

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Lettre circulaire No 4204/Add.16
6 mai 2020

Destinataires : Tous les États Membres de l'OMI
Organisation des Nations Unies et institutions spécialisées
Organisations intergouvernementales
Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès
de l'OMI

Objet : **Coronavirus (COVID-19) - Directives relatives à la COVID-19 visant à
garantir la sécurité de l'interface à bord entre le personnel du navire et
le personnel à terre**

Le Secrétaire général est conscient que la pandémie de coronavirus (COVID-19) a entraîné des problèmes liés à l'interface à bord entre le personnel du navire et le personnel à terre lors des escales. Le transport maritime est vital pour préserver les chaînes d'approvisionnement mondiales et il est essentiel que toutes les parties à l'interface navire/terre assurent la sécurité de chacun à tout moment et ne soumettent quiconque à des risques excessifs, qu'il s'agisse du personnel du navire ou des travailleurs à terre venant temporairement à bord.

Les recommandations thématiques ci-jointes visent à répondre aux principales préoccupations et attentes des équipages de navires et du personnel à terre par la mise en œuvre de mesures pratiques, fondées sur les risques, qui permettent de traiter les risques liés à la COVID-19 pour tout le personnel qui participe à l'interface navire/terre.

Afin de gérer une escale en toute sécurité du point de vue de l'interface navire/terre, il incombe à toutes les parties de communiquer avant l'escale, d'être ouvertes quant aux exigences de chaque partie en matière de gestion des risques liés au virus COVID-19 et de faire preuve de souplesse et de pragmatisme pour remédier à toute différence d'exigences et d'attentes.

Dans le prolongement des recommandations contenues dans la lettre circulaire No 4204/Add.6 du 27 mars 2020, le Secrétaire général a reçu les Directives ci-jointes relatives à la COVID-19, qui visent à garantir la sécurité de l'interface à bord entre le personnel du navire et le personnel à terre, proposées par le large éventail suivant d'associations mondiales du secteur dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation : ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, IMCA, FONASBA et WSC, et qui tiennent également compte des contributions de l'International Maritime Employers' Council (IMEC) et de l'International Support Vessel Owners Association (ISOA).

Les États Membres et les organisations internationales sont invités à faire usage des Directives ci-jointes et à les diffuser auprès des autorités nationales compétentes chargées, notamment, des questions maritimes, de la santé, des douanes, de l'immigration et du contrôle aux frontières; et à se mettre en rapport avec les autorités nationales compétentes, le cas échéant, en ce qui concerne l'utilisation et la mise en œuvre des Directives.

ANNEXE

DIRECTIVES RELATIVES À LA COVID-19 VISANT À GARANTIR LA SÉCURITÉ DE L'INTERFACE À BORD ENTRE LE PERSONNEL DU NAVIRE ET LE PERSONNEL A TERRE

Introduction

1 La pandémie de coronavirus (COVID-19) a entraîné des problèmes liés à l'interface à bord entre les gens de mer et le personnel à terre lors des escales. Ces problèmes sont souvent liés aux équipages des navires et au personnel à terre, tels que les agents, les inspecteurs, les pilotes, les dockers, les experts, etc. qui suivent des procédures contradictoires pour atténuer le risque d'infection lié au virus. Les administrations nationales, les autorités locales, les organisations professionnelles et les organisations d'employeurs définissent actuellement à l'échelle mondiale, à l'intention des travailleurs à terre, des procédures et des prescriptions différentes de celles que définissent les États du pavillon et les compagnies de navigation et qui doivent être suivies à bord des navires par les équipages.

2 L'objectif de toutes les parties à l'interface navire/terre devrait être d'assurer à tout moment la sécurité de chacun, qu'il s'agisse de marins servant à bord d'un navire ou de personnel à terre venant temporairement à bord, et de ne soumettre quiconque à des risques excessifs ou de ne placer quiconque dans une position jugée inacceptable.

3 On peut constater que les prescriptions et les recommandations applicables aux particuliers diffèrent d'un État à un autre et d'une compagnie à une autre, et ces différences concernant ce qu'il faudrait et ce qu'il ne faudrait pas appliquer en matière de gestion des risques liés à la COVID-19 donnent l'impression que certaines parties ne suivent pas les procédures appropriées, même si les procédures suivies peuvent être celles que prescrit une partie responsable.

