

II

(Communications)

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de
déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires**

(2020/C 119/01)

Résumé

- La pandémie de COVID-19 a des effets considérables sur le transport maritime et sur les personnes à bord des navires. Les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et services essentiels ⁽¹⁾ indiquent que les États membres devraient faciliter le transit des citoyens de l'UE et des ressortissants de pays tiers qui sont résidents de l'UE pour qu'ils rentrent chez eux. Il convient de faciliter le transit et le déplacement des travailleurs exerçant des fonctions essentielles ⁽²⁾, quelle que soit leur nationalité, afin de garantir la continuité de l'activité professionnelle.
- Les personnes à bord des navires devraient être en mesure d'effectuer des déplacements essentiels. Les citoyens de l'UE bloqués dans un État membre autre que celui de leur nationalité ou de leur lieu de résidence, dans un pays tiers ou en haute mer devraient pouvoir rentrer chez eux, si leur état de santé le permet ⁽³⁾. C'est aux armateurs et aux exploitants de navires de croisière qu'incombe au premier chef la responsabilité de pourvoir au retour des personnes se trouvant à bord, que le débarquement ait lieu à l'intérieur ou à l'extérieur de l'UE.
- De nombreux gens de mer sur les navires de marchandises dans les eaux européennes sont des ressortissants de pays tiers. Indépendamment de leur nationalité, ils devraient pouvoir se rendre dans les ports où ils doivent embarquer et être autorisés à débarquer et à rentrer chez eux, ce qui contribuerait également à garantir que le secteur reste en activité à moyen et à long terme, comme le confirme la communication sur la mise en œuvre des voies réservées ⁽⁴⁾. Le transport maritime ne peut se poursuivre de manière ininterrompue que si les changements d'équipage peuvent s'effectuer. Le marché intérieur est ainsi protégé: les marchandises sont livrées dans l'UE et l'exportation et l'importation de cargaisons en provenance et à destination de ports de l'UE peuvent avoir lieu. Dès lors, il convient que les États membres désignent des ports où les changements d'équipage sont facilités.
- Dans le monde, il existe environ 600 000 gens de mer de toutes nationalités qui travaillent à bord de navires ayant un lien avec l'UE. L'Organisation maritime internationale recommande que les changements d'équipage soient possibles dans le monde entier ⁽⁵⁾. Afin de garantir la continuité et la sécurité du transport maritime, la Commission prend des mesures pour faciliter et coordonner les efforts déployés par les États membres pour permettre les changements d'équipage dans leurs ports.

⁽¹⁾ Lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels, C(2020) 1753 final du 16.3.2020, JO C 86 I, p. 1.

⁽²⁾ Cela comprend notamment les gens de mer, le personnel du transport maritime et les pêcheurs.

⁽³⁾ Les personnes qui se trouvent à bord de navires devraient pouvoir se déplacer lorsqu'elles ne présentent pas de symptômes, n'ont pas été particulièrement exposées à un risque d'infection et ne sont pas considérées comme représentant une menace pour la santé publique.

⁽⁴⁾ Communication de la Commission sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels, C(2020) 1897 final, JO C 96 I, du 24.3.2020, p. 1.

⁽⁵⁾ Lettre circulaire de l'OMI No 4204/Add. 6 du 27 mars 2020.

