COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.5.2020
C(2020) 3139 final

COMUNICARE A COMISIEI

COVID-19: Orientări privind restabilirea progresivă a serviciilor de transport și a conectivității

COMUNICARE A COMISIEI

COVID-19: Orientări privind restabilirea progresivă a serviciilor de transport și a conectivității

I. Introducere

1. Epidemia de COVID-19 are un impact major asupra transporturilor și conectivității din UE. Măsurile de limitare a epidemiei au dus la o scădere dramatică a activității de transport, în special a transportului de pasageri[1]. Fluxurile de marfă au fost mai puțin afectate, în parte datorită eforturilor colective ale UE de a asigura faptul că mărfurile continuă să circule, deși s-a constatat o reducere determinată de declinul activității economice și de perturbarea lanțurilor de aprovizionare.

2. Comisia a emis orientări cu privire la restricțiile vizând călătoriile neesențiale[2] și a prezentat măsuri specifice pentru transport, inclusiv orientări privind măsurile de gestionare a frontierelor[3], privind punerea în aplicare a culoarelor verzi pentru transportul de mărfuri[4], privind facilitarea operațiunilor de transport aerian de mărfuri[5] și privind navigatorii, pasagerii și alte persoane aflate la bordul navelor[6]. Comisia a oferit orientări cu privire la cele mai bune modalități de protejare a lucrătorilor din transporturi și a pasagerilor, menținând, în același timp, circulația mărfurilor.

3. Atâta timp cât restricțiile privind circulația persoanelor rămân în vigoare, iar circulația mărfurilor rămâne susceptibilă la perturbări, prezentele măsuri și recomandări privind circulația mărfurilor, circulația lucrătorilor esențiali[7], tranzitul și repatrierea pasagerilor și a echipajelor ar trebui să continue să fie aplicate în mod consecvent și coordonat de toate statele membre. Statele membre ar trebui să utilizeze în continuare rețeaua de puncte de contact de transport naționale în cadrul răspunsului la COVID-19 coordonat de Comisie.

4. Având în vedere că situația sănătății publice începe să se îmbunătățească, va fi important ca serviciile de transport și conectivitatea să fie restabilite progresiv în cadrul limitelor permise de condițiile epidemiologice, deoarece ele sunt vectori esențiali ai UE și ai economiei mondiale și reprezintă elemente fundamentale ale vieții de zi cu zi a cetățenilor UE.

5. La 15 aprilie 2020, Comisia Europeană, în cooperare cu președintele Consiliului European, a prezentat o Foaie de parcurs europeană comună[8] care stabilește

[1] De exemplu, reducerile se situează la aproximativ 90 % pentru traficul aerian în comparație cu un an în urmă (Sursa: Eurocontrol), 85 % pentru serviciile de transport feroviar de pasageri pe distanțe lungi, 80 % pentru serviciile regionale de transport feroviar de pasageri (inclusiv suburban), aproape 100 % pentru serviciile internaționale de transport feroviar de pasageri (Sursa: CER); peste 90 % pentru nave de croazieră și de pasageri la mijlocul lunii aprilie în comparație cu un an în urmă (sursa: EMSA).
[2] COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final și C(2020) 2050 final, JO C 102I , 30.3.2020, p. 12.
[3] C(2020) 1753 final, JO C 86I, 16.3.2020, p. 1.
[4] C(2020) 1897 final, JO C 96I, 24.3.2020, p. 1.
[5] C(2020) 2010 final, JO C 100I, 27.3.2020, p. 1.
[6] C(2020) 3100 final, JO C 119, 14.4.2020, p. 1.
[7] C(2020) 2051 final, JO C 102I, 30.3.2020, p. 12.
[8] Foaia de parcurs europeană comună către ridicarea măsurilor de limitare a răspândirii COVID-19, JO C 126, 17.4.2020, p. 1.

recomandări privind ridicarea restricțiilor în contextul COVID-19. În Foaia de parcurs europeană comună s-a precizat: „De asemenea, Comisia va prezenta orientări mai detaliate în vederea restabilirii progresive a serviciilor de transport, a conectivității și a liberei circulații cât mai rapid posibil, în funcție de situația sanitară, inclusiv în ceea ce privește planificarea vacanțelor de vară”.

6. Sănătatea cetățenilor, inclusiv a lucrătorilor din transporturi și a pasagerilor, rămâne principala prioritate. O atenție deosebită ar trebui acordată grupurilor vulnerabile, precum persoanele în vârstă și cele cu afecțiuni medicale subiacente, în condițiile respectării pe deplin a vieții lor private. Relaxarea restricțiilor de călătorie și a celor operaționale ar trebui, prin urmare, să fie progresivă, pentru a proteja sănătatea și pentru a asigura faptul că sistemele și serviciile de transport și alte sisteme conexe (de exemplu, controalele la frontierele externe) se pot adapta la volume mai mari de transport de marfă și de pasageri. Acest fapt ar trebui să fie însoțit de campanii de comunicare actualizate în mod constant, pentru a asigura faptul că persoanele care călătoresc își pot planifica deplasările și pot acționa pe baza unei conștientizări depline a situației și, prin urmare, a responsabilității lor individuale cu privire la respectarea recomandărilor în materie de sănătate atunci când călătoresc.

7. Restabilirea treptată a serviciilor de transport și a conectivității va depinde în totalitate de abordarea restricțiilor de călătorie, de evaluările epidemiologice, precum și de avizul medical al experților privind măsurile necesare de protecție și de precauție vizând sănătatea și situația sanitară. Prin urmare, prezentele orientări ale UE privind restabilirea serviciilor de transport și a conectivității nu aduc atingere acestor politici și ar trebui să rămână pe deplin aliniate și în concordanță cu ele și să fie puse în aplicare în cadrul Foii de parcurs europene comune.

8. Ele oferă un cadru comun pentru a sprijini autoritățile, părțile interesate, partenerii sociali și întreprinderile care își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor în timpul restabilirii treptate a conectivității. Orientările cuprind principii generale aplicabile tuturor serviciilor de transport și recomandări specifice menite să abordeze caracteristicile fiecărui mod de transport și să fie realiste și practice. Scopul lor este de a oferi orientări suplimentare cu privire la modul de restabilire progresivă a serviciilor de transport, a conectivității și a liberei circulații, atât de curând cât o permite situația sanitară, protejând, în același timp, sănătatea lucrătorilor din transporturi și a pasagerilor. Ele ar trebui să fie aplicate transportului din interiorul statelor membre și între acestea. Cu toate acestea, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului, prezentele orientări ar trebui să fie aplicate în mod corespunzător serviciilor de transport între statele membre și țările terțe, de îndată ce situația epidemiologică o permite.

9. Epidemia de COVID-19 a afectat întreaga UE, însă impactul ei diferă de la un stat membru la altul, de la o regiune la alta și de la o zonă la alta. Pentru a restabili conectivitatea în întreaga UE într-un mod care să fie sigur pentru toate persoanele implicate și pentru a restabili încrederea publicului în serviciile de transport, statele membre și instituțiile și agențiile UE ar trebui să coopereze îndeaproape. Un mediu complet fără riscuri pentru călătorii nu este fezabil, așa cum este cazul pentru orice altă activitate, dar riscurile ar trebui reduse cât mai mult posibil, pe toată durata epidemiei. Până la crearea și punerea la dispoziție pe scară largă a unui vaccin eficace, un al doilea val de infecții sau de focare de epidemie rămân posibile; Ca atare, ar trebui stabilite planuri adecvate pentru eventuala reintroducere a măsurilor, dacă va fi necesar.