4 À l'échelle mondiale, il existe des opinions divergentes au sujet des mesures fondées sur les risques qu'il est approprié de prendre pendant la pandémie et, par conséquent, différentes procédures sont mises en œuvre en ce qui concerne l'interaction, l'équipement de protection individuelle (EPI), la distanciation sociale, l'hygiène et les tests.

Objectifs

5 Les présentes Directives visent à répondre aux principales préoccupations et attentes des équipages de navires et du personnel à terre par la mise en œuvre de mesures pratiques et fondées sur les risques, en vue de traiter les risques liés à la COVID-19 qui pèsent sur tout le personnel qui participe à l'interface navire/terre.

Recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI) des Nations Unies

6 La lettre circulaire de l'OMI No 4204/Add.6 "Liste préliminaire de recommandations à l'intention des gouvernements et des autorités nationales compétentes sur la facilitation du commerce maritime pendant la pandémie de COVID-19" du 27 mars 2020 contient, notamment, les recommandations suivantes aux États Membres sur les "Mesures visant à

protéger la santé dans les ports" dans lesquelles "il est recommandé aux gouvernements et aux autorités nationales compétentes de :

- Demander aux navires de signaler à l'autorité compétente du port, le plus tôt possible avant leur arrivée, tout cas de maladie indiquant une infection à la COVID-19 à bord.
- Conseiller aux navires de surveiller régulièrement les membres du personnel de bord pendant qu'ils sont au port afin de détecter tout symptôme associé à la COVID-19, et de signaler tout changement dans la situation sanitaire du personnel de bord à l'autorité compétente du port.
- Envisager de contenir temporairement le personnel de bord à bord du navire pendant que celui-ci est au port (sauf si la situation permet de faire autrement ou en attendant que cela soit possible), à moins qu'il s'agisse d'un débarquement à effectuer dans le cadre d'un changement d'équipage ou pour recevoir des soins médicaux d'urgence non disponibles à bord du navire.
- Limiter, autant que possible, le nombre d'interactions entre le personnel de bord et les entités du port aux seules interactions critiques et essentielles à l'exploitation et l'approvisionnement continu du navire.
- Communiquer aux travailleurs portuaires des renseignements sur les mesures fondamentales de protection contre la COVID-19, en se fondant sur les conseils de l'OMS.
- Veiller à ce que les personnes travaillant dans les ports et ayant accès aux navires soient munies d'un équipement de protection individuelle approprié (qui pourrait comprendre des masques, des désinfectants pour les mains et d'autres moyens de prévenir la propagation du virus) avant qu'elles n'entrent en contact avec les gens de mer.
- Demander aux autorités portuaires et aux travailleurs portuaires de se conformer à tout contrôle ou autres protocoles ou procédures mis en place par les navires de passage pour faire face à la COVID-19.

Gestion des risques

7 Afin d'assurer la sécurité de l'ensemble du personnel des navires et du personnel à terre, toutes les parties devraient réfléchir au meilleur moyen de gérer les risques liés à la COVID-19.

8 Il faudrait établir des mesures de contrôle appropriées pour s'assurer que les risques et les incidences sont gérés à un niveau tolérable, et que des mesures proportionnées sont établies pour réduire, maîtriser et gérer les risques que la COVID-19 constitue pour toutes les personnes.

Communication

9 Dans le cadre du processus de gestion et de maîtrise des risques, il est recommandé qu'avant l'arrivée au port, le navire communique ses exigences en matière de gestion des risques liés à la COVID-19 à tous les prestataires de services prévus et aux fonctionnaires du

port devant monter à bord pendant l'escale, mesures qui peuvent être coordonnées par l'agent portuaire du navire, le cas échéant.

10 Il est recommandé en outre qu'avant l'arrivée au port, les prestataires de services à terre et les agents portuaires communiquent au navire leurs exigences en matière de gestion des risques liés à la COVID-19, mesures qui peuvent être, là encore, coordonnées par l'agent portuaire du navire, le cas échéant.

