

**Direction capitainerie** 

Le Port, mardi 31 mars 2020

# DECISION / GPMDLR / CAP/ 22000289

# ACCUEIL ET MANUTENTION DES NAVIRES DISPOSITIONS VISANT A PRESERVER LES USAGERS PORTUAIRES INTERVENANT A PORT REUNION ET LES EQUIPAGES DE LA PROPAGATION DU COVID-19

# Le Président du Directoire

- Vu le Code des Transports et notamment le titre Ier du livre III de la cinquième partie
- Vu les instructions préfectorales édictées dans les arrêtés préfectoraux N°411/2020 du 14 mars 2020 et N° 468/2020 du 20/03/2020,
- Considérant l'évolution de la situation internationale avec un nombre de plus en plus important de pays classé en zone à risques ;
- Considérant la situation de la Réunion désormais classée en niveau 2, signifiant qu'il faut freiner la propagation du COVID19 par des mesures d'endiguement;
- Considérant le renforcement des dispositions adoptées par la communauté portuaire pour se prémunir du risque de contamination entre équipages et acteurs réunionnais (agents maritimes, personnels dockers, salariés de Port Réunion) et décrites en annexe de cette décision et répondant bien aux objectifs des autorités sanitaires;
- Considérant l'avis favorable de l'autorité sanitaire sur ces dispositions ;
- Considérant la nécessité d'assurer un approvisionnement régulier de la Réunion en produits de première nécessité;

Sur proposition du commandant du port,

Après avis favorable du directoire en date du 31 mars 2020,

#### Décide

L'autorité portuaire impose aux usagers portuaires le respect du protocole mis en annexe de la présente décision ce qui permet de suspendre l'application de la quatorzaine pour les navires accostant à la Réunion en provenance d'une zone à risques.

Cette décision est applicable dès le jour de sa publication sur le site de Port Réunion.

Le Président du Directoire

**Eric LEGRIGEOIS** 

**Annexe :** Protocole d'accueil des navires et de la manutention dans le cadre de la pandémie COVID-19

# Annexe à la décision de la capitainerie n° 22000289 Procédure d'accueil et de manutention des navires dans le cadre de la pandémie Covid-19

#### 1 Préambule

- 1.1.1 Le GPMDLR convient de mettre en œuvre un ensemble de procédures renforcées afférentes à l'accueil, et à la manutention des navires du port pendant la période actuelle de pandémie due au Covid-19. L'objectif étant de garantir la sécurité sanitaire des manutentions afin de préserver aussi bien les ouvriers portuaires que les marins. Ainsi, le risque de contamination croisée étant extrêmement réduit, le principe de la quatorzaine n'est plus nécessaire et peut être remplacé par des dispositions d'effet sanitaire équivalent voire renforcé.
- 1.1.2 Ces procédures doivent également respecter les exigences du code ISPS relatif à la sûreté portuaire (ainsi que les exigences du règlement européen n°725/2004 et de la directive 65/2005 pour la Réunion).
- 1.1.3 Ces nouvelles pratiques harmonisées, construites en associant les manutentionnaires, s'appuient sur un socle commun à tous les trafics complété par les spécificités propres à chaque type de manutention : porte-conteneurs, vracs solides, vracs liquides, RORO, conventionnels.
- 1.1.4 Cette démarche s'inscrit dans un effort de l'ensemble des ports de la zone de proposer des alternatives à la quatorzaine notamment pour les échanges régionaux.
- 1.1.5 Enfin, au-delà de la période actuelle de pandémie due au Covid-19, ces mesures auront partiellement vocation à perdurer afin de garantir une meilleure sécurité sanitaire dans la chaîne logistique portuaire.

# 2 Avant accostage

2.1.1 L'autorité sanitaire (l'Agence Régionale de Santé (ARS) précise les mesures de sécurité sanitaires qui s'appliquent dans l'enceinte portuaire et la réponse spécifique mise en œuvre dans ce contexte de pandémie.