I. Orientations générales

1. La continuité des services de transport maritime revêt une importance stratégique majeure pour l'UE étant donné que 75 % des marchandises arrivant dans l'UE et en sortant, ainsi que 30 % des biens circulant au sein du marché intérieur, sont transportés par voie maritime. Les mesures restrictives qui ont été adoptées pour lutter contre la pandémie de COVID-19 devraient avoir le moins d'incidence possible sur la libre circulation des marchandises afin de maintenir l'activité économique. Il convient que les restrictions n'entraînent aucune perturbation grave des chaînes d'approvisionnement, des services essentiels et des économies des États membres ou de l'UE dans son ensemble.
2. Conformément à la *communication sur la mise en œuvre des voies réservées*, il convient d'autoriser le transit des gens de mer et de leur permettre de franchir les frontières afin qu'ils puissent prendre leurs fonctions à bord des navires de marchandises et rentrer chez eux après la fin de leur contrat. Lorsque les États membres réalisent des dépistages sanitaires, ceux-ci ne devraient pas retarder de manière significative l'embarquement ou le rapatriement des gens de mer.
3. Il y a lieu de prendre, dans les ports de l'UE, des mesures visant à protéger le personnel du transport maritime et les travailleurs portuaires, ainsi que les gens de mer et les autres personnes à bord, lors de leur embarquement et de leur débarquement ⁽⁶⁾. Pour leur santé et leur sécurité, il convient, comme le prévoit la législation de l'UE sur la santé et la sécurité au travail, d'évaluer tous les risques et de mettre en place les mesures de prévention et de protection appropriées ⁽⁷⁾. L'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail a fourni des informations précises sur la sécurité et la santé des travailleurs en matière de protection contre l'exposition à la COVID-19 ⁽⁸⁾. Il convient également de prendre en compte les *conseils aux exploitants de navires en matière de préparation et de réaction face à l'épidémie de COVID-19* ⁽⁹⁾, rédigés dans le cadre de l'action commune EU Healthy Gateways. Lorsqu'une personne à bord est considérée comme présentant potentiellement un risque pour la santé publique, il y a lieu de prendre des mesures appropriées pour éviter la transmission tout en offrant un accès rapide à des soins médicaux adéquats, quelle que soit la nationalité de la personne en question. Des soins de santé devraient également être proposés aux personnes qui étaient en contact avec elle. Les membres d'équipage suspectés d'être infectés devraient s'isoler, autant que faire se peut, et s'efforcer de débarquer le plus rapidement possible pour se faire tester. Ils devraient porter un masque médical et éviter tout contact avec d'autres personnes ne portant pas d'équipement de protection individuelle, à bord et lors de leur débarquement.
4. Les États membres devraient consulter les organisations représentatives des travailleurs et des employeurs dans le secteur du transport maritime et le secteur portuaire lors de la mise en œuvre des mesures prévues par les présentes lignes directrices.

II. Rapatriement des personnes à bord des navires de croisière et de tous les autres navires

Recommandations concernant les navires de croisière

5. Face à la pandémie de COVID-19, les exploitants de navires de croisière ont cessé temporairement d'exercer leurs activités. L'arrêt des activités devrait contribuer à limiter les nouveaux cas de transmission sur les navires de croisière. La responsabilité de l'organisation du retour des passagers et des membres d'équipage des navires de croisière qui vont être désarmés incombe au premier chef à l'exploitant de navires de croisières ⁽¹⁰⁾. Cela peut comprendre le rapatriement depuis des ports situés à l'extérieur de l'UE et, notamment, l'organisation de vols charters ou de déplacements par d'autres moyens de transport, s'il y a lieu.

⁽⁶⁾ Le personnel du transport maritime comprend les membres du personnel travaillant à bord des navires de commerce nationaux et internationaux, des navires marchands, des navires de remorquage et de dragage, des navires du secteur pétrolier et gazier, des navires de ravitaillement en mer, des navires d'appui et de réserve actifs dans le secteur de l'approvisionnement en énergie, ainsi que le personnel opérationnel, technique et de sécurité à terre qui contribue à l'exploitation et aux opérations maritimes.

⁽⁷⁾ Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

⁽⁸⁾ «COVID-19: guidance for the workplace», <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

⁽⁹⁾ https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480

⁽¹⁰⁾ Une croisière répond généralement à la définition de «forfait» et entre donc dans le champ d'application de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Cette directive fixe les obligations incombant à l'organisateur, notamment l'obligation d'apporter une aide aux voyageurs en difficulté. Un organisateur de croisières est tenu d'assurer l'acheminement des voyageurs jusqu'au port de débarquement prévu dans le contrat de voyage à forfait. Si le transport du voyageur (par exemple, son vol) à destination et au départ du port d'embarquement/de débarquement est compris dans le forfait, l'organisateur doit le rapatrier jusqu'à son point d'origine. Les organisateurs de voyages à forfait sont tenus de souscrire une protection contre l'insolvabilité qui couvre le rapatriement des voyageurs, dès lors que le contrat de voyage à forfait comprend le transport des passagers.

