

Santé, modalités de déplacement et rapatriement des personnes à bord de navires par temps de Covid-19 : les recommandations de la Commission européenne

Par Claire BORIES

Le 12 avril, le porte-avions français « Charles de Gaulle » accoste au port militaire de Toulon avec à son bord presque la totalité de l'équipage testée positive au coronavirus (Covid-19). 1046 marins contaminés sur 1760 au total¹. Un – lourd – bilan qui inquiète, et ce d'autant plus que l'origine de la contamination reste inconnue². C'est un retour aussi inédit que précipité pour le porte-avions – onze jours d'avance sur la date prévue, qui laisse place à une opération de débarquement complexe de près de 2000 marins qui seront placés en quatorzaine. À l'instar des membres de cet équipage, membres de navires de marchandises et passagers de navires de croisière ont été nombreux à se retrouver bloqués en mer ou à être mis en quarantaine dans les ports depuis l'apparition de la pandémie de Covid-19. Un nombre élevé de citoyen de l'Union, mais aussi de ressortissants de pays tiers – passagers et membres d'équipage – sont effectivement toujours à bord de navires de croisières, et attendent de pouvoir rentrer chez eux³. Quelque peu contrariant.

La pandémie de Covid-19 n'épargne donc personne, et ses conséquences sur le transport en mer et surtout sur l'équipage et les éventuels passagers à bords sont considérables – parfois même ravageuses. « Ce sont [pourtant] les gens de mer⁴ », déclarait la commissaire aux transports, Adina VALDEAN, « qui préservent les flux vitaux de notre économie et de nos chaînes d'approvisionnement, puisque 75% des échanges commerciaux de l'UE avec le reste du monde et 30% du total des marchandises transportées dans l'UE empruntent la voie maritime ». Si assurer la continuité des services de transport maritime revêt une importance majeure pour l'Union par ces temps de crise sanitaire, elle ne doit pas se faire au détriment de la santé et de la sécurité du personnel maritime⁵, des travailleurs portuaires, des gens de mer et des autres

¹ C'est un peu moins que ce qu'avait annoncé la ministre française des Armées devant la commission Défense de l'Assemblée nationale le 10 avril : elle avait donné le chiffre de 1081 marins positifs au virus sur l'ensemble du groupe aéronaval (le porte-avions – 1760 personnes, et les navires accompagnants et les aéronefs – 540 personnes), soit 2300 personnes. L'immense majorité des personnes contaminées vient du navire nucléaire lui-même.

² C'est la grande énigme de toute cette histoire : comment le virus a-t-il peu s'introduire et se propager à bord du porte-avions, au point de le transformer en un véritable foyer endémique ? Plusieurs hypothèses sont à l'étude : une première escale fin février à Limasson, à Chypre, et une deuxième escale à Brest, dans le Finistère, du 13 au 16 mars, juste avant le confinement décrété en France. À ces occasions, les marins avaient pu rencontrer leurs proches. L'enquête est en cours.

³ D'après les informations fournies par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, ce n'est pas moins de 11 navires de croisières transportant quelques 8000 personnes qui ont approchés les portes de l'Europe entre le 8 et le 11 avril.

⁴ En droit de l'Union, l'expression « gens de mer », désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord de navire de mer, v. en ce sens, directive n°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 124/30 du 20.05.2009, article 2, point 2), sous c).

⁵ Par personnel maritime, il faut entendre 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.

personnes à bord. Dès lors, comment procéder au rapatriement des membres d'équipage et des passagers à bord sans mettre en danger leur santé et celle des populations ? Quid de leur débarquement ? À qui incombe cette responsabilité ? Comment organiser les changements d'équipage dans les ports ? Quelles préconisations sanitaires adopter ? Ces questions se posent avec acuité aujourd'hui en Europe, dans un contexte actuel d'États membres pas toujours solidaires dans leur réponse à la gestion de la crise sanitaire⁶.