Mesures à prendre par les compagnies maritimes, les prestataires de services à terre et les autorités portuaires, services de l'immigration et administrations douanières pour faire face au risque que constitue la COVID-19 pour leur personnel

11 *Compagnies maritimes.* Conformément au Code ISM, les compagnies maritimes sont tenues d'évaluer tous les risques identifiés pour leurs navires et leur personnel et d'établir des mesures de sauvegarde appropriées qui doivent être normalement consignées dans leur système de gestion de la sécurité. En conséquence, les compagnies maritimes devraient avoir élaboré pour chacun de leurs navires des plans et des procédures détaillés concernant les différents aspects et risques associés au coronavirus (COVID-19), y compris les risques identifiés et les mesures d'atténuation associées, à partir de l'interface des équipages avec le personnel à terre dans le cadre des opérations du navire. Les procédures et les recommandations fondées sur les risques qui sont attestées par des documents devraient reposer sur les dernières orientations relatives à la COVID-19 de l'OMS, de l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) et sur les prescriptions de l'État du pavillon du navire, selon qu'il convient et compte tenu de la hiérarchie des contrôles à utiliser comme guide pour établir des mesures efficaces de contrôle de la sécurité et réduire les risques, détaillée dans le tableau 1.

12 *Prestataires de services à terre.* Les organismes fournissant aux navires des services à terre, comme les agents, les avitailleurs, les inspecteurs, les pilotes, les dockers, les experts, les techniciens, etc., devraient mettre en œuvre, à l'intention de leurs employés, des procédures et des orientations fondées sur les risques liés à la COVID-19 dans le cadre de leurs procédures internes, en se fondant sur les dernières orientations de l'OMS, de l'IMHA et les exigences nationales et portuaires locales, le cas échéant, en tenant compte de la hiérarchie des contrôles à utiliser comme guide pour établir des mesures efficaces de contrôle de la sécurité et réduire les risques, détaillée dans le tableau 1.

13 *Autorités portuaires, services de l'immigration et administrations douanières.* Les autorités chargées de l'immigration, les agents des service d'immigration, les agents des douanes, les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port, etc. devraient mettre en œuvre, à l'intention de leurs employés, des procédures et des orientations fondées sur les risques liés à la COVID-19 dans le cadre de leurs procédures internes, en se fondant sur les dernières orientations de l'OMS, de l'IMHA et les exigences nationales et portuaires locales, le cas échéant, en tenant compte de la hiérarchie des contrôles à utiliser comme guide pour établir des mesures efficaces de contrôle de la sécurité et réduire les risques, détaillée dans le tableau 11.

Hiérarchie des contrôles

14 Les paragraphes qui suivent présentent une hiérarchie des contrôles qui sert de guide pour établir des mesures de contrôle de sécurité efficaces et réduire les risques.

Tableau - Hiérarchie des contrôles servant de guide pour établir des mesures de contrôle de sécurité efficaces et réduire les risques.

