητές τους. Η αναστολή των δραστηριοτήτων αναμένεται να συμβάλλει στον περιορισμό μετάδοσης νέων κρουσμάτων στα κρουαζιερόπλοια. Ο φορέας εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων <sup>(10)</sup> φέρει την πρωταρχική ευθύνη για την οργάνωση της επιστροφής επιβατών και μελών του πληρώματος κρουαζιερόπλοιων που παροπλίζονται προσωρινά. Εν προκειμένω μπορεί να περιλαμβάνεται ο επαναπατρισμός από λιμένες που βρίσκονται εκτός ΕΕ και, ειδικότερα, η οργάνωση τυχόν απαραίτητων ναυλωμένων πτήσεων ή άλλων μέσων μεταφοράς.

<sup>(6)</sup> Στο προσωπικό του κλάδου των ναυτιλιακών μεταφορών περιλαμβάνονται άτομα που εργάζονται σε εμπορικά σκάφη που εξυπηρετούν εσωτερικές και διεθνείς γραμμές, στην εμπορική ναυτιλία, σε σκάφη ρυμούλκησης και βυθοκόρησης, σε σκάφη ανεφοδιασμού πετρελαίου και φυσικού αερίου, σε σκάφη που εξυπηρετούν υπεράκτιες εγκαταστάσεις, σε βοηθητικά και σωστικά σκάφη που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ενεργειακού εφοδιασμού, καθώς και τα μέλη επιχειρησιακού προσωπικού, προσωπικού ασφαλείας και τεχνικού προσωπικού που εργάζονται στην ξηρά για την υποστήριξη της λειτουργίας πλοίων και θαλάσσιων επιχειρήσεων.

<sup>(7)</sup> Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία· ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1

<sup>(8)</sup> COVID-19: κατευθυντήριες οδηγίες για τον χώρο εργασίας· <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

<sup>(9)</sup> [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_MARITIME\\_20\\_2\\_2020\\_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480)

<sup>(10)</sup> Οι κρουαζιέρες συνήθως πληρούν τον ορισμό του «πακέτου» και, ως εκ τούτου, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς. Η εν λόγω οδηγία προβλέπει τις υποχρεώσεις του διοργανωτή, όπως, για παράδειγμα, να παρέχει βοήθεια σε ταξιδιώτες που αντιμετωπίζουν προβλήματα. Ο διοργανωτής κρουαζιέρων μεταφέρει ταξιδιώτες στον λιμένα αποβίβασης που προβλέπεται στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού. Εάν η μεταφορά (π.χ. πτήση) του ταξιδιώτη προς και από τον λιμένα επιβίβασης/αποβίβασης της κρουαζιέρας περιλαμβάνεται επίσης στο οργανωμένο ταξίδι (πακέτο), ο διοργανωτής επαναπατριζει τον ταξιδιώτη στο σημείο αφετηρίας του. Οι διοργανωτές οργανωμένων ταξιδιών απαιτείται να συνάπτουν σύμβαση ασφάλισης κατά της αφερεγγυότητας, η οποία να καλύπτει τον επαναπατρισμό των ταξιδιωτών, εάν στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού περιλαμβάνεται η μεταφορά επιβατών.