10. Având în vedere caracterul global al epidemiei de COVID-19 și caracterul internațional al serviciilor de transport, un cadru pentru acceptarea reciprocă a situației sănătății publice și a măsurilor în vigoare între țări, regiuni și zone, inclusiv între statele membre și între UE și țări terțe, este indispensabil pentru o restaurare treptată, oportună și sigură a sistemelor de transport la nivel european, dar și mondial. În acest context, autoritățile competente din UE ar trebui să coopereze în cea mai mare măsură posibilă cu țări terțe și cu organizațiile internaționale sectoriale[9]. Prin urmare, va fi necesar, pe cât posibil, ca măsurile să fie aliniate la obiectivele și efectele lor și acceptate ca echivalente.

11. Astfel cum se menționează în Foaia de parcurs europeană comună, prezentele orientări sunt de asemenea relevante pentru sezonul estival și pentru planificarea modalităților de călătorie conexe. Turismul este un sector important al economiei UE și este inerent dependent de transporturi și de călătorii, funcționarea lui fiind condiționată și facilitată în mod esențial de disponibilitatea serviciilor de transport de pasageri. Prin urmare, restabilirea în timp util a conectivității adecvate va fi esențială pentru a permite restaurarea treptată a turismului.

II. <u>Principii pentru restaurarea sigură și treptată a transportului de pasageri</u>

a) Principii generale pentru restabilirea conectivității

12. Toate modurile de **servicii de transport ar trebui să fie reluate treptat cu prioritate, cu condiția aplicării efective a unor măsuri proporționale și eficace pentru a proteja sănătatea lucrătorilor din transporturi și a pasagerilor**. Aceste măsuri ar trebui să fie în conformitate cu criteriile, principiile și recomandările generale prevăzute în Foaia de parcurs europeană comună, în special în ceea ce privește situația epidemiologică și politicile referitoare la controalele la frontieră și restricțiile privind circulația și călătoriile.

13. În consecință, **măsurile care ar putea restricționa operațiunile de transport, precum și măsurile de protecție și prevenire din domeniul sănătății, ar trebui să rămână limitate în ceea ce privește domeniul de aplicare și durata la nivelul necesar pentru protejarea sănătății publice**. Pe lângă faptul că ar trebui să fie **proporționale**, toate măsurile ar trebui, de asemenea, să fie **fundamentate în mod corespunzător, transparente, relevante și specifice modurilor de transport, nediscriminatorii** și **să mențină condiții de concurență echitabile pe piața unică**. Statele membre vor trebui să **asigure conformitatea acestor măsuri cu normele privind ajutoarele de stat și cu toate celelalte elemente ale legislației UE**.

14. Măsurile ar trebui să fie monitorizate în permanență, astfel încât să existe posibilitatea, dacă este cazul, să fie reevaluate și ajustate, ținând seama de toate cunoștințele și considerațiile relevante, pentru a rămâne proporționale cu nivelul actual al necesităților în materie de sănătate publică. Pe măsură ce devin disponibile soluții noi și mai eficiente, implementarea acestora ar trebui să constituie o prioritate, astfel încât **să se poată renunța la măsurile mai puțin eficiente sau mai împovărătoare**. **Ar trebui respectat principiul rentabilității**. Aceasta implică faptul că, în cazul în care există mai multe opțiuni pentru a obține efecte comparabile în ceea

[9] Cum ar fi Organizația Maritimă Internațională, Organizația Internațională a Muncii, Organizația Aviației Civile Internaționale, Secretariatul permanent al Comunității transporturilor etc.

ce privește asigurarea sănătății lucrătorilor din transporturi și a pasagerilor, ar trebui să fie preferată cea mai puțin costisitoare.

15. Pentru a proteja și a restabili funcționarea deplină a pieței unice, prestarea transfrontalieră a serviciilor de transport, eficacitatea deplină a măsurilor sanitare și încrederea publicului, **statele membre ar trebui să ia măsuri într-un mod coordonat și cooperant**. Statele membre ar trebui să-și bazeze deciziile referitoare la ridicarea restricțiilor de călătorie cauzate de COVID-19 pe orientările Comisiei privind frontierele interne din 13 mai 2020[10]. Deciziile ar trebui notificate Comisiei și tuturor statelor membre. Comisia este pregătită să coordoneze ridicarea restricțiilor și restaurarea serviciilor de transport prin intermediul rețelei de puncte de contact naționale.

16. Aceasta necesită, de asemenea, **o abordare coordonată împreună cu țările din vecinătatea UE și cu alte țări**. Canalele de coordonare au fost deja extinse, de exemplu în Balcanii de Vest, la autoritățile naționale respective care colaborează îndeaproape cu rețeaua UE de puncte de contact pentru transport la nivel național. Obiectivul comun este de a asigura disponibilitatea serviciilor de transport și a conectivității.

17. În conformitate cu principiile menționate mai sus potrivit cărora măsurile ar trebui să fie proporționale și specifice fiecărui mod de transport, **ar trebui identificate opțiuni de mobilitate sigură, în locul măsurilor prohibitive generale care duc la paralizarea serviciilor de transport** în UE. Un exemplu ar putea fi curățarea și dezinfectarea minuțioasă și regulată, precum și ventilarea corespunzătoare a nodurilor și a vehiculelor de transport[11], în loc să se interzică în totalitate serviciile de transport relevante. Această abordare ar trebui să permită vizarea surselor de risc, permițând în același timp revenirea treptată a activităților economice și zilnice uzuale. Cooperarea strânsă dintre autoritățile din domeniul sănătății și cele din domeniul transporturilor, precum și cu principalele părți interesate, va fi esențială în acest sens.

18. **Transportul de mărfuri ar trebui să fie protejat în continuare, pentru a se asigura funcționalitatea lanțurilor de aprovizionare.** Foaia de parcurs europeană comună a indicat: „În faza de tranziție, ar trebui făcute mai multe eforturi pentru a menține fluxul liber al mărfurilor și a asigura securitatea lanțurilor de aprovizionare”. Pornind de la actualele maxim 15 minute pentru trecerea frontierelor pe culoarele verzi, controalele efectuate ar trebui să fie treptat relaxate într-un mod coordonat, utilizând canale de coordonare stabilite, cum ar fi punctele de contact naționale pentru transport în contextul COVID-19 și Mecanismul integrat al UE pentru un răspuns politic la crize (IPCR), pentru a permite, în cele din urmă, trecerea frontierelor interne la fel ca înainte de introducerea restricțiilor în contextul COVID-19 pentru toate vehiculele de transport de marfă și pentru toate mărfurile. Pe măsură ce traficul va crește din nou, rolul nodurilor de transport multimodale, cum ar fi porturile sau terminalele de containere, în sprijinirea culoarelor verzi necesită o atenție deosebită. Pentru a asigura funcționarea lanțurilor de aprovizionare, toate modurile de transport, inclusiv căile navigabile interioare și transportul feroviar de marfă, ar trebui să fie

[10] Comunicarea Comisiei „COVID-19: Către o abordare etapizată și coordonată pentru restabilirea liberei circulații și ridicarea controalelor la frontierele interne”, din 13 mai 2020.

[11] În prezenta comunicare, termenul „vehicul” se referă, după cum este relevant în contextul dat, la toate tipurile de vehicule, incluzând, printre altele, autoturismele, camioanele, autobuzele, autocarele, trenurile, aeronavele, navele, ambarcațiunile, feriboturile, etc.

utilizate într-un mod optim. Circulația liberă și neobstrucționată a lucrătorilor esențiali din transporturi trebuie să fie asigurată și, în acest scop, ar trebui luat în considerare accesul la căi rapide de circulație în nodurile de transport. În timpul tranziției treptate și în urma recomandărilor autorităților din domeniul sănătății publice, controalele sanitare ar trebui reduse treptat, carantinele sistematice ar trebui eliminate (adică cele aplicate indiferent de simptomele prezentate sau de orice rezultate ale testelor), ar trebui eliminate convoaiele, ar putea fi reintroduse interdicțiile de a conduce vehicule în cazul în care fluiditatea traficului permite, iar alte derogări de la normele privind timpul de conducere a vehiculelor și de repaus după sfârșitul lunii mai 2020 ar trebui să fie mai armonizate și mai limitate la ceea ce este strict necesar, pentru a reinstitui treptat norme europene uniforme și ușor aplicabile.