Pour soutenir ces personnes, et de manière à favoriser une approche coordonnée du transport maritime, la Commission européenne a publié des lignes directrices dans lesquelles elle fournit des conseils sanitaires et des orientations concernant les changements d'équipage, le débarquement et le rapatriement des gens de mer et des passagers à bord⁷. Dans un premier temps, elle s'intéresse à la question du rapatriement des personnes se trouvant à bord de tous les navires – en isolant le cas des navires de croisière et celui des navires à désarmer, et insiste en fait sur le rôle clé joué par les armateurs⁸ et les exploitants de navires de croisière en la matière **(I)**. Dans un deuxième temps, elle se saisit de la question des changements d'équipage dans les ports européens – essentiels pour que les services maritimes restent opérationnels, et postule une approche coordonnée entre les États membres de l'Union, que ce soit lors du débarquement de l'ancien équipage, lorsqu'un nouvel équipage commence son service ou lorsqu'il s'agit de désigner les ports dans l'Union pour procéder à des changements rapides d'équipage **(II)**. Dans un troisième et dernier temps, elle explique quelles mesures de prévention et de protection contre l'exposition au Covid-19 sont à privilégier à l'égard de l'ensemble de ces acteurs, lors de leur embarquement, lors de leur débarquement et lors de leur rapatriement, mettant un point d'honneur sur la protection de la santé et le maintien de la sécurité maritime **(III)**. Retour sur ces recommandations du 14 avril 2020.

⁶ Pour une analyse de la gestion (dé)coordonnée des frontières de l'Union, v. Claire BORIES, « La gestion – inédite – des frontières intérieures et extérieures de l'Union à l'épreuve du Covid-19 », *Bulletin DESAPS – Édition spéciale #1*, pp. 17-22.

⁷ Communication de la Commission du 14 avril 2020 établissant des lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et autres personnes à bord de navires, C(2020) 119/1.

⁸ Le terme « armateur » désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, tels que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et d'obligations incombant aux armateurs aux termes de l'accord concernant la convention du travail maritime, 2006, v. en ce sens, 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, L 124/30 du 20.05.2005, article 2.2, sous d).

I. *Sur la responsabilité première des exploitants de navires de croisières et des armateurs aux fins du rapatriement des passagers et membres d'équipages se trouvant à bord (points 5 à 21)*

Par souci de clarté, nous suivrons la même lecture que celle adoptée par la Commission européenne dans ses lignes directrices : d'abord la situation des navires de croisière, ensuite celle des autres navires, et enfin, le cas des navires à désarmer⁹.

Pour les navires de croisière (points 5 à 11),

Très consciencieusement, la Commission se fait fort de rappeler que les croisières commerciales ont été suspendues jusqu'à nouvel ordre, et ce temporairement. L'on postule ici que l'arrêt des activités devrait contribuer à limiter les nouveaux cas de transmission sur les navires de croisières. Un pari gagnant (?). En ce qui concerne l'organisation du rapatriement des passagers et des membres d'équipages se trouvant à bord des navires de croisière, la responsabilité première incombe aux exploitants des navires en question. Il est ainsi de leur ressort d'assurer l'acheminement des passagers jusqu'au port de débarquement initialement prévu dans le contrat de voyage – y compris des ports situés à l'extérieur de l'Union, et d'organiser, le cas échéant, des déplacements par d'autres moyens de transports (point 5). C'est en fait ce qu'il ressort d'une lecture littérale des dispositions de la directive 2015/2302/UE relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées¹⁰, qui prévoient notamment l'obligation pour l'organisateur de croisières d'apporter une aide aux voyageurs en difficulté et une protection contre l'insolvabilité¹¹.

Aux points suivants, la Commission va procéder tout aussi méthodiquement – si ce n'est plus – et envisager trois hypothèses : i) le cas du navire qui bat pavillon¹² d'un État membre de l'Union ; ii) le cas du navire qui bat pavillon d'un pays tiers, et ; iii) le cas du navire qui doit accoster dans un pays tiers et à bord duquel se trouvent des citoyens de l'Union.

⁹ Dans le langage courant, désarmer un navire consiste à le dégarnir de ses agrès, de ses canons et de son équipage, et de le laisser dans le port. Juridiquement, un navire est désarmé lorsque son exploitation est suspendue plus d'un mois, à quai ou au mouillage, et que cela n'est pas du fait d'un emploi saisonnier (v. en droit français, arrêté du 25 janvier 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, *JORF* n°0031 du 6.02.2013).

¹⁰ En tant qu'elle répond à la définition de « forfait », la croisière commerciale entre dans le champ d'application de la directive 2015/2302/UE relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement 2006/2004/CE et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil, *JO* L 326/1 du 11.12.2015.