#### 2.2 1er niveau de contrôle: la « Déclaration Maritime de Santé renforcée »

- 2.2.1 En temps normal, tout navire est tenu de transmettre au contrôle sanitaire aux frontières sa Déclaration Maritime de Santé (DMS), au minimum 48 heures avant son arrivée, pour analyse.
- 2.2.2 En complément, afin de renforcer les contrôles, l'autorité sanitaire a demandé à la capitainerie la communication, pour tout navire entrant dans les eaux territoriales, d'une liste mentionnant la date et le lieu d'embarquement des membres d'équipage.
- 2.2.3 En l'absence de contre-indication, l'autorité sanitaire établit ensuite un document intitulé «Libre pratique», diffusé à l'Autorité portuaire qui autorise l'entrée du navire au port.

#### 2.3 2ème niveau de contrôle: vérification des informations

- 2.3.1 Désormais ces mesures sont renforcées. Avant l'arrivée du navire, la Capitainerie et le CROSS de la Réunion prennent à nouveau contact avec le commandant de bord pour savoir si la situation sanitaire est inchangée depuis sa première déclaration.
- 2.3.2 Le commandant de bord a l'obligation d'informer sur la présence ou non à bord de personnes symptomatiques. Tout manquement à cette obligation constitue un délit passible d'une peine d'emprisonnement et d'amende.



#### 2.4 Selon le cas :

- 2.4.1 S'il y a suspicion de cas de coronavirus, le navire est mis au mouillage dans l'attente d'une inspection par une équipe spécialisée mandatée par le SAMU974 en relation directe avec le *Centre de Consultation Médicale Maritime*.
- 2.4.2 Si le cas est avéré, le navire reste au mouillage le temps des investigations complémentaires. Selon l'analyse réalisée par l'autorité sanitaire de la situation, différentes mesures pourront alors être mises en œuvre dont, notamment, le transport direct depuis le navire vers un hôpital agréé habilité à soigner des patients atteints du COVID 19 (le Centre Hospitalier Universitaire Nord), sans passer par le port.
- 2.4.3 S'il n'y a pas de suspicion de coronavirus à bord, le navire est autorisé à accoster.

# 3 En phase d'accostage

### 3.1 Principes généraux applicables à tous les trafics :

- 3.1.1 Mise en place de panneaux d'affichage pour informer des gestes barrière à respecter
- 3.1.2 Minimiser les contacts directs et respecter les gestes barrière entre :
  - 3.1.2.1 L'équipage et le pilote pendant les manœuvres d'entrée et de sortie de ports, celui-ci étant munis de gants et portant un masque,
  - 3.1.2.2 L'équipage devant intervenir pendant les opérations de manutention et l'agent maritime du navire, les responsables de manutention « terre » et leurs ouvriers dockers.
- 3.1.3 Identifier avant l'accostage les interlocuteurs référents entre le bord et le quai (un représentant du manutentionnaire) et effectuer autant que possible, tous les échanges documentaires par voie numérique notamment la liste nominative des manutentionnaires amenés à accéder à bord pour les besoins de l'exploitation doit être adressée au capitaine du navire avant l'accostage pour réduire le temps de contrôle,
- 3.1.4 Informer les équipages sur les dispositions à suivre pour éviter autant que possible, les interactions entre les membres du bord et les ouvriers dockers qui accèdent aux navires pour les opérations de manutention
- 3.1.5 Limiter le nombre de dockers à bord
- 3.1.6 Interdire les visites à bord ne relevant pas de la sureté et de la manutention des navires
- 3.1.7 Si les échanges physiques sont indispensables, en particulier pour respecter le code ISPS:
  - 3.1.7.1 Echanger dans une zone ventilée (bord à quai ou pont du navire), à l'extérieur des parties communes, en particulier lors de l'échange de documents en le SSO du navire, l'agent consignataire ou le PFSO (Agent de Sureté de l'Installation portuaire : ASIP),
  - 3.1.7.2 Lors du contrôle d'accès de sureté au navire (pouvant être à la coupée du navire ou au pied de la passerelle) mettre en place une distanciation physique de 1,5 mètre lors de contrôles d'accès (par exemple en positionnant une table suffisamment grande à défaut en matérialisant au sol la distance à respecter), vérification visuelle des badges d'accès, sans contact physique, le titre de circulation sera déposé sur la table pour enregistrement du nom de la personne.
- 3.1.8 La table du contrôle d'accès devra être nettoyée à chaque changement de shift par le bord.
- 3.1.9 Eviter les échanges d'objets et à ce titre, la remise d'un badge navire n'est pas conseillée.
- 3.1.10 Interdire l'accès au château pour le personnel docker.
- 3.1.11 Baliser les cheminements propres aux ouvriers portuaires entre la coupée et leurs postes de travail.
- 3.1.12 Durant la durée de l'escale et ce quelle que soit sa durée, l'équipage ne doit pas quitter le navire.
- 3.1.13 Une dérogation peut être octroyée par la capitainerie pour permettre à l'équipage d'aller dans le périmètre fermé de la gare maritime bénéficier d'une connexion WIFI, sous réserve de la mise en place par l'agent du navire, et sous sa responsabilité, d'un transfert sécurisé par véhicule des équipages.
- 3.1.14 Les navires à quai, hors opérations commerciales, doivent replier leur passerelle d'accès