6. Pour les navires battant pavillon d'un État membre de l'UE, l'État du pavillon devrait autoriser les passagers et l'équipage à débarquer dans l'un de ses ports. Les États membres devraient apporter une aide à l'exploitant de navires de croisière pour que les dispositions nécessaires pour le rapatriement et l'accès à des soins médicaux appropriés soient prises.
7. Si, pour l'État du pavillon, il n'est pas possible d'accueillir un navire, cet État devrait prêter assistance aux exploitants de navires de croisière afin de prendre des dispositions appropriées avec d'autres États membres de l'UE ou avec des pays tiers. Ces dispositions devraient réduire au minimum la durée de séjour en mer du navire, tout en assurant la mise à disposition de bonnes infrastructures médicales et de connexions de transport pour les rapatriements. Elles devraient comprendre des mesures visant à faciliter l'amarrage du navire, le débarquement des passagers, les dépistages et traitements médicaux. Elles devraient porter, en outre, sur le rapatriement des passagers et de l'équipage depuis le port de l'autre État membre ou du pays tiers. Une attention particulière devrait être portée aux besoins des passagers vulnérables.
8. Si le navire bat pavillon d'un pays tiers, les États membres devraient l'accueillir pour des raisons humanitaires. En pareil cas, il leur est recommandé de demander à l'exploitant de navires de croisière de prendre les dispositions d'ordre financier et logistique appropriées (par exemple, les équipements de protection individuelle requis, les installations de quarantaine, la location de bus, les vols charters) avant l'amarrage, conformément aux obligations qui lui incombent. En l'absence de telles dispositions, il convient d'envisager de faire débarquer rapidement et en toute sécurité les personnes se trouvant à bord et de faciliter leur transit vers leur pays de résidence.
9. Si des personnes infectées par le coronavirus (COVID-19) se trouvent à bord, l'État du port d'escale devrait envisager de les débarquer dans un endroit où les hôpitaux permanents ou temporaires environnants disposent d'une capacité suffisante pour fournir des soins médicaux adéquats. Les passagers et les membres d'équipage non infectés ou asymptomatiques ayant débarqué devraient être conduits dans des installations de quarantaine pour subir des contrôles médicaux de suivi, s'il y a lieu, ou, si ce n'est pas le cas, être rapatriés directement.
10. Pour permettre le débarquement de ressortissants de pays tiers pour des raisons humanitaires et pour faciliter le rapatriement, lorsqu'il s'agit de ressortissants de pays tiers soumis à visa qui, pour des raisons d'urgence, n'ont pas été en mesure de demander de visa à l'avance, les États membres devraient délivrer les visas nécessaires à la frontière.
11. Si un navire de croisière à bord duquel se trouvent des citoyens de l'UE doit accoster dans un pays tiers, les États membres peuvent activer en dernier ressort le mécanisme de protection civile de l'Union, par exemple en l'absence de vols commerciaux disponibles. Si les conditions sont réunies, la Commission, le Service européen pour l'action extérieure et la délégation de l'UE dans le pays tiers peuvent fournir une assistance au rapatriement.

Recommandations pour tous les navires concernant le transit et le débarquement des passagers et des membres d'équipage

12. En ce qui concerne le transit des passagers et des membres d'équipage, les États membres devraient suivre les orientations concernant la mise en œuvre de la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE, la facilitation du régime de transit pour le rapatriement des citoyens de l'UE et les effets sur la politique des visas ⁽¹¹⁾.
13. En particulier, les États membres doivent faciliter le transit des citoyens de l'Union ainsi que celui des ressortissants de pays tiers titulaires d'un titre de séjour ou d'un visa de long séjour qui retournent dans l'État membre dont ils ont la nationalité ou dans lequel ils résident ⁽¹²⁾. Les États membres devraient appliquer la communication de la Commission sur les lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Communication de la Commission intitulée «COVID-19 - Orientations concernant la mise en œuvre de la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE, la facilitation du régime de transit pour le rapatriement des citoyens de l'UE et les effets sur la politique des visas», C (2020) 2050 final, JO C 102 I du 30.3.2020, p. 3.