19. De îndată ce situația sănătății publice o permite, restricțiile privind transportul individualizat (de exemplu, automobile, motociclete sau biciclete) ar trebui ridicate. Relaxarea restricțiilor permite o reluare rapidă a mobilității, în special la nivel local și regional (de exemplu, permițând cetățenilor să călătorească mai mult și mai repede la nivel local sau în interiorul unui stat membru). Eliminarea acestor restricții pentru a facilita transportul individualizat ar trebui să rămână în concordanță cu măsurile generale de distanțare și cu măsurile de prevenție necesare sau recomandate de fiecare stat membru.

20. În același timp, **ar trebui să crească disponibilitatea unor opțiuni de transport în comun sigur**, în conformitate cu relaxarea treptată a măsurilor antiepidemice, pentru a oferi tuturor cetățenilor alternative de mobilitate. Această măsură ar trebui să fie aplicată și comunicată într-un mod care să contribuie la restabilirea încrederii pasagerilor în utilizarea sigură a transportului în comun.

21. **Ar trebui să se asigure faptul că operatorii de transport și prestatorii de servicii care prestează servicii echivalente pe aceeași rută fac obiectul unor măsuri echivalente.** Obiectivul ar trebui să fie acela de a asigura același nivel de siguranță, de claritate și de previzibilitate pentru pasageri, pentru a evita discriminările și pentru a menține condiții de concurență echitabile.

22. Pentru a se asigura că măsurile la plecare și la sosire, pentru orice mod de transport, sunt comparabile, evitându-se astfel ca deplasările să devină excesiv de greoaie sau chiar imposibile, este esențial **să se asigure aplicarea unor măsuri echivalente** care să fie bazate pe principii comune, care să atenueze într-un mod adecvat riscurile relevante pentru sănătate și **care să fie acceptate reciproc la punctul de plecare și de sosire**. Coordonarea dintre statele membre și cu țări terțe ar trebui să faciliteze această acceptare.

23. Pentru a permite o planificare mai bine documentată a deplasărilor, **operatorii de transport și prestatorii de servicii ar putea pune la dispoziție informații cu privire la gradul mediu de ocupare** pentru anumite conexiuni sau intervale orare. Această măsură va fi deosebit de importantă pentru serviciile fără rezervări de locuri și pentru transportul public local. Astfel de informații ar putea fi puse la dispoziție online sau prin intermediul unor aplicații mobile dedicate.

24. Mobilitatea urbană este deja regândită în mai multe state membre, regiuni și orașe, cum ar fi extinderea zonelor pietonale și a pistelor pentru biciclete, adaptarea orarelor și crearea unor tehnologii inovatoare pentru gestionarea fluxurilor de pasageri și evitarea aglomerărilor. **Comisia încurajează și sprijină crearea și punerea în**

aplicare a unor noi soluții și măsuri de mobilitate urbană pentru a facilita mobilitatea activă, colectivă și partajată în condiții de siguranță și pentru a asigura încrederea în rândul cetățenilor.

25. În cazul în care este necesar, **ar trebui să se aplice norme clare privind drepturile și obligațiile operatorilor de transport și ale prestatorilor de servicii**, de exemplu, în cazul în care operatorii sunt responsabili de asigurarea distanțării sau de refuzarea accesului la un nod de transport sau la un vehicul al persoanelor fără mască sau, în cazul în care sunt depășite anumite numere maxime de pasageri, cadrul juridic care le permite să instituie aceste măsuri ar trebui să fie clar definit.

b) Protejarea lucrătorilor din transporturi

26. Lucrătorii din cadrul tuturor modurilor de transport au jucat un rol esențial în cursul crizei prin facilitarea transportului de marfă, sprijinirea funcționării lanțurilor de aprovizionare, repatrierea cetățenilor UE și transportul lucrătorilor esențiali la locurile lor de muncă, chiar și cu un risc sporit pentru sănătatea și buna lor stare. **Nodurile de transport, prestatorii de servicii și operatorii ar trebui să aplice principiile continuității activităților** pentru a asigura desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor, **în consultare cu partenerii sociali**. Acest aspect înseamnă, de asemenea, faptul că **lucrătorii din transporturi ar trebui să fie consultați, echipați, formați și instruiți în mod adecvat** cu privire la modul în care își pot îndeplini sarcinile, reducând la minimum riscurile pentru propria lor sănătate, a familiilor lor și, de asemenea, pentru sănătatea colegilor și a pasagerilor. În acest sens ar trebui incluse, de exemplu, informații cu privire la modul în care să se utilizeze în mod adecvat echipamentele de protecție, să se mențină igiena, să se reducă la minimum contactele nenecesare cu alte persoane și, de asemenea, în măsura posibilului, cum să se identifice infecțiile potențiale.

27. **Lucrătorii din transporturi care, prin natura activității lor, au un nivel mare de interacțiune cu alte persoane** (de exemplu, echipajul aeronavelor, personalul de inspecție a securității și siguranței din aeroporturi și porturi, controlorii de bilete, conducătorii de autobuze și de microbuze, echipajele navelor de pasageri, piloții maritimi, personalul care oferă asistență pasagerilor, inclusiv persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă), **ar trebui să primească echipamentul individual de protecție adecvat de la angajator**, astfel cum se precizează în continuare. Ar trebui să fie asigurată, în funcție de necesități, schimbarea periodică a acestor echipamente, precum și eliminarea lor în condiții de siguranță. Orientări generale pentru angajatori în ceea ce privește întoarcerea la locurile de muncă după COVID-19 au fost publicate de Agenția Europeană pentru Securitate și Sănătate în Muncă și includ informații utile privind sectoare specifice, inclusiv sectorul transporturilor[12].

c) Protejarea pasagerilor

28. Pentru toate formele colective de transport de pasageri, **ar trebui luate măsuri rezonabile pentru a limita contactul dintre lucrătorii din transporturi și pasageri, precum și între pasageri**. Acolo unde este fezabil, **ar trebui să se aplice practici de distanțare între pasageri atât timp cât situația sanitară o impune**. Ar trebui aplicate și alte măsuri care reduc riscul de infecții, precum:

[12] „COVID-19: Orientări pentru locul de muncă” și „COVID-19: Reîntoarcerea la locul de muncă – Adaptarea locurilor de muncă și protejarea lucrătorilor”, https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

a. Purtarea de echipament individual de protecție (măști, mănuși etc.) de către lucrătorii din transporturi.

b. Reducerea, acolo unde este fezabil, a densității pasagerilor în mijloacele de transport în comun și în zonele de așteptare (funcționarea unor astfel de servicii la capacitate mai mică ar putea fi susținută în mod corespunzător pentru a menține viabilitatea, de exemplu prin obligații temporare de serviciu public în conformitate cu normele UE aplicabile[13]).

c. Menținerea sau adăugarea de bariere de protecție la nivelul nodurilor de transport și în vehicule (de exemplu, în jurul șoferilor, la standurile de bilete sau la punctele de control).

d. Crearea de benzi speciale sau separarea în alt mod a diverselor fluxuri de pasageri la nivelul nodurilor de transport (și anume, porturi, aeroporturi, gări, stații de autobuz, cheiuri pentru feriboturi, noduri de transport public urban etc.).