<p>1 Éliminer</p>	<p>L'élimination du danger est la mesure la plus efficace pour réduire les risques.</p> <p>Le travail à bord ne devrait pas être effectué s'il existe une méthode plus sûre pour entreprendre la tâche, comme ne pas aller sur un navire. Dans un certain nombre de cas, par exemple l'exécution d'audits, de visites, d'inspections et de formations, il existe des possibilités à distance qui peuvent éliminer la nécessité d'aller à bord ou réduire le nombre de personnes devant y assister.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La présence à bord est-elle nécessaire à ce moment ? • Le travail peut-il être entrepris à distance ? • Les travaux peuvent-ils être reportés ? <p>Si la présence à bord ne peut être éliminée, le risque peut-il être réduit ? Par exemple, le nombre de participants peut-il être réduit et/ou une partie du travail normalement effectué à bord peut-elle être réduite, par exemple l'examen des documents et les entretiens, etc. peuvent-ils être menés à distance ?</p>
<p>2 Réduire</p>	<p>La participation à bord peut-elle être réduite ?</p> <p>Lorsqu'il n'est pas possible d'éliminer totalement les dangers, le risque pourrait être réduit en minimisant la partie du travail effectuée à bord.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de personnes présentes à bord peut-il être réduit et/ou le temps passé à bord peut-il être réduit ? • Une partie du travail peut-elle être effectuée à distance, par exemple par des inspections visuelles, des exercices d'observation, des entretiens ? • Est-il nécessaire d'être présent à bord ou est-il possible d'organiser des réunions à distance pour réduire le nombre de participants et la durée des réunions ? • Peut-on fournir des informations pour un examen à distance afin de réduire la présence à bord ? <p>Une fois que la présence à bord a été réduite autant que possible, il faut alors réfléchir à la manière de maîtriser le risque restant.</p>
<p>3 Communiquer</p>	<p>Si la présence à bord du personnel à terre ne peut être éliminée, communiquer et comprendre les exigences des participants.</p> <p>S'assurer que les exigences de chaque partie, du navire et de l'organisation à terre ont été communiquées en temps utile à l'autre partie et qu'elles sont évaluées et comprises.</p> <p>S'il existe des différences dans les exigences, les mesures de contrôle doivent être convenues et comprises par toutes les parties avant que l'intervention à bord du navire n'ait lieu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les exigences du navire et des organisations à terre en matière de gestion des risques et de contrôle de la COVID-19 ont-elles été communiquées en temps utile à toutes les parties avant l'arrivée ? Il est prévu que l'agent du navire devra jouer un rôle important à cet égard. • Les exigences de chaque partie sont-elles comprises par les autres parties ? • Les exigences sont-elles alignées, par exemple en ce qui concerne l'utilisation des EPI ? <p>Si la gestion des risques et les exigences d'une partie ne sont pas alignées ou ne sont pas comprises, des mesures de contrôle administratif supplémentaires peuvent être nécessaires.</p>

<p>4 Contrôler</p>	<p>Si les exigences de chaque partie, du navire et de l'organisation à terre ont été communiquées à l'autre partie et évaluées, et qu'elles ne sont pas comprises ou qu'il existe des différences, des mesures de contrôle administratif doivent être prises afin que toutes les exigences soient comprises et que les exigences puissent être mutuellement acceptées et comprises par toutes les parties avant que l'intervention à bord du navire n'ait lieu.</p>	<p>Si les mesures de contrôle du navire et de l'organisation à terre ne sont pas initialement alignées ou pas entièrement comprises, identifier les actions nécessaires pour rectifier la situation.</p> <p>Les éléments à prendre en considération sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des explications supplémentaires sur les exigences doivent-elles être fournies ? • Si les exigences ne sont pas comprises et/ou alignées, les mesures de contrôle peuvent-elles être mises en œuvre en clarifiant les exigences et/ou en convenant d'exigences mutuellement acceptables ? • Quelles sont les mesures de protection en place à bord et pour le personnel présent à bord ? • Des mesures alternatives sont-elles acceptables, par exemple la fourniture d'EPI par le navire au personnel à terre ? • Peut-on maintenir la distanciation physique ? • Est-il possible d'éviter ou de réduire au minimum l'entrée dans les locaux d'hébergement de l'équipage ? <p>Une fois que des exigences mutuellement acceptables qui diffèrent de la pratique normale pour l'une ou l'autre partie sont convenues, les exigences concernées doivent être clairement communiquées et approuvées par toutes les parties concernées, c'est-à-dire tous les membres d'équipage des navires et tous les participants à terre.</p>
<p>Équipement de protection individuelle</p>	<p>Comprendre quels sont les EPI nécessaires que l'équipage et le personnel à terre devraient utiliser pendant la période de présence à bord et à quelles heures.</p>	<p>En plus de comprendre les attentes en matière d'EPI, convenues d'un commun accord, tant pour l'équipage du navire que pour le personnel à terre, il convient d'évaluer les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le PPE convenu est-il disponible pour les deux parties ? Si ce n'est pas le cas, l'autre partie peut-elle le fournir si nécessaire, avant ou au moment de l'embarquement ? • Les EPI disponibles sont-ils conformes aux spécifications recommandées appropriées et sont-ils compatibles avec les autres EPI et équipements à porter pendant l'intervention. L'EPI fourni permet-il d'effectuer efficacement le travail prévu ? • Le PPE est-il stérile, le cas échéant ? • L'utilisateur a-t-il reçu des instructions sur l'inspection, le port, l'utilisation et l'élimination de l'EPI ?