⁽¹²⁾ *ibid.*

⁽¹³⁾ Communication de la Commission - Lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19, C(2020) 2051, JO C 102 I du 30.3.2020, p. 12.

14. À cette fin, les États membres devraient établir une liste des ports appropriés qui peuvent être connectés aux couloirs de transit sûrs, mis en place conformément à la *communication sur la mise en œuvre des voies réservées* ⁽¹⁴⁾.
15. Ces consignes s'appliquent également lorsque ces personnes débarquent de navires de croisière et autres navires dans un port de l'UE et souhaitent rentrer dans l'État membre de leur nationalité ou de leur lieu de résidence. Les armateurs ou les exploitants de navires de croisière devraient coordonner le transit d'un plus grand nombre de personnes avec les autorités nationales de l'État membre dans lequel le port est situé, ainsi qu'avec les autorités consulaires locales des pays de nationalité ou de résidence.
16. À cette fin, les armateurs et les exploitants de navires de croisière devraient établir la destination des personnes ayant l'intention de débarquer. Les armateurs et les exploitants de navires de croisière devraient communiquer ces informations, ainsi que le mode de transit ultérieur qu'ils se proposent d'organiser, aux autorités mentionnées au paragraphe précédent.
17. Lorsque les documents de voyage ont expiré en raison de la prolongation de la période passée à bord, les États membres devraient, conformément à la directive 2004/38/CE ⁽¹⁵⁾, permettre aux citoyens de l'UE et aux membres de leur famille qui sont en possession d'un passeport et/ou d'un visa périmé d'entrer sur leur territoire.
18. Lorsque des difficultés temporaires empêchent le rapatriement immédiat de ressortissants de pays tiers en raison des restrictions imposées par le pays de nationalité, les armateurs ou les exploitants de navires de croisière devraient, conformément aux obligations qui leur incombent, prendre des dispositions avec l'État du port d'escale pour assurer la sécurité du séjour des personnes concernées. Ces dispositions devraient inclure l'accès à des soins médicaux et à un hébergement adéquats, pour lesquels les autorités de l'État en question peuvent être autorisées à demander une indemnisation à l'exploitant du navire ⁽¹⁶⁾.
19. Aux fins du rapatriement des personnes à bord susceptibles de présenter une infection au coronavirus (COVID-19), les États membres devraient prendre en compte les *conseils pour les autorités sanitaires et les exploitants de navires qui ont décidé de suspendre les liaisons et pour le stationnement à long terme des navires dans les ports des États membres de l'UE/EEE pendant la pandémie de COVID-19* ⁽¹⁷⁾.
20. En ce qui concerne le rapatriement des citoyens de l'UE se trouvant dans des ports de pays tiers, il convient que l'armateur ou l'exploitant du navire de croisière informe les autorités consulaires des États membres représentés dans le pays tiers et, le cas échéant, la délégation de l'UE des moyens de rapatriement vers l'UE qu'il se propose d'organiser. Les autorités des États membres peuvent obtenir les informations relatives au positionnement des navires de croisière à destination de l'Europe en consultant le système d'échange d'informations maritimes de l'Union ⁽¹⁸⁾ hébergé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Recommandations concernant les autres navires à désarmer

21. C'est à l'armateur qu'incombe au premier chef la responsabilité du rapatriement des gens de mer dont les navires vont être désarmés ⁽¹⁹⁾. L'État du pavillon devrait faciliter le rapatriement des gens de mer se trouvant à bord de ces navires, en particulier lorsqu'il n'y a pas de liaison de transport à destination de l'État membre ou du pays tiers desdits gens de mer. Si un membre d'équipage présente une affection aiguë nécessitant des soins médicaux ou une infection présumée ou confirmée au coronavirus (COVID-19), il convient de prendre les mesures détaillées aux points 4, 19 et 28.