e. Nodurile de transport ar trebui să elimine dotările care favorizează aglomerarea (de exemplu, băncile, mesele) sau, cel puțin, să le reamplaseze pentru a asigura o distanțare adecvată.

f. Afișarea clară a informațiilor accesibile privind comportamentul recomandat (de exemplu, spălarea sau igienizarea frecventă a mâinilor, menținerea distanței adecvate) și privind măsurile specifice în vigoare în respectivul nod de transport sau mod de transport.

g. Măsuri adecvate la îmbarcare și la controalele de securitate (de exemplu, pasagerii nu intră sau nu ies din autobuze pe ușa din față, deschiderea ușilor fără atingere de comenzi, dezinfectarea tăvilor) și alte măsuri care contribuie la reducerea la minimum a contactului (de exemplu, pe rutele scurte de feribot, rămânerea în vehicul sau camion ar putea fi permise dacă siguranța generală poate fi asigurată în mod suficient).

h. Ar trebui să se acorde prioritate transportului persoanelor cu handicap, al persoanelor cu mobilitate redusă și al vârstnicilor. Lucrătorii din transporturi care, în conformitate cu normele UE privind drepturile pasagerilor, oferă asistență persoanelor cu handicap, celor cu mobilitate redusă și vârstnicilor, ar trebui să primească echipamentul individual de protecție necesar.

29. **Pasagerii ar trebui să poarte măști în nodurile de transport și în vehiculele utilizate pentru transportul în comun, în special în cazul în care măsurile de distanțare fizică nu pot fi pe deplin respectate în orice moment[14].** Materiale de

[13] Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului JO L 315, 3.12.2007, p. 1; Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European Și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, JO L 293, 31.10.2008, p. 3; Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), JO L 364, 12.12.1992, p. 7.

[14] „Măști faciale" este un termen generic care cuprinde atât măștile medicale, cât și măștile nemedicale. ECDC indică faptul că „Utilizarea măștilor nemedicale fabricate din diverse materiale textile ar putea fi luată în considerare, în special în cazul în care – din cauza problemelor de aprovizionare – măștile faciale medicale trebuie să fie destinate cu prioritate utilizării ca echipament individual de protecție de către personalul medical" (https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-

informare care să fie accesibile pasagerilor cu privire la comportamentul sigur (menținerea distanței, igienizarea mâinilor, etc.) ar trebui să fie afișate în mod vizibil. Ar trebui elaborate protocoale pentru gestionarea infecțiilor potențiale în aceste locuri, care să fie comunicate în mod clar lucrătorilor din transporturi și să fie ușor accesibile pasagerilor.

30. **În cazul în care distanțarea fizică este mai dificil de asigurat, ar trebui instituite garanții și măsuri suplimentare care să asigure niveluri de protecție echivalente.** În plus, în cazul în care există diverse alternative pentru a ajunge la o destinație, **ar trebui să se acorde prioritate acelor opțiuni în cazul cărora distanțarea fizică poate fi asigurată în mod corespunzător**, în conformitate cu recomandările autorităților din domeniul sănătății publice.
31. **Reducerea riscului de infecții la nivelul nodurilor de transport și al vehiculelor din cadrul tuturor modurilor de transport** ar trebui să constituie o prioritate. Ar trebui asigurată curățarea și dezinfectarea minuțioasă și regulată a nodurilor de transport și a vehiculelor, pentru toate modurile de transport. La nivelul nodurilor de transport și în vehicule **ar trebui să se asigure disponibilitatea produselor care conțin gel igienizant/dezinfectant**.

32. Ar trebui puse la dispoziție dotări și ar trebui să se pună în aplicare protocoale la nivelul nodurilor de transport pentru a **izola imediat persoanele suspectate de COVID-19**, până la luarea unor măsuri suplimentare corespunzătoare. În acest scop, ar trebui să fie stabilite zone sigure desemnate și personal dedicat și specializat, care să dispună de echipament de protecție adecvat. **Disponibilitatea dotărilor medicale existente și a personalului medical existent** (de exemplu, în aeroporturi, porturi sau la bordul navelor) **ar trebui amplificată** pentru a face față creșterii volumelor traficului, pe măsură ce restricțiile sunt eliminate.
33. **Vânzarea electronică a biletelor de transport și rezervările în avans ale locurilor ar trebui să aibă prioritate** pentru a reduce aglomerările de grupuri de călători în zone specifice (de exemplu, automatele pentru bilete și punctele de vânzare) și pentru a controla mai bine numărul permis de călători, asigurând în același timp accesibilitatea vânzărilor de bilete pentru persoanele care nu au acces la mijloace electronice sau care nu pot utiliza aceste mijloace electronice. Pe cât posibil, ar trebui favorizat un mediu fără contacte fizice.
34. Vânzările de alte mărfuri, inclusiv de produse alimentare și de băuturi, pot fi limitate în vehicule. Pentru a reduce riscul de infecții, **operatorii de unități integrate de vânzare cu amănuntul, cum ar fi magazinele scutite de taxe vamale, ar trebui să ia măsuri adecvate**, inclusiv, de exemplu: gestionarea fluxurilor de pasageri pentru a asigura distanțarea (inclusiv utilizarea marcajelor de podea, optimizarea afișajelor, dacă este necesar, limitarea numărului de clienți); curățarea și dezinfectarea periodică a locurilor, a echipamentelor și a mărfurilor; amplasarea de paravane între clienți și personalul din sectorul comerțului cu amănuntul în dreptul casieriilor; punerea la dispoziție a unui număr suficient de stații de igienizare a mâinilor în întreaga unitate de vânzare cu amănuntul și instituirea obligativității utilizării lor, în special la

community.pdf). Va fi de competența autorităților naționale de sănătate/siguranță să facă precizări suplimentare în discuțiile cu părțile interesate per mod de transport, pe baza riscurilor epidemiologice din țara respectivă, pe baza disponibilității și a altor considerente. Anumiți lucrători din transporturi și, respectiv, pasagerii, pot fi expuși la niveluri diferite de risc.

punctele de intrare și ieșire; furnizarea de informații clar vizibile pentru clienți cu privire la comportamentul adecvat care conferă siguranță; și asigurarea faptului că personalul din unitățile de vânzare cu amănuntul este instruit și echipat în mod corespunzător pentru a se ocupa de clienți și de mărfuri în conformitate cu orientările furnizate de autoritățile sanitare cu privire la comportamentul care conferă siguranță în cursul epidemiei de COVID-19.

35. Pe lângă alte măsuri menite să limiteze riscul de infecție, **măsurile de depistare și avertizare a contacților**, de exemplu prin utilizarea aplicațiilor mobile, **ar putea fi aplicate în mod voluntar de pasageri**, pentru a detecta și întrerupe lanțurile de infecții și pentru a reduce riscul răspândirii lor, atâta timp cât riscurile de transmitere persistă. Accesul la serviciile de transport nu ar trebui să fie condiționat de utilizarea aplicațiilor de depistare a contacților. Având în vedere caracterul transfrontalier al transportului, este important să se asigure interoperabilitatea și acceptarea reciprocă a acestor măsuri. În cazul în care sunt puse în aplicare, măsurile de depistare a contacților ar trebui să fie strict limitate la contracararea epidemiei de COVID-19 și ar trebui să fie instituite în conformitate cu setul comun de instrumente al UE aferent rețelei de e-sănătate pe aplicațiile mobile pentru a sprijini depistarea contacților în lupta UE împotriva COVID-19[15], cu orientările Comisiei privind aplicațiile[16] și cu orientările Comitetului european pentru protecția datelor[17], asigurând cel mai înalt nivel posibil de confidențialitate a datelor.