¹¹ En ce sens, v. les articles 13 (pour l'exécution du forfait), 16 (pour l'obligation d'apporter une aide) et les articles 17 et 18 (pour la protection contre l'insolvabilité) de la directive 2015/2302/UE, *op. cit.*

¹² Le terme pavillon a deux sens : le premier matériel, il s'agit du drapeau du pays porté à l'arrière du navire ; le second juridique – celui qui nous intéresse, il désigne la nationalité de rattachement du bateau, celui où il est immatriculé et dont il relève notamment en haute mer. Dès lors, arborer le pavillon du pays d'immatriculation du pays est le premier signal maritime et le plus visible pour déterminer la nationalité du navire. C'est un usage maritime universel, et une spécificité du droit maritime qui veut que le statut juridique du navire soit en principe défini par la nationalité du bien lui-même, et non par la nationalité de son propriétaire. Sur le plan réglementaire, au niveau international, v. la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer et la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, dite Convention de « Montégo Bay » ; au niveau de l'Union, v. la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États de pavillon, *JO* L 131/132 du 28.05.2009.

- i) Dans la première hypothèse, la Commission invite l'État du pavillon à identifier les ports adaptés pour le débarquement et à soutenir les exploitants de navires de croisière « pour que les dispositions nécessaires pour le rapatriement et l'accès aux soins médicaux [de leurs clients et de leurs équipages] soient prises » (point 6). Lorsque l'État du pavillon est dans l'impossibilité d'accueillir un navire, une coordination avec d'autres États membres de l'Union ou avec des pays tiers, s'il y a lieu, s'impose de telle sorte à pouvoir prêter assistance – du mieux possible – aux exploitants de navires. Pour cela, l'on invite les États concernés à adopter des mesures appropriées visant essentiellement à faciliter l'amarrage du navire, le débarquement des passagers, les dépistages et traitements médicaux ou encore le rapatriement des passagers et de l'équipage depuis le port de l'autre État membre ou du pays tiers. « Une attention particulière », précise ici la Commission, « doit être portée aux besoins des passagers vulnérables » (point 7).
- ii) Dans la seconde hypothèse, les États membres sont appelés à accueillir le navire battant pavillon d'un pays tiers pour des raisons humanitaires. Dans la mesure du possible, l'exploitant du navire en question doit prendre, avant l'amarrage, les dispositions d'ordre financier et logistique appropriées, et ce, conformément aux obligations qui lui incombent¹³. Si tel n'est pas le cas, le débarquement doit se faire rapidement tout en assurant la sécurité des personnes se trouvant à bord, et leur transit vers leur pays de résidence doit être facilité (point 8). Lorsqu'il s'agit de ressortissants de pays tiers soumis à visa, mais qui, pour des raisons d'urgence, n'ont pas été en mesure de demander de visa à l'avance, l'État membre concerné doit leur délivrer les visas nécessaires à la frontière. Contexte d'exception oblige (point 10).
- iii) Dans la troisième hypothèse, à condition qu'il le soit en dernier ressort, le mécanisme de protection civile de l'Union (MPCU) peut être activé par les États membres pour le rapatriement de citoyens de l'Union débarqués – et bloqués – dans un pays tiers. Mis en place en 2001, et activé 330 fois depuis 2001 à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne¹⁴, le MPCU est déclenché lorsque les moyens d'un pays sont dépassés par l'ampleur d'une urgence – telle que la catastrophe sanitaire actuelle qui ne connaît pas de frontières, et qu'il lance un appel à l'aide par le biais du Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC)¹⁵, qui, au sein du mécanisme, se charge d'organiser et de coordonner les opérations de secours. Partant, en mettant en commun les capacités et les compétences de protection civile, ce mécanisme permet une réponse collective plus

¹³V. notes de bas de 8 et 9 *supra*.

¹⁴ Le mécanisme est intervenu dans certaines des catastrophes les plus dévastatrices et des situations d'urgence complexe. Citons, par exemple, l'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest (2014) et en République démocratique du Congo (2018), et plus récemment, le tremblement de terre en Albanie (2019) et les incendies de forêts en Bolivie (2019).