⁽¹⁴⁾ En application de la communication C(2020) 1897 final, publiée au JO C 96 I du 24.3.2020, les États membres sont tenus de désigner tous les points de passage aux frontières intérieures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), ainsi que des points supplémentaires, s'il y a lieu, qui auront le statut de points de passage frontaliers pour les voies réservées et ce, à l'intention des services de transport terrestres, maritimes et aériens.

⁽¹⁵⁾ Directive 2004/38/CE du 29 avril 2004 relative au droit des citoyens de l'Union et des membres de leurs familles de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, JO L 158 du 30.4.2004, p. 77.

⁽¹⁶⁾ Pour les gens de mer, les dispositions de la convention du travail maritime (2006) s'appliquent.

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

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

⁽¹⁹⁾ Voir notamment les normes A2.1 et A2.5.1 de l'annexe de la directive 2009/13/CE et les dispositions connexes de la convention du travail maritime (2006).

III. Changements d'équipage

22. Pour que les services maritimes restent opérationnels, les États membres devraient autoriser les changements d'équipage dans leurs ports.
23. En tant que personnel essentiel, les gens de mer devraient être exemptés des restrictions en matière de déplacement lorsqu'ils sont en transit vers le port où ils prennent leurs fonctions ⁽²⁰⁾. Cette mesure est conforme à la *communication de la Commission sur la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE* ⁽²¹⁾. Les États membres devraient appliquer à cet égard les mesures décrites dans les *lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19* ⁽²²⁾.
24. Même lorsque les changements d'équipage sont autorisés, il est devenu difficile pour les gens de mer de se rendre dans le pays où ils doivent monter à bord des navires, étant donné que les liaisons de transport sont désormais très limitées. Il convient d'envisager des modalités de déplacement ad hoc pour faciliter les déplacements des marins en provenance et à destination des ports maritimes, comme le prévoit la *communication sur la mise en œuvre des voies réservées*.
25. Les gens de mer qui sont ressortissants de pays tiers soumis à l'obligation de visa et qui pour des motifs d'urgence n'ont pas pu demander un visa à l'avance devraient obtenir le visa nécessaire à la frontière.
26. La plupart des États membres ont également pris des mesures pour autoriser la prolongation des contrats d'engagement maritime ⁽²³⁾ sous certaines conditions. Ces conditions sont remplies en cas d'entrave au rapatriement ou au changement d'équipage. Les États membres autorisent également la prorogation des documents périmés de conformité du travail maritime. De même, la prorogation temporaire des titres essentiels est accordée par l'État membre qui les a délivrés et visés jusqu'à la fin de la période d'urgence. L'Organisation maritime internationale (OMI) ⁽²⁴⁾ et l'OIT ⁽²⁵⁾ ont publié des orientations concernant la prorogation des certificats et des contrats d'engagement maritime ⁽²⁶⁾.
27. L'allongement de la durée habituelle de 11 mois d'un contrat d'engagement maritime peut accroître la fatigue et nuire à la santé mentale des gens de mer et à la sécurité maritime. Ces contrats ne devraient donc pas être prolongés au-delà de ce qui est nécessaire. Les gens de mer doivent pouvoir rester à bord si nécessaire pendant une période raisonnable au-delà de leurs périodes de service programmées ⁽²⁷⁾. En cas d'expiration du passeport des gens de mer sans accès aux services consulaires, la prolongation des contrats d'engagement maritime devrait être découragée et le rapatriement facilité. Si le rapatriement n'est pas possible, l'exploitant et l'État du pavillon devraient, avec l'accord des gens de mer, prendre des mesures pour prolonger le contrat d'engagement maritime et mettre en place des dispositions visant à assurer le rapatriement des gens de mer dès que celui-ci est à nouveau possible.
28. Afin de réduire les risques de transmission de la COVID-19, les armateurs devraient mettre en place des procédures de sécurité adéquates à bord lorsqu'un nouvel équipage commence son service. Conformément au droit de l'Union, il y a lieu d'évaluer tous les risques et de mettre en place des mesures de prévention et de protection appropriées ⁽²⁸⁾. Les examens médicaux à effectuer ne devraient pas retarder indûment l'entrée en fonction des gens de mer à bord. Les informations communiquées par l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail et les conseils donnés par les Healthy Gateways de l'UE visés au point 3 sont à prendre en considération.