36. Operatorii de transport și prestatorii de servicii ar trebui să dispună de **protocoale specifice în cazul în care pasagerii se îmbolnăvesc sau prezintă simptome de COVID-19 în timpul călătoriei sau imediat după o călătorie sau trecere printr-un nod de transport**. Astfel de protocoale ar trebui să includă zone sigure clar identificate pentru pasagerii simptomatici, măsuri definite privind modul de reducere la minimum a expunerii lor la alți pasageri și lucrători din transporturi, modul de colectare și de analizare a tuturor informațiilor relevante privind contactele cu alți pasageri și lucrători din transporturi etc. În caz de rezervare de locuri, ar trebui să se prevadă posibilitatea de a identifica și de a avertiza ceilalți pasageri aflați în apropiere.

d) Acțiuni viitoare

37. Pentru a restabili niveluri regulate de servicii de transport și de conectivitate, în absența unui vaccin, **va fi necesară** o combinație flexibilă care să includă **utilizarea crescută a echipamentelor individuale de protecție adecvate, ventilația adecvată și sigură, dacă este posibil folosind aer exterior și evitând simpla recirculație a aerului interior, creșterea capacităților de depistare voluntară a contacților și a capacităților de decontaminare.**

38. Pe termen mediu/lung, se recomandă ca toate măsurile extraordinare puse în aplicare în timpul epidemiei de COVID-19 să fie monitorizate, evaluate și reexaminate continuu și la momentele oportune, cu excepția cazului în care situația epidemiologică impune extinderea lor sau în cazul în care respectivele măsuri au îmbunătățit sistemele de transport și eficiența lor.

[15] https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

[16] Comunicare a Comisiei Orientări în domeniul protecției datelor privind aplicațiile care sprijină combaterea pandemiei de COVID-19, JO C 124I, 17.4.2020, p. 1.

[17] https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_ro

39. Aplicarea continuă a măsurilor antiepidemice, precum și relaxarea lor și restabilirea treptată a serviciilor de transport și a conectivității **nu ar trebui să ducă la o reducere, nici măcar temporară, a nivelurilor înalte ale standardelor UE în materie de siguranță și securitate în domeniul transporturilor, inclusiv în ceea ce privește sănătatea și siguranța lucrătorilor din transporturi**. Este necesar să se evite adăugarea unor noi probleme de siguranță sau de securitate a transporturilor la problemele cu care deja ne confruntăm ca urmare a epidemiei de COVID-19.

III. Orientări practice privind măsurile specifice de asigurare a transportului de pasageri în condiții de siguranță pentru toate modurile de transport în contextul epidemiei de COVID-19

a) Recomandări universale

40. Principiile menționate anterior ar trebui să orienteze relansarea progresivă generală și creșterea transportului de pasageri în întreaga UE pentru toate modurile de transport în cursul fazei de eliminare a restricțiilor impuse în contextul epidemiei de COVID-19 și al redresării economice ulterioare. Aceste principii comune ar trebui să faciliteze acceptarea reciprocă a măsurilor puse în aplicare în cadrul UE, dar și în raport cu țările din afara UE, pentru a permite continuarea efectivă a serviciilor de transport. După cum s-a menționat în secțiunea anterioară, ar trebui să se aplice anumite principii și măsuri pentru nodurile de transport și vehicule în cazul tuturor modurilor de transport, cu ajustări specifice care să țină cont de circumstanțele, nevoile și fezabilitatea specifice fiecărui mod.

41. Printre aceste măsuri universale se numără, în special:

    a. Cel puțin în timpul relaxării inițiale a restricțiilor, este posibil să fie necesară reducerea numărului de pasageri din vehiculele care operează în anumite moduri de transport pentru a se asigura faptul că toate cerințele de distanțare fizică aplicabile sunt respectate în mod corespunzător.

    b. Utilizarea voluntară a aplicațiilor de depistare a contacților ar trebui să fie considerată drept un mijloc suplimentar de atenuare a riscurilor.

    c. Lucrătorii din transporturi ar trebui să fie echipați cu un echipament individual de protecție și, dacă este posibil, separați de pasageri prin bariere.

    d. Curățarea și dezinfectarea frecventă a nodurilor de transport și a vehiculelor, precum și creșterea frecvenței colectării deșeurilor.

    e. Instalarea sistematică a unor stații de dezinfectare a mâinilor și impunerea utilizării lor ori de câte ori este posibil.

    f. Îmbunătățirea ventilației, a filtrării aerului și, dacă este cazul, utilizarea cu prioritate a aerului natural.

    g. Purtarea măștilor de către pasageri, în special în cazul în care măsurile de distanțare nu pot fi respectate în totalitate în orice moment.

    h. Biletele și informațiile ar trebui furnizate electronic și automat. Vânzarea electronică prealabilă a biletelor ar trebui să fie puternic promovată și favorizată, la fel și procedurile de înregistrare în avans, de rezervare și de înscriere.

i. Înregistrarea, încărcarea și descărcarea bagajelor ar trebui să fie organizate astfel încât să se evite aglomerarea pasagerilor.

j. Atunci când este posibil, comandarea în prealabil a serviciilor și a alimentelor sau băuturilor la bord ar trebui să fie facilitată la momentul rezervării, pentru a reduce contactul dintre personal și pasageri.

k. Informațiile privind procedurile puse în aplicare pentru a adopta un comportament care conferă siguranță, precum și echipamentul de protecție necesar pentru pasageri, ar trebui să fie accesibile și afișate în mod vizibil la nivelul nodurilor de transport și în vehicule, iar ele ar trebui să fie puse la dispoziție în avans pentru orice călătorie.

42. Organizațiile părților interesate, operatorii și prestatorii de servicii care își desfășoară activitatea în cadrul diverselor moduri de transport ar trebui să elaboreze și să pună în aplicare măsuri adecvate care să vizeze circumstanțele specifice fiecărui mod. Ele ar trebui să fie în conformitate cu principiile și recomandările generale și specifice modurilor, formulate în prezentele orientări. Respectivele măsuri ar trebui să fie revizuite în permanență și, dacă este necesar, să fie adaptate pentru a le asigura eficacitatea în ceea ce privește protejarea sănătății lucrătorilor din transporturi și a pasagerilor.

43. În plus, ar trebui aplicate următoarele măsuri, ținând seama de caracteristicile și de necesitățile specifice fiecărui mod de transport:

b) Aviație

44. În sectorul aviației există o experiență îndelungată în domeniul gestionării riscurilor în materie de siguranță și securitate, care este utilizată pentru a funcționa într-un mediu foarte controlat. Recâștigarea încrederii pasagerilor în faptul că aviația este un mod de călătorie sigur va fi esențială pentru ieșirea din criză. În acest sens, va fi esențial ca **părțile interesate din domeniul aviației și al sănătății să comunice pe scară largă cu privire la măsurile în vigoare**, precum și cu privire la modul în care aceste măsuri atenuează riscurile. Sectorul aviației ar trebui să asigure faptul că măsurile sunt foarte vizibile, coordonate și comunicate pasagerilor în orice moment.

45. **Atenuarea riscului de răspândire a COVID-19 ar trebui să urmeze aceleași principii cu cele utilizate pentru gestionarea riscurilor în materie de siguranță și securitate**, inclusiv pentru monitorizarea conformității, revizuirea eficacității măsurilor la intervale regulate și adaptarea măsurilor la nevoile în continuă schimbare și la metodele și tehnologiile îmbunătățite – ținând seama, totuși, de faptul că aeroporturile și companiile aeriene nu sunt calificate să presteze servicii de sănătate, cum ar fi luarea de decizii de screening sanitar al pasagerilor, care ar trebui să fie puse în aplicare de către autoritățile competente.