¹⁵ Opérationnel 24h sur 24, le Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) constitue le cœur du mécanisme de protection civile de l'Union. Il permet une meilleure coordination entre les institutions européennes, les autorités nationales des États membres et d'autres partenaires internationaux, et assure le déploiement rapide de l'aide d'urgence vers les pays touchés par des catastrophes (articles de secours, expertise, équipes de protection civile et équipements spécialisés).

forte et plus cohérente entre les États membres de l'Union et les six États participants¹⁶. Depuis le début de la pandémie de Covid-19, c'est plus de 4500 personnes qui ont été rapatriées vers l'Europe dans le cadre du MPCU. Dans le cas des rapatriements, il est à noter le rôle essentiel joué par la Commission, puisqu'elle participe aux frais de transport - elle prend en charge 75% des coûts liés au transport. Un soutien non négligeable.

Pour les autres navires (points 12 à 20),

À bon droit, la Commission juge intéressant de rappeler que la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE décidée en raison de la pandémie de Covid-19¹⁷ n'a pas vocation à s'appliquer aux personnes ayant une fonction essentielle ou un besoin essentiel, ce qui est le cas du personnel de transport et des personnes en transit. Autrement dit, les États membres sont tenus de faciliter d'une part, le déplacement des gens de mer, du personnel du transport maritime et des pêcheurs – qui exercent des fonctions critiques liées aux services essentiels exigeant une circulation transfrontalière sans entrave¹⁸, et ce, afin de garantir la continuité de leur activité professionnelle, et d'autre part, le transit des passagers à bord des navires – qu'ils soient citoyens de l'UE ou ressortissants de pays tiers résidents, pour qu'ils rentrent chez eux.

En pratique, comment procéder pour les exploitants de navire de croisière et les armateurs ? La Commission précise titre liminaire que les États membres doivent établir une liste de ports appropriés qui auront vocation à être connectés aux couloirs de transit sûrs, mis en place conformément à la *communication sur la mise en œuvre des voies réservées*¹⁹. Cette liste va permettre aux travailleurs du transport et aux citoyens de l'Union qui sont rapatriés d'avoir priorité pour la traversée directe d'un pays sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)²⁰.

¹⁶ Outre les États membres de l'Union, six pays tiers participent actuellement au mécanisme : l'Islande, la Norvège, la Serbie, la Macédoine du Nord, le Monténégro et la Turquie.

¹⁷ Le 17 mars 2020, les chefs d'États et de gouvernement des Vingt-sept ont approuvé les restrictions en matière de déplacements non essentiels vers l'UE prévues par les lignes directrices de la Commission européenne relatives à la gestion des frontières (v. 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 16.03.2020), complétées par une communication au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil (COM(2020)115 du 16.03.2020) et par des orientations pratiques relatives à la mise en œuvre de la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE (v. 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 C102 du 30.03.2020).

¹⁸ L'on retrouve parmi les travailleurs exerçant des professions critiques, concernés par la dérogation au principe général de la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE, les travailleurs du transport, et notamment les travailleurs maritimes et de la navigation intérieure, v. en ce sens, Communication de la Commission du 30 avril 2020, relative aux lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19, C(2020) 2051, JO C 102, point 2.

¹⁹ C(2020) 1897 final, JO C 96I du 24.04.2020.

²⁰ Élément central de la politique européenne en matière de transport, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement européen et le Conseil européen. Il comprend les principaux axes de transport routier, ferroviaire et fluvial, et intègre ports, aéroports et terminaux multimodaux. Son objectif est triple : réduire les écarts, réduire les engorgements et éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres afin de créer une seule zone de transport européenne. Les premières orientations ont été adoptées en 1996, puis ont été révisées à plusieurs reprises (2001 et 2004). En octobre 2011, la Commission a présenté un nouveau projet de réforme,

Ces consignes respectées, et dans l'hypothèse d'un rapatriement de personnes fraîchement débarquées d'un navire de croisière ou d'autres navires dans un port de l'UE, il appartient alors aux exploitants des navires de croisière et aux armateurs de « 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 » (point 15). Pour cela, ils doivent s'atteler à deux tâches administratives – très basiques : établir la destination des personnes ayant l'intention de débarquer et communiquer ces informations ainsi que le mode de transit ultérieur qu'ils proposent d'organiser aux autorités susmentionnées.