⁽²⁰⁾ Lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels, C(2020) 1753 final du 16.3.2020, JO C 86 I, p. 1.

⁽²¹⁾ COM(2020) 115 final, Communication de la Commission - COVID-19: restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE

⁽²²⁾ Communication de la Commission - Lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19, C/2020/2051 JO C 102 I du 30.3.2020, p. 12.

⁽²³⁾ Tous les gens de mer employés sur un navire auquel s'applique le règlement de la marine marchande (convention du travail maritime) (exigences minimales pour le travail des gens de mer etc.) de 2014 doivent avoir un contrat d'engagement maritime juridiquement contraignant.

⁽²⁴⁾ Lettre circulaire de l'OMI No 4204/Add. 5 du 17 mars 2020.

⁽²⁵⁾ Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19) - *Déclaration des agents de la Commission tripartite spéciale sur la maladie à coronavirus (COVID-19)* du 31 mars 2020

⁽²⁶⁾ Il est également fait référence à la note des services de la Commission sur les exigences du droit de l'Union en ce qui concerne les certificats régis par le droit de l'Union et plus particulièrement les exigences qui créent des difficultés en raison des mesures prises dans le contexte de la crise liée au COVID-19, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf La liste des certificats visés sera mise à jour en ce qui concerne les brevets des gens de mer.

⁽²⁷⁾ Les dispositions de la convention du travail maritime (2006) s'appliquent.

⁽²⁸⁾ Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (JO L 183 du 29.6.1989, p. 1).

29. Conformément aux conseils visés au paragraphe 3, la méthode à privilégier pour veiller à ce que les gens de mer présentant un risque d'infection par la COVID-19 ⁽²⁹⁾ puissent entrer en fonction devrait être le test avant l'embarquement. Si l'insuffisance des capacités empêche de procéder à ces tests, il convient de remplacer ceux-ci par des contrôles de température et une vérification des antécédents de symptômes respiratoires récents ou des contacts récents avec des personnes infectées par la COVID-19.

IV. Ports désignés pour les changements d'équipage

30. En consultation avec la Commission, les États membres devraient, en se coordonnant entre eux, désigner plusieurs ports dans l'Union pour les changements rapides d'équipage. Ces ports devraient être géographiquement dispersés de manière à couvrir toute l'Union et être reliés à des aéroports et gares ferroviaires opérationnels. Les États membres devraient envisager la possibilité de mettre en place des services spéciaux ou réguliers de transport aérien ou ferroviaire afin d'assurer les liaisons nécessaires aux changements d'équipage, de manière à permettre un déplacement et un rapatriement rapides des gens de mer.
31. Ces ports désignés devraient disposer d'un hébergement dans lequel les gens de mer pourraient attendre l'arrivée du navire sur lequel ils doivent embarquer, ou leur vol, leur train ou leur navire s'il ne part pas le même jour. Cet hébergement devrait disposer d'installations qui leur permettent de demeurer à l'abri sur les lieux. Ils devraient ainsi avoir la possibilité de passer 14 jours en quarantaine ⁽³⁰⁾ avant l'embarquement et après le débarquement si l'État membre concerné l'exige et s'il n'est pas possible de pratiquer de tests.
32. Les ports devraient également disposer de services médicaux adéquats accessibles aux gens de mer qui débarquent, embarquent ou se trouvent en quarantaine. Ils devraient également être équipés de services sociaux accessibles ⁽³¹⁾.
33. Compte tenu de la nature internationale du secteur du transport maritime, les difficultés liées aux changements d'équipage ne se limitent pas aux activités exercées au sein de l'Union européenne. En moyenne, quelque 100 000 marins arrivent en fin de contrat chaque mois dans le monde. La pratique consistant à désigner des ports où les changements d'équipage peuvent s'effectuer en toute sécurité et sans entrave pourra, dès lors, être étendue aux pays tiers pour être mise en œuvre dans le monde entier.