6. Για πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, το κράτος σημαίας θα πρέπει να επιτρέπει στους επιβάτες και στα πληρώματα να αποβιβαστούν σε έναν από τους λιμένες του. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να στηρίζουν τον φορέα εκμετάλλευσης του κρουαζιερόπλοιου στη λήψη των αναγκαίων ρυθμίσεων για τον επαναπατρισμό και την παροχή πρόσβασης σε κατάλληλη ιατρική περίθαλψη.
7. Εάν δεν είναι εφικτό για το κράτος σημαίας να υποδεχθεί πλοίο, θα πρέπει να συνδράμει τους φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων να προβούν σε κατάλληλες ρυθμίσεις με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ ή με τρίτες χώρες. Οι ρυθμίσεις θα πρέπει να ελαχιστοποιούν τον χρόνο παραμονής του σκάφους στη θάλασσα και, παράλληλα, να προβλέπουν τις δέουσες ιατρικές υποδομές και μεταφορικές συνδέσεις για την πραγματοποίηση επαναπατρισμών. Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη διευκόλυνση του ελλιμενισμού του σκάφους, της αποβίβασης επιβατών, του ιατρικού ελέγχου και της ιατρικής φροντίδας. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν τον επαναπατρισμό επιβατών και πληρώματος από τον λιμένα του άλλου κράτους μέλους της ΕΕ ή της τρίτης χώρας. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα στις ανάγκες των ευάλωτων επιβατών.
8. Εάν το πλοίο φέρει σημαία τρίτης χώρας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να το φιλοξενήσουν για ανθρωπιστικούς λόγους. Στις περιπτώσεις αυτές, συνιστάται να ζητούν κατάλληλες οικονομικές και υλικοτεχνικές ρυθμίσεις (π.χ. απαιτούμενα μέσα ατομικής προστασίας, εγκαταστάσεις καραντίνας, νοικοίκηση λεωφορείων, ναυλωμένες πτήσεις) από τον φορέα εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων πριν από τον ελλιμενισμό, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις του. Σε περίπτωση που δεν καταστούν εφικτές οι εν λόγω ρυθμίσεις, θα πρέπει να εξετάζονται η ασφαλής και ταχεία αποβίβαση των επιβαινόντων και η διευκόλυνση της επιστροφής στην πατρίδα τους.
9. Εάν στο πλοίο επιβαίνουν άτομα που έχουν προσβληθεί από τη νόσο COVID-19, το κράτος του λιμένα κατάπλου θα πρέπει να εξετάζει το ενδεχόμενο αποβίβασης σε λιμένα όπου τα περιβάλλοντα νοσοκομεία διαθέτουν επαρκή ικανότητα παροχής κατάλληλης ιατρικής περίθαλψης. Μετά την αποβίβαση μη προσβληθέντων ή ασυμπτωματικών επιβατών και μελών του πληρώματος, τα άτομα αυτά θα πρέπει να μεταφέρονται σε εγκαταστάσεις καραντίνας, εάν αυτό είναι απαραίτητο για την ιατρική τους παρακολούθηση, διαφορετικά θα πρέπει να επαναπατριζονται απευθείας.
10. Για να καταστεί δυνατή η αποβίβαση των υπηκόων τρίτων χωρών για ανθρωπιστικούς λόγους και για να διευκολυνθεί ο επαναπατρισμός, όταν πρόκειται για υπηκόους τρίτων χωρών με υποχρεώσεις θεώρησης και οι οποίοι για λόγους επείγουσας ανάγκης δεν κατέστη δυνατό να αιτηθούν εκ των προτέρων θεώρησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χορηγούν τις απαραίτητες θεωρήσεις στα σύνορα.
11. Εάν κρουαζιερόπλοια στα οποία επιβαίνουν πολίτες της ΕΕ πρέπει να ελλιμενιστούν σε τρίτες χώρες, τα κράτη μέλη μπορούν να ενεργοποιήσουν τον Μηχανισμό Πολιτικής Προστασίας της Ένωσης ως έσχατη λύση, για παράδειγμα εάν δεν υπάρχουν διαθέσιμες εμπορικές πτήσεις. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η Επιτροπή, η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης και η αντιπροσωπία της ΕΕ στην τρίτη χώρα μπορούν να παράσχουν συνδρομή για τον επαναπατρισμό.

*Συστάσεις για όλα τα σκάφη σχετικά με τη διέλευση και την αποβίβαση επιβατών και πληρωμάτων*

12. Όσον αφορά τη διέλευση επιβατών και πληρωμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ακολουθούν τις Οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή του προσωρινού περιορισμού των μη ουσιαστών μετακινήσεων προς την ΕΕ, με τη διευκόλυνση των ρυθμίσεων διέλευσης για τον επαναπατρισμό των πολιτών της ΕΕ και με τις συνέπειες στην πολιτική θεωρήσεων <sup>(1)</sup>.
13. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη πρέπει να διευκολύνουν τη διέλευση πολιτών της ΕΕ και υπηκόων τρίτων χωρών που είναι κάτοχοι άδειας διαμονής ή θεώρησης μακράς διαμονής, οι οποίοι επιστρέφουν στο κράτος μέλος ιθαγένειας ή διαμονής τους <sup>(2)</sup>. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την άσκηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19 <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής, COVID-19, Οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή του προσωρινού περιορισμού των μη ουσιαστών μετακινήσεων προς την ΕΕ, με τη διευκόλυνση των ρυθμίσεων διέλευσης για τον επαναπατρισμό των πολιτών της ΕΕ και με τις συνέπειες στην πολιτική θεωρήσεων, C(2020) 2050 final, ΕΕ C 102 I της 30.3.2020, σ. 3

<sup>(2)</sup> Ό.π.