Aux points 17 et 18, la Commission fait également état de difficultés que les exploitants de navires de croisières ou les armateurs seraient susceptibles de rencontrer :

- Que faire lorsque les documents de voyage (passeport et/ou visa) d'un ressortissant de pays tiers, membre de la famille d'un citoyen de l'Union, viennent à expirer à raison de la prolongation de la période passée à bord ? Les États membres doivent leur permettre d'entrer sur leur territoire national conformément aux dispositions de la directive 2004/38/CE 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 ²¹. Simple, basique ;
- Que faire lorsque des difficultés temporaires empêchent le rapatriement immédiat des ressortissants de pays tiers en raison des restrictions imposées par le pays de nationalité ? Les exploitants de navires de croisière ou armateurs sont amenés à prendre des dispositions avec l'État du port d'escale pour assurer la sécurité du séjour des personnes concernées. Cela comprend notamment l'accès à des soins médicaux et à un hébergement adéquats. Simple, basique ;
- Que faire en cas lorsque des citoyens de l'UE se trouvent dans des ports de pays tiers ? L'exploitant du navire de croisière et l'armateur informent 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. À cet égard, se doit-on de mentionner qu'il est tout à fait possible d'obtenir les informations relatives au positionnement des navires de croisière à destination de l'Europe en consultant le système d'échange d'information de l'Union, hébergé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime²².

validé en mai 2013, v. en ce sens, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2011 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, COM(2011) 0650 final.

²¹Aux termes de l'article 10 de la directive 2004/38 (JO L 158/77 du 30.04.2004), « 1. Le droit de séjour des membres de la famille d'un citoyen de l'Union qui n'ont pas la nationalité d'un État membre [et qui sont considérés comme des bénéficiaires au sens de l'article 3 de cette directive] est constaté par la délivrance d'un document dénommé "Carte de séjour de membre de la famille d'un citoyen de l'Union" au plus tard dans les six mois suivant le dépôt de la demande (...). 2. Pour la délivrance de la carte de séjour, les États membres demandent la présentation des documents suivants : a) un passeport en cours de validité ; (...) ». Cette carte de séjour a une durée de validité de cinq ans à compter de sa délivrance ou une durée correspondant à la durée du séjour envisagée du citoyen de l'Union dans l'État membre dont il n'a pas la nationalité, si celle-ci est inférieure à cinq ans (article 11.1 de la directive 2004/38, *op. cit.*).

²² La réglementation européenne en la matière établit un système de suivi du trafic des navires et d'échange d'informations, l'objectif étant de renforcer la sécurité maritime, la sûreté portuaire et maritime, la protection de l'environnement marin et la prévention des pollutions en mer, v. en ce sens Directive 2002/59/CE du Parlement

Sur les autres navires à désarmer (point 21),

Sans grande surprise, c'est à l'armateur à qui échoit la responsabilité du rapatriement des gens de mer dont les navires vont être désarmés²³. De même, il y a lieu de faciliter le rapatriement des gens de mer se trouvant à bord de ces navires, en particulier lorsqu'il n'y a pas de liaison directe à destination de l'État membre ou du pays tiers desdits gens de mer.

II. Sur une approche coordonnée et volontairement facilitée des changements d'équipage et des ports désignés pour de tels changements (points 22 à 33)

Quelques 600 000 gens de mer de toutes nationalités officient à bord des navires sous pavillon d'un État membre de l'Union dans le monde entier. Ces marins travaillent en général loin de chez eux pendant plusieurs mois d'affilé. À l'expiration de leur contrat – ce qui concerne environ 100 000 marins par mois – les changements d'équipage ont lieu dans un port. Bien souvent, le port de départ ou d'arrivée n'est pas situé dans le pays d'origine des membres de l'équipage. En la matière, ce sont les États membres qui organisent les changements d'équipage dans leurs ports. Chacun y va de sa propre réglementation. Dans le contexte actuel, quand bien même les changements d'équipage sont toujours autorisés, il est pratiquement 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.

Fort de ce constat, que recommande la Commission européenne dans ses lignes directrices ? Il y a lieu, mentionne-t-elle au point 24, d'« envisager des modalités de déplacement ad hoc pour faciliter les déplacements des marins en provenance et à destination des ports maritime, comme le prévoit *la communication sur la mise en œuvre des voies réservées* ». Ainsi, pour les ressortissants de pays tiers travaillant à bord d'un navire ayant un lien avec l'UE qui ont besoin d'un visa pour débarquer dans un port de l'UE mais qui n'ont pas pu en faire la demande en raison de la situation actuelle, les États membres doivent leur délivrer les visas nécessaires à la frontière afin d'accélérer leur rapatriement (point 25). Lorsqu'il est impossible de procéder au rapatriement ou au changement d'équipage, la prorogation des contrats d'engagement maritime des gens de mer concernés est à envisager dans le respect de la réglementation en vigueur²⁴. Pour accomplir cette démarche, les États membres ont à leur disposition les orientations de l'Organisation maritime internationale (OMI)²⁵ et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)²⁶ sur la prorogations des certificats et des engagements maritimes, ainsi que de la note

européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, JO L 208 du 05.08.2002.