V. Recommandations sanitaires et avitaillement des navires

34. Les gens de mer devraient avoir accès à des soins médicaux adéquats dans des conditions aussi proches que possible que celles dont jouissent les travailleurs à terre. Ils devraient bénéficier d'un accès rapide aux médicaments, aux informations et aux traitements, quelle que soit la pathologie en cause ⁽³²⁾.
35. Les contacts entre l'équipage et les travailleurs portuaires, y compris les pilotes, devraient être réduits au strict minimum afin de protéger toutes les personnes contre le risque de transmission de la COVID-19 ⁽³³⁾. Si des contacts s'avèrent nécessaires, le port d'un équipement de protection individuelle (EPI) est requis et des mesures de distanciation sociale devraient être mises en place. Tant que tous les membres d'équipage sont en bonne santé, les risques sont plus faibles à bord du navire qu'à terre. Il convient donc d'accorder avec discernement les autorisations de descendre à terre en tenant compte du bien-être général des membres d'équipage dans les circonstances actuelles ⁽³⁴⁾. L'équipage des navires dont tous les membres sont en bonne santé et qui ont quitté leur précédent port d'escale plus de deux semaines auparavant ne devrait pas être mis en quarantaine s'il débarque pour être rapatrié.

⁽²⁹⁾ Case definition and European surveillance for COVID-19 - Définition des cas et surveillance européenne pour la COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

⁽³⁰⁾ La période de quarantaine recommandée est susceptible de changer à mesure que l'on dispose de davantage d'informations sur la COVID-19. Il convient de se conformer aux durées recommandées par le Centre européen pour la prévention et le contrôle des maladies et par les autorités sanitaires des États membres.

⁽³¹⁾ Les dispositions de la convention du travail maritime (2006) s'appliquent.

⁽³²⁾ Les dispositions de la convention du travail maritime (2006) s'appliquent.

⁽³³⁾ On peut citer en exemple la mise en place d'équipes dédiées pour les opérations portuaires tels que les pilotes, les mouillages, les terminaux de contrôle, la désinfection après chaque poste, la priorité donnée aux échanges de documents par voie électronique, etc.

⁽³⁴⁾ Les autorisations de descendre à terre relèvent de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).

36. Il incombe aux États membres de veiller à ce que les capitaines demandent un avis médical dès que possible en cas d'infection présumée des membres d'équipage par la COVID-19 ⁽³⁵⁾. Il y va de la sécurité de l'équipage et de la santé publique dans l'État du port (voir p. VII ci-dessous).
37. S'il est constaté qu'un navire transporte à son bord des personnes présentant une infection confirmée ou présumée par la COVID-19, son prochain port d'escale ou, s'il y a lieu, un port plus proche doit s'assurer d'être prêt à le recevoir. Il convient de ne pas dérouter les navires en question sans justification. Si la hiérarchisation des différents profils de santé dans la région du port choisi ne permet pas d'apporter de soins médicaux appropriés aux gens de mer concernés, il convient que le navire soit reçu dans le port disponible le plus proche pouvant assurer les soins et disposant des installations nécessaires.
38. Les gens de mer suspectés d'être infectés et présentant des symptômes bénins devraient subir un test au port d'escale suivant et tous les membres d'équipage devraient avoir accès à des soins médicaux adéquats. Dans ce cadre, la ou les personnes en question devraient être évacuées et recevoir des soins médicaux adéquats. Si une personne à bord est suspectée d'être infectée par la COVID-19, tous les membres d'équipage devraient observer une quarantaine de 14 jours ⁽³⁶⁾ à bord ou à terre ⁽³⁷⁾. Cette quarantaine devrait cesser si le test du membre d'équipage suspecté d'être infecté est négatif, ou si les tests des membres d'équipage mis en quarantaine sont négatifs pour la COVID-19.
39. Les navires continuent d'être légalement tenus de transporter des provisions de bord ⁽³⁸⁾ et il convient d'utiliser des équipements de protection individuelle contre l'exposition à la COVID-19. Le régime en vigueur dans l'UE concernant l'exportation des fournitures médicales n'y fait pas obstacle. La livraison de tels équipements pour l'avitaillement des navires n'est pas soumise à l'autorisation d'exportation définie dans le règlement (UE) 2020/402 ⁽³⁹⁾, qui concerne spécifiquement le régime douanier à l'exportation, dont ne relève pas l'avitaillement des navires, en application du code des douanes de l'Union ⁽⁴⁰⁾.
40. Le stock d'équipements de protection individuelle à bord devrait être augmenté afin de garantir des approvisionnements suffisants pour les trois situations suivantes:
- interaction du nombre requis de membres d'équipage avec les pilotes;
 - au cas où un membre d'équipage tombe malade, afin de permettre à d'autres personnes à bord d'interagir avec lui;
 - autorisation de descendre à terre (étant entendu que ces autorisations devraient être réduites dans toute la mesure du possible).
41. Les exigences minimales de sécurité et de santé en vue d'une prise en charge médicale améliorée à bord des navires doivent être respectées ⁽⁴¹⁾. Les médicaments à bord devraient refléter les recommandations de la version la plus récente du *guide médical international de bord* de l'OMS et de l'annexe C du document de l'OMI *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers* ⁽⁴²⁾.