<sup>(3)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο: Κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την άσκηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19. C/2020/2051· ΕΕ C 102 I της 30.3.2020, σ. 12

14. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν κατάλληλους λιμένες που μπορούν να συνδεθούν με διαδρόμους ασφαλούς διέλευσης οι οποίοι έχουν δημιουργηθεί σύμφωνα με την *ανακοίνωση όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων* <sup>(14)</sup>.
15. Το ίδιο ισχύει επίσης όταν τα προαναφερόμενα πρόσωπα αποβιβάζονται από κρουαζιερόπλοια και άλλα σκάφη σε λιμένες της ΕΕ και επιθυμούν να επιστρέψουν στο κράτος μέλος ιθαγένειας ή διαμονής τους. Οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων ή οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να συντονίζουν τη διέλευση μεγαλύτερων ομάδων προσώπων με τις εθνικές αρχές του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας, καθώς και με τις τοπικές προξενικές αρχές των χωρών ιθαγένειας ή διαμονής των πολιτών.
16. Για το σκοπό αυτό, οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων και οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να προσδιορίζουν τον προορισμό των προσώπων που προτίθενται να αποβιβαστούν. Οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων ή οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να κοινοποιούν στις αρχές που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο τις πληροφορίες αυτές καθώς και τη μέθοδο διέλευσης που προτίθενται να οργανώσουν.
17. Σε περίπτωση που λήξει η ισχύς των ταξιδιωτικών εγγράφων λόγω παρατεταμένης περιόδου παραμονής επί του πλοίου, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με την οδηγία 2004/38/ΕΚ <sup>(15)</sup>, να επιτρέπουν σε πολίτες της ΕΕ και σε μέλη της οικογένειάς τους που έχουν στην κατοχή τους διαβατήριο και/ή θεώρηση του/της οποίου/-ας έχει λήξει η ισχύς να εισέρχονται στην επικράτειά τους.
18. Σε περίπτωση που οι προσωρινές δυσκολίες δεν επιτρέπουν τον άμεσο επαναπατρισμό υπηκόων τρίτων χωρών λόγω περιορισμών που έχουν τεθεί σε εφαρμογή από τη χώρα ιθαγένειας, οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων ή οι πλοιοκτήτες θα πρέπει, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους, να μεριμνούν για την εξεύρεση ρυθμίσεων με το κράτος του λιμένα κατάπλου ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής παραμονή των ενδιαφερόμενων προσώπων. Στις προαναφερόμενες ρυθμίσεις θα πρέπει να περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε κατάλληλη ιατρική περίθαλψη και στέγαση, για την οποία οι αρχές του εν λόγω κράτους μπορεί να δικαιούνται να αιτηθούν αποζημίωση από τον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου <sup>(16)</sup>.
19. Για τον επαναπατρισμό προσώπων που επιβαίνουν σε πλοίο και ενδέχεται να έχουν προσβληθεί από τη νόσο COVID-19, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις *Συμβουλές για υγειονομικές αρχές και φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που έχουν αποφασίσει να αναστείλουν δρομολόγια και για τη μακροπρόθεσμη πρόσδεση πλοίων στους λιμένες των κρατών μελών της ΕΕ/του ΕΟΧ κατά την περίοδο της πανδημίας COVID-19* <sup>(17)</sup>.
20. Όσον αφορά τον επαναπατρισμό πολιτών της ΕΕ ευρισκόμενων σε λιμένες τρίτων χωρών, ο φορέας εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων ή ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να ενημερώνει τις προξενικές αρχές των κρατών μελών που εκπροσωπούνται στην τρίτη χώρα και, κατά περίπτωση, την αντιπροσωπεία της ΕΕ σχετικά με τα μέσα επαναπατρισμού στην ΕΕ που σκοπεύουν να οργανώσουν. Οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τη θέση των κρουαζιερόπλοιων που κατευθύνονται στην Ευρώπη από το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης <sup>(18)</sup> που φιλοξενείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

*Συστάσεις σχετικά με άλλα σκάφη που πρόκειται να τεθούν σε προσωρινό παροπλισμό*

21. Πρωταρχική ευθύνη για τον επαναπατρισμό των ναυτικών τα σκάφη των οποίων πρόκειται να τεθούν σε προσωρινό παροπλισμό φέρει ο πλοιοκτήτης <sup>(19)</sup>. Το κράτος σημαίας θα πρέπει να διευκολύνει τον επαναπατρισμό των ναυτικών που επιβαίνουν στα πλοία αυτά, ιδίως όταν δεν είναι διαθέσιμες μεταφορικές συνδέσεις με το κράτος μέλος ή την τρίτη χώρα του ναυτικού. Εάν η κατάσταση της υγείας του μέλους του πληρώματος έχει υποστεί οξεία βλάβη για την οποία απαιτείται ιατρική φροντίδα ή αν υπάρχει υπόνοια ότι έχει προσβληθεί ή επιβεβαιωμένα έχει προσβληθεί από τη νόσο COVID-19, πρέπει να λαμβάνονται τα μέτρα που αναφέρονται λεπτομερώς στις παραγράφους 4, 19 και 28.