46. Pentru a asigura faptul că măsurile la plecare și la sosire sunt comparabile, evitându-se astfel ca deplasările să devină excesiv de greoaie sau chiar imposibile, este esențial **să se asigure aplicarea unor măsuri echivalente** care să se bazeze pe principii comune, care atenuează într-un mod adecvat riscurile relevante pentru sănătate și care să fie acceptate reciproc la punctul de plecare și de sosire. Pentru a le facilita, este util să se elaboreze criterii concrete care ar trebui să fie transpuse într-o abordare recunoscută la nivel internațional. Utilizarea unor standarde echivalente și aplicarea reciprocității în ceea ce privește măsurile și acceptarea acestora pot fi catalizatori fundamentali ai aviației în UE și în contextul global. Prin urmare, cooperarea strânsă

cu țări terțe și cu partenerii internaționali, inclusiv cu Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), va fi esențială.

47. În colaborare cu Comisia, Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor (ECDC) și autoritățile competente, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) vor prezenta în următoarele săptămâni orientări operaționale tehnice pentru a facilita o abordare coordonată și pentru a asista autoritățile aeronautice naționale, companiile aeriene, aeroporturile și alte părți interesate din domeniul aviației. Aceste orientări operaționale tehnice vor ține seama de principiile de management al siguranței elaborate pentru a asigura siguranța sistemului aviatic european și vor stabili un **protocol de bază privind sănătatea în sectorul aviației**, propus pentru aplicare în întreaga UE.

48. Protocolul ar trebui să includă următoarele măsuri:

    a. Îmbunătățirea ventilației, filtrarea aerului la nivelul asigurat în spitale și utilizarea unor fluxuri verticale de aer.
    b. Limitarea riscurilor de contaminare de-a lungul parcursului călătoriei (de exemplu, evitarea concentrării pasagerilor, limitarea interacțiunilor la bord, explorarea celei mai potrivite alocări a locurilor pe baza constrângerilor tehnice și favorizarea utilizării documentelor și a mijloacelor de plată electronice).
    c. Reducerea mișcărilor în cabină (de exemplu, mai puține bagaje, mai puține interacțiuni cu echipajul).
    d. Gestionarea adecvată a fluxurilor de pasageri (de exemplu, consiliere privind sosirea mai devreme la aeroport; prioritizarea înregistrării electronice/a autoînregistrării; asigurarea distanțării și reducerea la minimum a contactelor la punctele de predarea a bagajelor, de control de securitate și de control la frontieră, de îmbarcare și de colectare a bagajelor); pasagerii ar trebui să primească înaintea deplasării informații accesibile cu privire la procedurile din aeroport care preced călătoriei.

49. Viitoarele orientări tehnice operaționale ale AESA/ECDC vor specifica măsuri suplimentare de atenuare a riscurilor, în strânsă coordonare cu autoritățile naționale competente, cu scopul de a pune în aplicare măsuri pentru operarea zborurilor în mod coerent pe teritoriul UE.

c) Transportul rutier

50. Ar trebui să se asigure niveluri înalte de igienă în toate zonele terminalelor, în zonele de odihnă (de exemplu, de-a lungul autostrăzilor), în locurile de parcare acoperite, în stațiile de alimentare cu combustibil și în stațiile de încărcare electrică, inclusiv curățarea și dezinfectarea periodică, pentru a limita riscul de contagiune pentru utilizatorii drumurilor. În stații ar trebui să fie pusă în aplicare gestionarea fluxului de pasageri. În cazul în care nu se pot asigura niveluri adecvate de sănătate publică, ar trebui să fie luată în considerare închiderea anumitor halte sau stații.

51. **Transportul cu autobuzul și autocarul**: Pentru ca deplasările cu autobuze și autocare să se reia treptat, vor fi necesare măsuri adecvate care să țină cont de distincția dintre serviciile regionale și cele pe distanță lungă. În special în ceea ce privește serviciile internaționale de transport cu autobuzul/autocarul, pentru a fi eficace, metodele ar trebui să fie coordonate între statele membre și operatori. Ar trebui introduse practici de operare sigure, cum ar fi urcarea la bord prin ușile din spate și utilizarea pentru ventilare, cât mai mult posibil, a ferestrelor în locul aerului

condiționat. În plus, așezarea pe scaune ar trebui să fie optimizată în măsura în care este fezabilă (de exemplu, familiile pot sta împreună, în timp ce persoanele care nu călătoresc împreună ar trebui să fie separate). În microbuze nu ar trebui să li se permită pasagerilor să stea lângă conducătorul auto, decât dacă este posibilă separarea fizică. Operatorii de servicii regulate de transport cu autobuzul vor trebui să fie în măsură să reconstituie progresiv rețeaua, în funcție de restricțiile naționale. Pentru a facilita acest deziderat, statele membre ar trebui să instituie proceduri simplificate și rapide pentru a permite operatorilor să își adapteze rapid serviciile, fără a compromite sănătatea și siguranța lucrătorilor din domeniul transporturilor. Dacă este posibil, contactele personalului cu bagajele pasagerilor ar trebui să fie limitate, iar pasagerii ar trebui să se ocupe de încărcarea și descărcarea propriilor bagaje.

52. **Transportul cu automobil/microbuz la cerere (taxi, vehicule private închiriate)**: Serviciile de taximetrie și de vehicule private închiriate au continuat, în mare parte, să funcționeze în condițiile unor măsuri de protecție specifice pentru conducătorii auto și ale unor limitări ale numărului de pasageri la unul singur sau la mai multe persoane care trăiesc sub același acoperiș. Aceste servicii ar trebui să continue să funcționeze cu măsuri specifice de igienă și de atenuare a riscurilor. Societățile ar trebui să pună la dispoziția șoferilor vehiculelor comerciale măști și dezinfectanți. Interioarele vehiculelor ar trebui dezinfectate cât mai frecvent posibil. Șoferii de taxi și de vehicule private închiriate ar trebui să evite contactul fizic cu pasagerii și ar trebui să se acorde întotdeauna prioritate plăților electronice. Întreprinderile ar trebui să pună la dispoziția conducătorilor auto separatoare fizice (de exemplu, perdele de plastic sau bariere) pentru a limita contactul cu pasagerii. Nu ar trebui să li se permită pasagerilor să stea lângă conducătorul auto decât dacă este posibilă separarea fizică. Societățile ar trebui să facă schimb de informații relevante cu pasagerii, înainte de călătorie.

d) Transportul feroviar

53. Pentru reluarea transportului de pasageri, va fi important să se ofere asigurări pasagerilor că pot utiliza transportul în comun în condiții de siguranță. Măsurile trebuie să fie bine comunicate, vizibile și eficace. În special în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar, pentru a fi eficace, măsurile ar trebui să fie coordonate între statele membre și operatori. Asociațiile din sectorul feroviar și organizațiile lucrătorilor conlucrează pentru stabilirea unor norme comune.
54. Având în vedere numărul mare de pasageri transportați zilnic și numărul de stații deservite, respectarea normelor generale pentru un comportament sigur în vederea protejării sănătății publice, în special a distanțării adecvate, depinde și de implicarea și simțul de răspundere al fiecărui pasager. Controalele aleatorii ar trebui să asigure un nivel bun de conformitate.
55. Deoarece transportul pe căile ferate a continuat să funcționeze în cursul epidemiei de COVID-19, există deja o serie de măsuri care pot fi menținute și adaptate, dacă este cazul:
    a. Obligațiile de distanțare ar trebui aplicate trenurilor atunci când este necesar, în special atâta timp cât numărul de pasageri este relativ mic. Pentru a permite distanțarea, frecvența și capacitatea trenurilor ar trebui mărite, dacă este necesar, pentru a reduce densitatea pasagerilor.
    b. Operatorii feroviari ar trebui să pună în aplicare rezervări obligatorii de locuri pentru trenurile de lungă distanță și regionale, cu identificarea numelui/originii și a destinației pasagerilor. În mod alternativ și în special pentru trenurile de scurtă distanță, pasagerii ar trebui să fie obligați să lase scaune goale între ei, cu excepția pasagerilor care provin din aceeași gospodărie.