²³ Et ce, conformément aux normes A 2.1 relatives au *Contrat d'engagement maritime* et A 2.5.1 relatives au *Rapatriement* de l'annexe de la directive 2009/13/CE, *op. cit.*, et aux dispositions du Titre I de la convention travail maritime, 2006, *op. cit.*

²⁴ Tous les gens de mer employés sur un navire auquel s'applique le règlement de la marine marchande (convention du travail maritime, 2006, amendée en 2014) doivent avoir un contrat d'engagement maritime juridiquement, v. Règle 2.1 et Normes A.2.1 relatives au *Contrat d'engagement maritime* de l'annexe de la directive 2009/13/CE, *op. cit.*, et aux dispositions du Titre I de la convention travail maritime, 2006, *op. cit.*

²⁵ Lettre circulaire de l'OMI, N°405/Add du 17.03.2020.

²⁶ *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus diseases (COVID-19)* (« Déclaration des agents de la Commission tripartite spéciale sur le coronavirus (COVID-19) », du 31.03.2020.

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 pandémique. Sécurité maritime et santé mentale des gens de mer obligent, l'on doit s'assurer que les contrats ne sont pas prolongés au-delà de ce qui est nécessaire²⁷. En cas d'expiration des passeports des gens de mer qui se trouvent sans accès aux services consulaires, le rapatriement doit être préféré à une prolongation des contrats d'engagement maritime. Si cela n'est pas possible alors l'exploitant et l'État du pavillon concerné prennent les mesures nécessaires pour prolonger le contrat d'engagement maritime des personnes concernées tout en mettant en place des dispositions visant à assurer leur rapatriement dès que celui-ci est à nouveau possible. Outre le fait de faciliter le régime de transit des acteurs concernés, il y a lieu de se coordonner pour désigner, aussi stratégiquement soit-il, les ports dans l'Union pour procéder à des changements rapides d'équipage. « Ces ports », explique la Commission aux points 30 et suivants, « [doivent] être géographiquement dispersés de manière à couvrir toute l'Union et être reliés à des aéroports et gares ferroviaires opérationnels ». L'on doit en outre s'assurer que ces ports sont dotés d'installations adéquates permettant de soumettre les gens de mer à des contrôles médicaux, de les placer en quatorzaine avant l'embarquement ou après le débarquement si besoin est, et de leur proposer des liaisons de transport vers leur pays de nationalité ou de résidence.

III. Sur des recommandations sanitaires adaptées à la situation spécifique des personnes à bord de navires et propres à protéger leur santé (points 34 à 41)

La santé et la sécurité des gens de mer et des travailleurs portuaires est une priorité. Or, du fait de l'isolement géographique, les navires naviguant sur mer sont des lieux de travail qui présentent un niveau de risque accru pour la santé et la sécurité des travailleurs à bord. Face à la pandémie de Covid-19, « il y a [donc] lieu de prendre, dans les ports de l'UE, des mesures (...) de prévention et de protection appropriées »²⁸ pour protéger l'ensemble des personnes se trouvant à bord des navires. Plus spécifiquement, la Commission demande tout d'abord à ce que des équipements de protection individuelle (EPI) soient mis à disposition – préconisant une augmentation de leur stock à bord le cas échéant²⁹, et utilisés conformément aux recommandations existantes. Par exemple, si des contacts s'avèrent nécessaires entre l'équipage et les travailleurs portuaires, l'on requiert le port d'EPI et le respect des mesures de distanciation sociale. Idem pour la livraison des provisions de bord – et des fournitures médicales – pour l'avitaillement des navires (point 39). Dans le prolongement de cette idée, il est exigé des exploitants de tous navires qu'ils respectent les prescriptions minimales de sécurité

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, explique la Commission au point 27 de ses lignes directrices, *op. cit.*

²⁸ V. *infra* notes de bas de page 31 et 32.