<sup>(14)</sup> Στο έγγραφο C(2020) 1897 final, ΕΕ C 96 I της 24.3.2020, τα κράτη μέλη καλούνται να χαρακτηρίσουν όλα τα σχετικά σημεία διέλευσης των εσωτερικών συνόρων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και πρόσθετα στο βαθμό που κρίνεται αναγκαίο, ως «πράσινες λωρίδες» διέλευσης των συνόρων – για τις χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

<sup>(15)</sup> Οδηγία 2004/38/ΕΚ, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με το δικαίωμα των πολιτών της Ένωσης και των μελών των οικογενειών τους να κυκλοφορούν και να διαμένουν ελεύθερα στην επικράτεια των κρατών μελών, ΕΕ L 158 της 30.4.2004, σ. 77.

<sup>(16)</sup> Για τους ναυτικούς, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006)

<sup>(17)</sup> Βλέπε: [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](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)

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

<sup>(19)</sup> Βλ. ειδικότερα τα πρότυπα Α2.1 και Α2.5.1 του παραρτήματος της οδηγίας 2009/13/ΕΚ και τις συναφείς διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006).

### III. Αλλαγές πληρωμάτων

22. Προκειμένου να συνεχιστεί η παροχή των ναυτιλιακών υπηρεσιών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπουν τις αλλαγές πληρωμάτων στους λιμένες τους.
23. Ως απαραίτητο προσωπικό, οι ναυτικοί θα πρέπει να εξαιρούνται από τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς όταν μεταβαίνουν στον λιμένα όπου αναλαμβάνουν τα καθήκοντά τους <sup>(20)</sup>. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον προσωρινό περιορισμό των μη ουσιαστών μετακινήσεων προς την ΕΕ <sup>(21)</sup>. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν από την άποψη αυτή τα μέτρα που περιγράφονται στις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την άσκηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19 <sup>(22)</sup>.
24. Ακόμη και όπου επιτρέπονται αλλαγές πληρωμάτων, έχει καταστεί δύσκολο για τους ναυτικούς να μεταβαίνουν στη χώρα όπου πρέπει να επιβιβαστούν στο σκάφος, καθώς οι μεταφορικές συνδέσεις είναι επί του παρόντος πολύ περιορισμένες. Θα πρέπει να εξεταστούν ειδικές ταξιδιωτικές ρυθμίσεις για τη διευκόλυνση των ναυτικών που ταξιδεύουν από και προς θαλάσσιους λιμένες, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων.
25. Στους ναυτικούς που είναι υπήκοοι τρίτων χωρών με υποχρέωση θεώρησης και οι οποίοι, για λόγους επείγουσας ανάγκης, δεν μπόρεσαν να υποβάλουν εκ των προτέρων αίτηση θεώρησης θα πρέπει να χορηγείται η απαιτούμενη θεώρηση στα σύνορα.
26. Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν λάβει μέτρα για να επιτρέψουν την παράταση των συμβάσεων απασχόλησης ναυτικών <sup>(23)</sup> (SEA), υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται σε περίπτωση που παρεμποδίζεται ο επαναπατρισμός ή η αλλαγή πληρώματος. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν επίσης την παράταση των ληγμένων εγγράφων συμμόρφωσης με τις συνθήκες ναυτικής εργασίας. Ομοίως, η προσωρινή παράταση των απαραίτητων πιστοποιητικών χορηγείται από τα κράτη μέλη έκδοσης και θεώρησης έως το τέλος της περιόδου έκτακτης ανάγκης. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) <sup>(24)</sup> και η ΔΟΕ <sup>(25)</sup> έχουν εκδώσει κατευθυντήριες οδηγίες για την παράταση των πιστοποιητικών και των SEA των ναυτικών <sup>(26)</sup>.
27. Η παράταση της συνήθους διάρκειας των 11 μηνών μιας SEA μπορεί να αυξήσει την κόπωση και να είναι επιζήμια για την ψυχική υγεία των ναυτικών και την ασφάλεια στη θάλασσα. Συνεπώς, οι SEA δεν θα πρέπει να παρατείνονται πέραν του αναγκαίου. Οι ναυτικοί θα πρέπει να μπορούν να παραμένουν επί του σκάφους, εάν αυτό απαιτείται, για εύλογο χρονικό διάστημα, πέραν του προγραμματισμένου χρονικού διαστήματος εργασίας τους <sup>(27)</sup>. Σε περίπτωση λήξης του διαβατηρίου των ναυτικών χωρίς δυνατότητα πρόσβασης σε προξενικές αρχές, θα πρέπει να αποδαρρύνεται η παράταση των SEA και να διευκολύνεται ο επαναπατρισμός. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατός ο επαναπατρισμός, ο φορέας εκμετάλλευσης και το κράτος σημαίας θα πρέπει, με τη σύμφωνη γνώμη του ναυτικού, να λάβουν μέτρα για την παράταση της SEA και να θεσπίσουν ρυθμίσεις για να εξασφαλιστεί ο επαναπατρισμός του ναυτικού στο πλησιέστερο σημείο.
28. Για να μειωθούν οι κίνδυνοι μετάδοσης της νόσου COVID-19, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εφαρμόζουν επαρκείς διαδικασίες ασφαλείας επί του σκάφους, όταν αναλαμβάνει υπηρεσία νέο μέλος του πληρώματος. Σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ, θα πρέπει να αξιολογούνται όλοι οι κίνδυνοι και να θεσπίζονται τα κατάλληλα προληπτικά και προστατευτικά μέτρα <sup>(28)</sup>. Παρότι θα πρέπει να διενεργούνται ιατρικές εξετάσεις, δεν θα πρέπει να καθυστερούν αδικαιολόγητα τους ναυτικούς από την ανάληψη των καθηκόντων τους επί του πλοίου. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι πληροφορίες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία και η συμβουλές του EU Healthy Gateways που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