c. Operatorii feroviari ar trebui să utilizeze sistemele de numărare a pasagerilor de la bord care sunt disponibile în special pentru trenurile de navetă și suburbane (pe baza greutății, a treptelor de la uși, precum și a algoritmilor de numărare prin CCTV, care nu permit identificarea persoanelor) pentru a gestiona capacitatea. Calendarul și alocarea traseelor ar putea necesita ajustări flexibile, inclusiv optimizarea capacității în mod coordonat, pentru a reflecta cererea și necesitatea de a reduce densitatea călătorilor.
d. În stații ar trebui să fie pusă în aplicare gestionarea fluxului de pasageri. În cazul în care nu se pot asigura niveluri adecvate de sănătate publică, ar trebui să fie luată în considerare închiderea anumitor halte sau stații.
e. Călătoriile în afara orelor de vârf ar trebui să fie încurajate cu stimulente, cum ar fi prețuri ajustate sau orare de lucru flexibile în cazul trenurilor de navetiști, pentru a evita aglomerarea.
f. Pentru a evita ca pasagerii să fie nevoiți să atingă mânere de uși sau butoane, ușile ar trebui deschise la fiecare oprire, fie automat, fie de la distanță, de către mecanicul de locomotivă.

56. Agenția Europeană a Căilor Ferate (ERA), care dispune de expertiză relevantă în ceea ce privește operațiunile feroviare și metodele comune de siguranță, precum și o vastă rețea de canale de comunicare (cu autorități, operatori și fabricanți), este pregătită să joace un rol esențial pentru a asigura schimbul de cele mai bune practici. Întreprinderea comună Shift2Rail explorează deja posibilitățile de a sprijini dezvoltarea unor aplicații, pe baza datelor anonimizate și agregate[18], pentru a înțelege aglomerările din stații, ceea ce ar putea aduce beneficii și transportului public.

e) Transportul naval

57. Transportul naval de pasageri s-a redus în mod semnificativ. Vor fi necesare măsuri de asigurare a sănătății publice pentru a restabili încrederea, atât a pasagerilor, cât și a echipajelor. Măsurile ar trebui să fie adaptate la tipul de navă și la natura și durata călătoriei, care pot varia în mod semnificativ în transportul naval. Ar putea fi necesară creșterea numărului de nave și de curse, în special în cazul în care transportul cu feribotul este esențial din motive de conectare cu zonele îndepărtate și cu insulele.

58. Măsurile pentru lucrătorii din transportul maritim sunt prezentate în detaliu în Orientările privind protecția sănătății persoanelor aflate la bordul navelor[19]. Lucrătorii, inclusiv cei aflați la bordul navelor și în porturi, ar trebui să aibă acces în orice moment la echipament individual de protecție[20] și la asistență medicală adecvată. Interacțiunile directe dintre persoanele aflate la bord ar trebui reduse pe cât posibil pentru a evita riscul de transmitere.

59. Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) este pregătită să faciliteze schimbul de cele mai bune practici și de informații care pot fi utile autorităților competente și părților interesate (de exemplu, date privind urmărirea navelor, rapoarte

[18] Recomandarea (UE) 2020/518 a Comisiei din 8 aprilie 2020 privind un set comun de instrumente la nivelul Uniunii pentru utilizarea tehnologiei și a datelor în scopul de a combate criza provocată de pandemia de COVID-19 și de a ieși din această criză, în special în ceea ce privește aplicațiile mobile și utilizarea datelor anonimizate privind mobilitatea, JO L 114, 14.4.2020, p. 7.

[19] Comunicare a Comisiei – Orientări privind protecția sănătății, repatrierea și formalitățile de călătorie pentru navigatori, pasageri și alte persoane aflate la bordul navelor, JO C 119, 14.4.2020, p. 1.

[20] Acțiunea comună „Porți sănătoase ale UE” (*EU Healthy Gateways*), Privire de ansamblu asupra echipamentului individual de protecție (EIP) recomandat personalului de la punctele de intrare și echipajului de la bordul mijloacelor de transport în contextul COVID-19.

cu privire la starea sănătății etc.). În plus, având în vedere caracterul internațional al transportului maritim, cooperarea cu țările terțe și cu organizațiile internaționale, inclusiv cu Organizația Maritimă Internațională (OMI), va fi importantă pentru facilitarea cooperării la nivel mondial, precum și a echivalenței și a reciprocității dintre măsurile și practicile conexe COVID-19.

60. Pe baza experienței existente și a măsurilor deja aplicate de statele membre, operatorii și toate celelalte entități implicate în transportul naval (porturi, terminale pentru feriboturi, autorități naționale relevante) ar trebui să aplice următoarele măsuri:

    a. Asigurarea respectării pe nave a cerințelor de distanțare, inclusiv prin reducerea numărului de pasageri permiși.

    b. Limitarea accesului la cheiurile de îmbarcare și debarcare la pasagerii cu bilete de transport; atribuirea de locuri pasagerilor.

    c. Porturile ar trebui să aibă în vedere căi speciale pentru a separa intrarea și ieșirea pasagerilor.

    d. Atunci când condițiile o permit, amplasarea cât mai multor pasageri în spațiile deschise ale navei.

    e. În cazul în care pasagerilor li se recomandă sau li se impune să rămână în vehiculele lor la bordul feriboturilor în timpul călătoriilor scurte (de exemplu, mai puțin de o oră), o astfel de măsură ar trebui să se aplice exclusiv punților deschise, cu excepția cazului în care se iau măsuri de precauție suplimentare în conformitate cu normele aplicabile ale UE. Acolo unde este necesar, capacitatea platformelor ar trebui să fie adaptată pentru a asigura securitatea, iar personalul instruit în stingerea incendiilor ar trebui să fie prezent.

    f. Curățarea și dezinfectarea navelor și a instalațiilor de la țărm ar trebui să urmeze procedurile sugerate[21] în Acțiunea comună „Porți sănătoase ale UE.

    g. Navele de croazieră și, după caz, feriboturile, ar trebui să elaboreze protocoale specifice de curățare și igienă care să vizeze reducerea la minimum a riscului de contaminare în lanț a cabinelor pasagerilor.

    h. Ar trebui elaborate protocoale între operatorii de nave și instalațiile de la țărm pentru persoanele cu infecție COVID-19 presupusă sau confirmată, care să includă măsuri înainte, în timpul călătoriei și după aceasta. În acest scop, ar trebui să fie disponibile proceduri de screening medical, încăperi pentru carantină și să fie organizată o interacțiune adecvată cu persoana aflată în carantină.

    i. Navele de croazieră ar trebui să dispună la bord de o capacitate de testare adecvată pentru depistarea COVID-19, care să fie utilizată în cazul în care se suspectează că un pasager sau un membru al echipajului este infectat.