²⁹ Aux termes du point 40 de ces lignes directrices, le stock d'EPI devrait être augmenté afin de garantir des approvisionnements suffisants dans l'éventualité de la survenance d'une des trois situations suivantes : i) interaction du nombre requis de membre d'équipage avec les pilotes ; ii) au cas où un membre d'équipage tombe malade, afin de permettre à d'autres personnes d'interagir avec lui ; iii) autorisation de descendre à terre (étant entendu que ces autorisations devraient être réduites dans toute la mesure du possible).

et de santé en vue d'une prise en charge médicale améliorée à bord de leurs navires³⁰. La Commission somme ensuite aux mêmes exploitants de navires d'être en mesure d'assurer aux personnes à bord de leurs navires un accès à des soins médicaux adéquats s'ils en ont besoin – ce qui inclut, l'accès rapide aux médicaments, aux informations et aux traitements, quelle que soit leur pathologie (point 34).

Que faire lorsque des personnes qui se trouvent à bord de navires présentent des symptômes liés à l'infection au coronavirus – scénario du porte-avions français ? « Il y a lieu de prendre des mesures appropriées pour éviter la transmission tout en offrant un accès rapide à des soins médicaux adéquats » (point 3) nous indique la Commission. Pour ce faire, il est impératif que les États membres suivent les informations communiquées par l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail³¹ et tiennent compte également des conseils des Healthy Gateways émis à l'attention des exploitants de navires en matière de préparation et de réaction face à l'épidémie de COVID-19³². Ces considérations posées, la marche à suivre est la suivante : les navires – capitaine ou toute autre personne dûment habilitée par l'opérateur du navire – sont tenus de présenter une déclaration maritime de santé (DMS) avant d'entrer dans le port³³ et de communiquer le nombre de personnes se trouvant à bord et la présence confirmée ou suspectée de personnes infectées par le virus ; la ou les personnes concernées sont évacuées pour recevoir les soins médicaux adéquats, et ; les autres membres de l'équipage sont placés en quarantaine. En cas de tests négatifs pour la Covid-19, la quarantaine cesse (point 38). De même, les équipages dont tous les membres d'équipage sont en bonne santé et dont la précédente escale a eu lieu plus de quinze jours auparavant ne doivent pas être mis en quarantaine s'ils débarquent pour être rapatriés.

Pour le cas des navires de croisière (point 9),

Si des personnes à bord d'un navire sont réputées infectées par le coronavirus, les navires en question – qu'ils battent pavillon d'un État membre de l'Union ou d'un pays tiers, doivent être dirigés vers le port le plus proche où des hôpitaux disposent d'une capacité suffisante pour fournir les soins médicaux adéquats. Les passagers et membres d'équipage infectés ou asymptomatiques qui ont débarqué doivent être conduits dans des installations de quarantaine

³⁰ Chaque État membre doit veiller à ce que tous les navires enregistrés sous sa juridiction, ou y battant pavillon, disposent des dotations médicales adéquates afin de les travailleurs à leur bord bénéficient de l'assistance médicale requise en mer. Les prescriptions détaillées dépendent en fait de la catégorie des navires et son présentées dans les annexes de la 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.

³¹ « Covid-19 : guidance for the workplace » - en ligne : <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>.

³² *Advice for health authorities and ship operators who have decided to suspend sailings and for the long-term docking of ships at the ports of EU/EEA MS during COVID-19 pandemic*, du 18 mars 2020, préparé par la Commission européenne (DG-Santé) en collaboration avec les Healthy Gateways de l'UE. En ligne : https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf.

³³ Ainsi que le rappelle la Commission dans une Section VII, la déclaration maritime de santé est exigée conformément à la 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.

pour subir des contrôles médicaux de suivi. Pour les autres, un rapatriement direct peut être envisagé.

Dans le cadre des changements d'équipage (points 28 et 29),

L'on doit s'assurer que les examens médicaux à effectuer ne retardent pas indûment l'entrée en fonction des gens de mer à bord. À cette fin, la méthode à privilégier lorsqu'un marin présente un risque d'infection est celle du test avant le débarquement. S'il est impossible de procéder à ces tests, ceux-ci doivent être remplacés 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. Il y a lieu d'évaluer tous les risques possibles et envisageables, il en va de la santé et de la sécurité des membres de l'équipage.