<sup>(20)</sup> Κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών, C(2020) 1753 final, ΕΕ C 86 I της 16.3.2020, σ. 1-4

<sup>(21)</sup> COM(2020) 115 final, Ανακοίνωση: COVID-19: προσωρινός περιορισμός των μη ουσιαστών μετακινήσεων προς την ΕΕ

<sup>(22)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής: κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την άσκηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19. ΕΕ C 102 I της 30.3.2020, σ. 12

<sup>(23)</sup> Κάθε ναυτικός που απασχολείται σε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός του 2014 περί εμπορικής ναυτιλίας (Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας) (ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς κ.λπ.), πρέπει να διαθέτει νομικά εκτελεστή σύμβαση απασχόλησης ναυτικού (SEA).

<sup>(24)</sup> Εγκύκλιος αριθ. 4204/Add.5 του ΔΝΟ, της 17ης Μαρτίου 2020

<sup>(25)</sup> Δήλωση των αξιωματούχων της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής για τη νόσο του κορονοϊού (COVID-19), της 31ης Μαρτίου 2020

<sup>(26)</sup> Γίνεται επίσης αναφορά στο σημείωμα των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τις απαιτήσεις του ενωσιακού δικαίου όσον αφορά τα πιστοποιητικά που διέπονται από το δίκαιο της Ένωσης και ειδικότερα τις απαιτήσεις που δημιουργούν δυσκολίες λόγω των μέτρων που λαμβάνονται στο πλαίσιο της κρίσης της νόσου COVID-19, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue\\_of\\_expiry\\_of\\_licences\\_and\\_certificates.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf). Ο κατάλογος των πιστοποιητικών που αναφέρονται θα επικαιροποιείται όσον αφορά τα πιστοποιητικά ναυτικών.

<sup>(27)</sup> Εφαρμόζονται οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006)

<sup>(28)</sup> Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την πρόληψη της βελτίωσης της ασφαλείας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία: ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1

29. Σύμφωνα με τις συμβουλές που αναφέρονται στην παράγραφο 3, η πρωταρχική επιλογή για να διασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί που διατρέχουν κίνδυνο να έχουν προσβληθεί από τη νόσο COVID-19 <sup>(29)</sup> μπορούν να αρχίσουν να εκτελούν τα καθήκοντά τους θα πρέπει να είναι η υποβολή τους σε διαγνωστικό έλεγχο πριν από την επιβίβαση. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση διαγνωστικών ελέγχων λόγω περιορισμένων ικανοτήτων, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται έλεγχοι της θερμοκρασίας και να λαμβάνεται το ιστορικό των πρόσφατων αναπνευστικών συμπτωμάτων ή η επαφή με οποιονδήποτε έχει προσβληθεί από τη νόσο COVID-19.