61. Epidemiile anterioare de COVID-19 de la bordul navelor de croazieră au evidențiat vulnerabilitatea deosebită a mediilor închise în timpul călătoriilor lungi. Înainte de reluarea operațiunilor de către navele de croazieră, operatorii navelor ar trebui să instituie proceduri stricte pentru a reduce riscul de transmitere la bord și să asigure

[21] Proceduri sugerate de curățare și dezinfectare a navelor în timpul pandemiei sau în situați în care un caz de COVID-19 a fost identificat la bord; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

îngrijiri medicale adecvate în caz de infecții. Restabilirea treptată a serviciilor de croazieră ar trebui să fie coordonată la nivelul UE și la nivel internațional, ținând seama de situația sănătății publice din țările în cauză. Înainte de începerea călătoriilor, operatorii de nave de croazieră ar trebui să asigure faptul că, la nevoie, în porturile situate de-a lungul rutei, vor putea asigura pasagerilor și membrilor echipajului tratament medical, vor putea organiza repatrieri și vor putea înlocui membri ai echipajului. Pentru a asigura continuitatea și siguranța transportului maritim, Comisia va continua să ia măsuri pentru a facilita și a coordona eforturile statelor membre de a permite înlocuirea membrilor echipajului în porturile lor.

f) Mobilitatea urbană

62. În multe orașe și regiuni, **transportul public** (autobuze, metrouri, tramvaie, trenuri urbane și suburbane etc.) a continuat să funcționeze pe parcursul epidemiei de COVID-19. Pentru a se asigura pregătirea pentru situația în care numărul pasagerilor va crește din nou, măsurile ar trebui să fie puse în aplicare în mod adecvat, pentru a asigura cel mai înalt nivel de siguranță pentru pasageri, cum ar fi:

    a. Impunerea unei distanțări minime sigure, de exemplu, prin utilizarea autocolantelor sau a marcajelor pe podea în scopul orientării pasagerilor din vehicule pentru a păstra o distanță sigură.

    b. Ar trebui reduse la minimum contactele dintre șoferi și pasageri (de exemplu, prin utilizarea barierelor, închiderea intrării pe ușile din față, promovarea utilizării biletelor și a metodelor de plată electronice)

    c. Creșterea și adaptarea frecvenței operaționale, precum și reajustarea liniilor, pentru a permite o distanțare minimă sigură atunci când numărul de pasageri crește și pentru a deservi mai bine anumite destinații (de exemplu, în cazul în care cererea este deosebit de mare).

    d. Pentru a evita ca pasagerii să fie nevoiți să atingă mânere de uși sau butoane, ușile ar trebui deschise la fiecare oprire, fie automat, fie de la distanță, de către mecanicul de locomotivă.

    e. Optimizarea fluxurilor de pasageri în stații și nodurile de transport, pentru a evita aglomerarea și orele de vârf, precum și reducerea la minimum a contactelor, prin utilizarea tehnologiilor inovatoare și a aplicațiilor mobile (de exemplu, predicția densității și a numărului de pasageri, instalarea unor contoare de pasageri la uși care să aibă o limită maximă, organizarea unor intervale orare de transport prin rezervare etc.) și permiterea flexibilității orarelor de lucru.

63. Este esențial să se comunice în mod clar toate măsurile luate, pentru a facilita punerea lor în aplicare fără probleme, pentru a înlătura neliniștile cetățenilor și pentru a menține încrederea lor în transportul public. Campaniile de comunicare (de exemplu, privind respectarea marcajelor de pe sol sau podea) s-au dovedit a fi, de asemenea, eficace. Multe dintre măsurile care ar putea fi necesare (de exemplu, gestionarea mulțimilor, a accesului la platforme și la vehicule, menținerea distanțării fizice etc.) au efecte care depășesc sfera transportului public și ar trebui elaborate în cooperare cu autoritățile sanitare și cu alte părți interesate, cu o definire clară a drepturilor și obligațiilor fiecărui actor. Costurile suplimentare rezultante ar putea fi incluse în contractele de servicii publice.

64. **Soluțiile de mobilitate partajată**: Întreprinderile care oferă soluții de mobilitate partajată ar trebui să ia diverse măsuri pentru a proteja conducătorii auto și pasagerii împotriva infectării. Vehiculele de închiriat ar trebui dezinfectate minuțios după fiecare utilizare, iar vehiculele utilizate partajat ar trebui dezinfectate cel puțin o dată în pe zi în zilele în care sunt utilizate. Ar trebui să se intensifice dezinfectarea obiectelor în cadrul serviciilor bazate pe stații (de exemplu, bicicletele partajate). Companiile de închiriere a bicicletelor și a scuterelor electrice ar trebui să le dezinfecteze cel puțin la fiecare schimbare a bateriei.

65. **Mobilitate activă**: Multe orașe europene iau măsuri pentru a face ca mobilitatea activă (mersul pe jos și cu bicicleta) să devină o opțiune de mobilitate sigură și mai atractivă în timpul epidemiei de COVID-19. Zonele urbane ar putea lua în considerare extinderea temporară a zonelor pietonale și o zonă mărită pe carosabil pentru opțiunile de mobilitate activă, pentru a facilita necesitatea populației de a se deplasa într-un mod sigur și eficient, reducând, în același timp, limitele de viteză ale vehiculelor în zonele cu mobilitate activă sporită.

66. **Schimbul de cele mai bune practici**, de idei și de inovații pentru o mobilitate sigură în zonele urbane și suburbane în cursul epidemiei de COVID-19 a început prin platforme și rețele dedicate și este esențial să se dezvolte în continuare o astfel de cooperare și de partajare a cunoștințelor. Comisia va reuni, de asemenea, statele membre, autoritățile locale și părțile interesate active în domeniul mobilității urbane, pentru a analiza impactul acestei epidemii, pentru a extrage învățăminte și pentru a colecta experiențele acumulate până în prezent, precum și pentru a identifica oportunitățile de viitor pentru o mobilitate mai sustenabilă în UE, în conformitate cu Pactul verde european.

IV. **Concluzie**

67. Comisia va continua să colaboreze cu alte instituții, agenții și organisme ale UE, cu statele membre, cu părțile interesate din domeniul transporturilor și cu partenerii internaționali în vederea coordonării acțiunilor și a facilitării punerii în aplicare a acestor orientări, într-un mod transparent și obiectiv. Comisia va veghea ca măsurile antiepidemice și eliminarea lor progresivă să nu submineze piața unică sau să creeze efecte discriminatorii, contrare tratatelor, între operatorii de transport din UE și prestatorii de servicii și ca ele să nu genereze discriminări între cetățenii sau lucrătorii din UE pe motive de naționalitate.

68. Situația rămâne dinamică, iar Comisia va continua să colaboreze cu autoritățile competente, cu organizațiile părților interesate, cu operatorii de transport și cu prestatorii de servicii în vederea adaptării și actualizării abordărilor și măsurilor noastre, ținând seama de cele mai recente evoluții epidemiologice, de rezultatele evaluărilor eficacității măsurilor existente, precum și de nevoile cetățenilor UE și ale economiei noastre. Atât timp cât epidemia de COVID-19 continuă, autoritățile publice, părțile interesate și cetățenii trebuie să rămână vigilenți și să păstreze un nivel înalt de pregătire pentru o eventuală creștere a numărului de infecții. În acest context, Comisia va monitoriza în permanență aplicarea acestor orientări și le va actualiza, dacă este necesar, pentru a le asigura eficacitatea în contextul unor circumstanțe în continuă modificare.

69. Deși restabilirea serviciilor de transport și a conectivității reprezintă o preocupare centrală, este necesar să se aibă în vedere redresarea sustenabilă și inteligentă a

sectorului transporturilor din UE, astfel încât acesta să-și poată redobândi soliditatea dinainte de criză, să rămână competitiv la nivel mondial și să continue să fie o parte fundamentală a economiei și a vieții cetățenilor din UE. Lecțiile învățate de pe urma crizei determinate de COVID-19 vor fi reflectate în viitoarea Strategie pentru mobilitate sustenabilă și inteligentă din 2020.

COPIE LEGALIZATĂ
Pentru Secretarul General,

Jordi AYET PUIGARNAU
Director Grefă
COMISIA EUROPEANĂ