Gestion des différences

15 Compte tenu des différences de stratégies et d'exigences en matière de gestion d'exposition des personnes aux risques liés à la COVID-19, qui existent entre les pays et les compagnies, une excellente communication en temps utile entre le navire, y compris la compagnie maritime et ses agents, et les organisations à terre ayant l'intention de monter à bord du navire est essentielle et constitue le seul moyen de recenser efficacement les problèmes et de gérer les différences d'exigences relatives à l'atténuation du risque que le coronavirus (COVID-19) fait peser sur l'ensemble du personnel. Conformément au tableau "Hiérarchie des contrôles servant de guide pour établir des mesures de contrôle de sécurité efficaces et réduire les risques", lorsqu'il existe des différences d'attentes entre les exigences du navire et celles de la terre, celles-ci doivent être résolues de manière jugée satisfaisante par les deux parties avant l'arrivée du navire au port, ce qui permet de traiter les risques efficacement, éventuellement en convenant et en adoptant une mesure équivalente, et d'éviter les malentendus, les fausses attentes et les frustrations qui en découlent pour l'équipage du navire et le personnel à terre.

Mesures simples qu'il est possible de prendre à bord

16 Si la présence à bord d'un navire est inévitable, on trouvera ci-dessous une liste de mesures et précautions simples à prendre :

- Réduire au minimum le nombre des personnes présentes
- Utiliser les passerelles extérieures plutôt que l'accès par les locaux d'habitation de l'équipage
- Limiter le temps passé dans les locaux d'habitation de l'équipage au strict minimum nécessaire pour s'acquitter des tâches à bord
- Maintenir une distance physique - de préférence de 2 mètres mais au moins d'un mètre et limiter l'interaction avec les membres de l'équipage à ceux qui participent à l'exécution des tâches à bord
- Ne pas serrer la main, utiliser un signe de la main, un hochement de tête ou un signe d'acquiescement
- Se nettoyer fréquemment les mains avec du savon et de l'eau chaude pendant au moins 20 secondes ou utiliser un désinfectant pour les mains à base d'alcool
- Prévoir des postes d'assainissement à des endroits appropriés, par exemple la passerelle d'accès au navire, les points d'entrée des logements, la passerelle, les postes de sécurité
- Éviter de se toucher les yeux, le nez et la bouche
- En cas de port d'un masque facial, s'assurer qu'il couvre la bouche et le nez
- Ne pas toucher un masque facial une fois qu'il est en place
- Jeter immédiatement et en toute sécurité les masques à usage unique après chaque utilisation
- Se laver les mains après avoir retiré les masques

Après la visite - divulgation d'une éventuelle transmission ultérieure

17 Dans les 14 (quatorze) jours suivant une visite de navire, si une personne à terre présente à bord d'un navire ou un membre de l'équipage du navire développe les symptômes de la COVID-19, il y a alors un devoir moral de contacter les personnes qui ont pu être infectées à la suite de cette visite afin de divulguer cette information. Si le secteur veut agir correctement et de manière responsable pour réduire au minimum la propagation du virus de la COVID-19, cette communication est essentielle et devrait faire partie des exigences mutuellement convenues relatives à la gestion des risques et au contrôle de la COVID-19 avant de monter à bord de tout navire.

Conclusion

18 Afin de gérer en toute sécurité une escale au port en ce qui concerne l'interface navire/terre, il incombe à toutes les parties de communiquer avant l'escale, d'être ouvertes quant aux exigences de chaque partie en matière de gestion des risques liés au virus de la COVID-19 et de faire preuve de souplesse et de pragmatisme pour remédier à toute différence s'agissant des exigences et des attentes.

19 On peut également se référer aux "Recommandations à l'intention des exploitants de navires aux fins de la protection de la santé des gens de mer", disponible en téléchargement gratuit sur le site Web de l'ICS ([ICS | Covid-19](#)) et comme indiqué dans la lettre circulaire de l'OMI No 4204/Add.4 du 5 mars 2020.