#### IV. Καθορισμένοι λιμένες για αλλαγές πληρωμάτων

30. Σε συνεργασία με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σε συντονισμό μεταξύ τους, να ορίζουν διάφορους λιμένες εντός της Ένωσης για τις ταχείες αλλαγές πληρωμάτων. Οι λιμένες θα πρέπει να είναι διεσπαρμένοι γεωγραφικά ανά την Ένωση και να συνδέονται με αερολιμένες και σιδηροδρομικούς σταθμούς που εξακολουθούν να βρίσκονται σε λειτουργία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να παρέχουν ειδικές ή τακτικές υπηρεσίες εναέριων ή σιδηροδρομικών μεταφορών για να εξασφαλίσουν τις μεταφορικές συνδέσεις για τις αλλαγές πληρωμάτων, οι οποίες θα επιτρέπουν την ταχεία μετακίνηση και τον επαναπατρισμό των ναυτικών.
31. Πλησίον των καθορισμένων λιμένων θα πρέπει να διατίθενται καταλύματα όπου οι ναυτικοί θα μπορούν να αναμένουν τον κατάπλου του πλοίου στο οποίο πρέπει να επιβιβαστούν ή την πτήση τους, την αμαξοστοιχία ή το πλοίο τους, εφόσον δεν αναχωρούν την ίδια ημέρα. Αυτά τα καταλύματα θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις για την επιτόπια παραμονή τους. Θα πρέπει να επιτρέπουν την καραντίνα 14 ημερών <sup>(30)</sup> πριν από την επιβίβαση και μετά την αποβίβαση, εφόσον το οικείο κράτος μέλος το απαιτεί και εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμοι διαγνωστικοί έλεγχοι.
32. Οι λιμένες θα πρέπει να διαθέτουν προσβάσιμες και επαρκείς ιατρικές υπηρεσίες διαθέσιμες στους ναυτικούς κατά την επιβίβαση, την αποβίβαση και κατά τη διάρκεια των περιόδων καραντίνας. Θα πρέπει επίσης να διαθέτουν προσβάσιμες υπηρεσίες κοινωνικής πρόνοιας <sup>(31)</sup>.
33. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα του τομέα της ναυτιλίας, οι δυσκολίες που σχετίζονται με τις αλλαγές πληρώματος δεν περιορίζονται σε δραστηριότητες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά μέσο όρο, κάθε μήνα λήγουν οι συμβάσεις εργασίας περίπου 100 000 ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πρακτική καθορισμού λιμένων στους οποίους μπορούν να πραγματοποιούνται με ασφαλή και απρόσκοπτο τρόπο αλλαγές πληρώματος μπορεί, στη συνέχεια, να κοινοποιηθεί σε τρίτες χώρες ώστε να εφαρμοστεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

#### V. Υγειονομικές συστάσεις και προμήθειες πλοίων

34. Οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε επαρκή ιατρική περίθαλψη κατά το δυνατόν συγκρίσιμη με αυτή που παρέχεται σε εργαζομένους στην ξηρά. Θα πρέπει να έχουν άμεση πρόσβαση σε φάρμακα, πληροφορίες και θεραπεία για κάθε ιατρική κατάσταση που το απαιτεί <sup>(32)</sup>.
35. Οι επαφές μεταξύ των μελών των πληρωμάτων και των εργαζομένων στους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των χειριστών, θα πρέπει να μειωθούν στο ελάχιστο δυνατό ώστε να προστατευτούν όλα τα άτομα από τον κίνδυνο μετάδοσης της νόσου COVID-19 <sup>(33)</sup>. Για κάθε αναγκαία επαφή, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μέσα ατομικής προστασίας (ΜΑΠ) και να εφαρμόζονται μέτρα τήρησης κοινωνικής απόστασης. Εφόσον όλα τα μέλη του πληρώματος είναι υγιή, ο κίνδυνος επί του πλοίου είναι μικρότερος από ό,τι στην ξηρά. Ως εκ τούτου, η χορήγηση άδειας εξόδου θα πρέπει να εξετάζεται προσεκτικά, λαμβανομένης υπόψη της συνολικής ευεξίας των μελών του πληρώματος υπό τις παρούσες συνθήκες <sup>(34)</sup>. Στα πληρώματα πλοίων στα οποία όλα τα μέλη είναι υγιή και των οποίων ο προηγούμενος ελλιμενισμός έγινε πριν από περισσότερο από δεκαπέντε ημέρες δεν θα πρέπει να επιβάλλεται καραντίνα όταν αποβιβάζονται για επαναπατρισμό.

<sup>(29)</sup> Ορισμός των κρουσμάτων και ευρωπαϊκή επιτήρηση για την COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

<sup>(30)</sup> Η συνιστώμενη περίοδος καραντίνας μπορεί να αλλάξει καθώς καθίστανται διαθέσιμες περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη νόσο COVID-19. Θα πρέπει να τηρούνται οι διάρκειες που συνιστώνται από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων και τις υγειονομικές αρχές των κρατών μελών.

<sup>(31)</sup> Εφαρμόζονται οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006)

<sup>(32)</sup> Εφαρμόζονται οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006)

<sup>(33)</sup> Ως παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν η σύσταση ειδικών ομάδων για τις λιμενικές εργασίες όπως εργασία χειριστών, πρόσδεσης, τερματικών σταθμών ελέγχου, η απολύμανση μετά από κάθε βάρδια, η προώθηση της ανταλλαγής εγγράφων μέσω ηλεκτρονικών συσκευών κ.λπ.

<sup>(34)</sup> Η άδεια εξόδου στην ξηρά διέπεται από την οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ, ΕΕ L 124 της 20.5.2009, σ. 30.

36. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο κυβερνήτης του πλοίου ζητεί ιατρικές συμβουλές το νωρίτερο δυνατόν για κάθε εικαζόμενο κρούσμα COVID-19 μεταξύ των μελών του πληρώματος<sup>(35)</sup>. Αυτό είναι σημαντικό για την ασφάλεια του πληρώματος, των επιβατών και για τη δημόσια υγεία στο κράτος του λιμένα (βλ. μέρος. VII κατωτέρω).
37. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ένα σκάφος μεταφέρει πρόσωπα που επιβεβαιωμένα έχουν προσβληθεί ή εικάζεται ότι έχουν προσβληθεί από τη νόσο COVID-19, ο επόμενος λιμένας κατάπλου ή, εν ανάγκη, ένας πλησιέστερος λιμένας, θα πρέπει να διασφαλίζει ότι θα είναι σε θέση να το υποδεχτεί. Το εν λόγω σκάφος δεν θα πρέπει να ανακατευθύνεται χωρίς αιτιολόγηση. Σε περίπτωση που η απόδοση προτεραιότητας σε διαφορετικά προφίλ υγείας στην περιοχή του επιλεγμένου λιμένα δεν επιτρέπει την παροχή κατάλληλης ιατρικής περίθαλψης στους προσβληθέντες ναυτικούς, το πλοίο θα πρέπει να γίνεται δεκτό στον πλησιέστερο διαθέσιμο λιμένα που μπορεί να παράσχει την απαραίτητη περίθαλψη και διαθέτει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις.
38. Για ναυτικούς για τους οποίους υπάρχει υπόνοια ότι έχουν προσβληθεί από τη νόσο ή οι οποίοι παρουσιάζουν ήπια συμπτώματα, οι διαγνωστικοί έλεγχοι θα πρέπει να διεξάγονται στον επόμενο λιμένα κατάπλου και όλα τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε κατάλληλη ιατρική περίθαλψη. Στο πλαίσιο αυτό, το εν λόγω πρόσωπο ή τα εν λόγω πρόσωπα θα πρέπει να απομακρύνονται από το σκάφος και να τους παρέχεται κατάλληλη ιατρική περίθαλψη. Εάν υπάρχει υπόνοια ότι ένα άτομο επί του πλοίου έχει προσβληθεί από τη νόσο COVID-19, όλα τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να τεθούν σε καραντίνα 14 ημερών<sup>(36)</sup>, είτε επί του σκάφους είτε στην ξηρά<sup>(37)</sup>. Η καραντίνα θα πρέπει να αίρεται εάν ο διαγνωστικός έλεγχος του μέλους του πληρώματος που εικάζεται ότι έχει προσβληθεί είναι αρνητικός ή αφού το μέλος του πληρώματος που βρισκόταν σε ιατρική απομόνωση διαγνωστεί αρνητικό για τη νόσο COVID-19.
39. Τα πλοία εξακολουθούν να υποχρεούνται εκ του νόμου να μεταφέρουν προμήθειες πλοίων<sup>(38)</sup> και θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μέσα ατομικής προστασίας για την προστασία των πληρωμάτων από την έκθεση στη νόσο COVID-19. Το ενωσιακό καθεστώς όσον αφορά την εξαγωγή μέσων ατομικής προστασίας δεν εμποδίζει την εν λόγω εξαγωγή. Για την παράδοση τέτοιου είδους μέσων ως εφοδίων πλοίων δεν απαιτείται η άδεια εξαγωγής που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2020/402<sup>(39)</sup>. Αφορά ειδικά το τελωνειακό καθεστώς της εξαγωγής και το εν λόγω τελωνειακό καθεστώς δεν εφαρμόζεται στις προμήθειες πλοίων, σύμφωνα με τον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα<sup>(40)</sup>.
40. Η ποσότητα των μέσων ατομικής προστασίας επί του σκάφους θα πρέπει να αυξηθεί ώστε να εξασφαλιστούν επαρκείς προμήθειες για τις ακόλουθες τρεις περιπτώσεις:
- αλληλεπίδραση του απαιτούμενου αριθμού μελών του πληρώματος με χειριστές·
  - σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος νοσήσει, προκειμένου να μπορούν να αλληλεπιδρούν με αυτό τα άλλα άτομα που βρίσκονται επί του σκάφους·
  - άδεια εξόδου στην ξηρά (αν και η άδεια εξόδου στην ξηρά θα πρέπει να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο).
41. Πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τη βελτίωση της ιατρικής περίθαλψης επί των πλοίων<sup>(41)</sup>. Τα φάρμακα επί του σκάφους θα πρέπει να αντιστοιχούν στις συστάσεις της τελευταίας έκδοσης του Διεθνούς Ιατρικού οδηγού για τα πλοία του ΠΟΥ και του παραρτήματος Γ των κατευθυντήριων γραμμών για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων για την προστασία της υγείας των ναυτικών<sup>(42)</sup> του ΔΝΟ.
- 
- <sup>(35)</sup> Βάσει της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του προτύπου A4.1 απαιτείται, για κάθε επιβαίνοντα, η αρμόδια αρχή να διασφαλίζει, μέσω προκαθορισμένου συστήματος, τη διαθεσιμότητα 24 ώρες την ημέρα της παροχής ιατρικών συμβουλών μέσω ασύρματης ή δορυφορικής επικοινωνίας με πλοία εν πλω, συμπεριλαμβανομένων των εξειδικευμένων συμβουλών· οι ιατρικές συμβουλές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης ιατρικών μηνυμάτων μέσω ασύρματων ή δορυφορικών επικοινωνιών μεταξύ ενός πλοίου και των ατόμων που δίδουν τις συμβουλές από την ξηρά, πρέπει να παρέχονται δωρεάν σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας την οποία φέρουν.
- <sup>(36)</sup> Η συνιστώμενη περίοδος καραντίνας μπορεί να αλλάξει καθώς καθίστανται διαθέσιμες περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη νόσο COVID-19. Θα πρέπει να τηρούνται οι διάρκειες που συνιστώνται από τα Ευρωπαϊκά Κέντρα Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων και τις υγειονομικές αρχές των κρατών μελών.
- <sup>(37)</sup> Συστάσεις για την καραντίνα σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, Ζητήματα που αφορούν την καραντίνα ατόμων στο πλαίσιο του περιορισμού της νόσου του κορονοϊού (COVID-19), Ενδιάμεσες οδηγίες, 19 Μαρτίου 2020
- <sup>(38)</sup> Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία· ΕΕ L 113 της 30.4.1992, σ. 19
- <sup>(39)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/402 της Επιτροπής, της 14ης Μαρτίου 2020, για την εξάρτηση της εξαγωγής ορισμένων προϊόντων από την προϋπόθεση της προσκόμισης άδειας εξαγωγής, ΕΕ L 77 I της 15.3.2020, σ 1
- <sup>(40)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα, ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1
- <sup>(41)</sup> Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία· ΕΕ L 113 της 30.4.1992, σ. 19
- <sup>(42)</sup> Εγκύκλιος αριθ. 4204/Add.4 του ΔΝΟ, της 5ης Μαρτίου 2020