⁽³⁵⁾ La norme A4.1 de la convention du travail maritime prévoit que, pour toute personne à bord, l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

⁽³⁶⁾ La période de quarantaine recommandée est susceptible de changer à mesure que l'on dispose de davantage d'informations sur la COVID-19. Il convient de se conformer aux durées recommandées par les centres européens pour la prévention et le contrôle des maladies et par les autorités sanitaires des États membres.

⁽³⁷⁾ Recommandations de quarantaine conformes aux orientations provisoires du 19 mars 2020 de l'Organisation mondiale de la santé, «Considérations relatives au placement en quarantaine de personnes dans le cadre de l'endiguement de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-2019)».

⁽³⁸⁾ Directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, JO L 113 du 30.4.1992, p. 19.

⁽³⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2020/402 de la Commission du 14 Mars 2020 soumettant l'exportation de certains produits à la présentation d'une autorisation d'exportation, JO L 77 I du 15.3.2020, p. 1.

⁽⁴⁰⁾ Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1)

⁽⁴¹⁾ Directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, JO L 113 du 30.4.1992, p. 19.

⁽⁴²⁾ Lettre circulaire de l'OMI No 4204/Add. 4 du 5 mars 2020.

VII. Recommandation concernant une déclaration supplémentaire mise à jour pour la COVID-19 à fournir par les navires à l'approche des ports de l'UE

42. La déclaration maritime de santé (DMS) est déjà exigée conformément à la législation de l'UE ⁽⁴³⁾. Cette déclaration doit être notifiée par le capitaine ou toute autre personne dûment habilitée par l'opérateur du navire à l'autorité compétente désignée par cet État membre. La déclaration devrait se faire par l'intermédiaire du guichet unique national, préalablement à l'entrée dans un port situé dans un État membre de l'UE:
- a. au moins 24 heures à l'avance; ou
 - b. au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures; ou
 - c. si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.
43. La DMS est disponible au guichet unique national. Elle permet aux autorités compétentes de vérifier l'état de santé de l'équipage du navire avant son entrée dans ses ports.
44. La COVID-19 se propage très rapidement et sa période d'incubation va jusqu'à 14 jours. Il est recommandé aux États membres de l'UE de demander au capitaine du navire de communiquer les informations suivantes au port d'escale au moins 4 heures avant son heure d'arrivée prévue:
- a. nombre total de personnes à bord (équipage et passagers);
 - b. nombre de personnes infectées par la COVID-19;
 - c. nombre de personnes soupçonnées d'être infectées par la COVID-19 ⁽⁴⁴⁾.

Ces informations peuvent être communiquées par émetteur-récepteur radiotéléphoniques VHF ou dans la DMS mise à jour.

⁽⁴³⁾ Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, JO L 283 du 29.10.2010, p. 1.

⁽⁴⁴⁾ Comme défini par le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies:
<https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>