## VII. Σύσταση πρόσθετης επικαιροποιημένης αναφοράς για τη νόσο COVID-19 από πλοία που προσεγγίζουν λιμένες της ΕΕ

42. Το ναυτιλιακό δηλωτικό υγείας (MDH) απαιτείται ήδη σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ <sup>(43)</sup>. Πρέπει να κοινοποιείται από τον πλοίαρχο ή κάθε άλλο πρόσωπο δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου προς την αρμόδια αρχή που έχει ορίσει το εν λόγω κράτος μέλος. Η υποβολή αναφοράς πρέπει να πραγματοποιείται μέσω της εθνικής ενιαίας θυρίδας και πριν από τον κατάπλου σε λιμένα που βρίσκεται σε κράτος μέλος της ΕΕ:
- α. τουλάχιστον 24 ώρες πριν· ή
  - β. το αργότερο, τη στιγμή που το πλοίο αναχωρεί από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες· ή
  - γ. εάν ο λιμένας κατάπλου είναι άγνωστος ή άλλαξε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ευθύς μόλις οι πληροφορίες αυτές είναι διαθέσιμες.
43. Το ναυτιλιακό δηλωτικό υγείας πρέπει να είναι διαθέσιμο στην εθνική ενιαία θυρίδα. Επιτρέπει σε κάθε αρμόδια αρχή να ελέγχει την κατάσταση της υγείας των προσώπων που επιβαίνουν σε σκάφος πριν από τον ελλιμενισμό του.
44. Η νόσος COVID-19 εξαπλώνεται πολύ γρήγορα και έχει περίοδο επώασης έως και 14 ημερών. Συνιστάται στα κράτη μέλη να ζητούν από τον πλοίαρχο να κοινοποιεί τις ακόλουθες πληροφορίες στην αρμόδια αρχή 4 ώρες πριν από την εκτιμώμενη ώρα άφιξης στον λιμένα κατάπλου:
- α. Συνολικός αριθμός επιβαιόντων (πληρώματος και επιβατών)·
  - β. Αριθμός κρουσμάτων της νόσου COVID-19·
  - γ. Αριθμός εικαζόμενων κρουσμάτων της νόσου COVID-19 <sup>(44)</sup>·
- Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να κοινοποιούνται μέσω ραδιοκυμάτων VHF θαλάσσιων μεταφορών ή μέσω επικαιροποιημένου ναυτιλιακού δηλωτικού υγείας.

<sup>(43)</sup> Οδηγία 2010/65/ΕΕ, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών, ΕΕ L 283 της 29.10.2010, σ. 1

<sup>(44)</sup> Όπως ορίζονται από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων:  
<https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>