- 3.1.15 Le bord transmet à la capitainerie un état sanitaire journalier de son équipage.
- 3.1.16 Tout constat de dégradation de santé d'un membre d'équipage d'un navire à quai doit être, sans délai, porté à la connaissance de la capitainerie par l'agent du navire.

# 3.2 Pour les vracs solides et conventionnel avec manutention par les grues du bord

- 3.2.1 Nettoyer par le bord des postes de conduite des grues de bord avant mise à disposition des dockers et à chaque prise de shift,
- 3.2.2 A chaque relève, donner instruction au grutier de nettoyer le pupitre et les poignées de son poste de travail,
- 3.2.3 Limiter le temps de présence à bord du représentant du manutentionnaire et des 2 inspecteurs (tiers de confiance) en charge du calcul du jaugeage et de la vérification réglementaire des grues de bord.
- 3.2.4 En cas de problème technique, faire descendre le grutier le temps que le mécanicien du bord répare puis procéder de nouveau à la désinfection du poste de conduite avant de reprendre la conduite.
- 3.2.5 Faire procéder à l'ouverture des cales et à la préparation des grues avant l'arrivée du personnel docker

#### 3.3 Pour les navires de vrac liquide

- 3.3.1 Communiquer entre le *load master* et la salle cargaison par des moyens de transmission qui seront désinfectés avant et après utilisation et a minima à chaque changement de shift,
- 3.3.2 Limiter le temps de présence à bord du *TSO* et des 2 inspecteurs (tiers de confiance) en charge du calcul du jaugeage
- 3.3.3 Les connexions et les déconnexions aux différents manifolds des navires sont effectuées par les équipes à quai (équipés de gants, de masque, et de lunette de protection). Le personnel de bord restant à distance et vérifient à postériori les connexions.

#### 3.4 Pour les navires RORO

3.4.1 Acheminer par navette les dockers en limitant de 50 % la capacité de la navette, en circulant vitres ouvertes et mettre à la disposition des dockers du savon et des solutions hydro alcoolique pour se nettoyer régulièrement les mains.

#### 3.5 Pour les escales de navires porte-conteneurs

- 3.5.1 Imposer le port de gants de manutention pour les personnels dockers accédant à bord.
- 3.5.2 Communiquer par email, au manutentionnaire du terminal avant l'accostage, la position des *Gear Boxes* et un *Lashing plan* pour limiter les interactions entre dockers & personnels du navire
- 3.5.3 Recommander l'usage exclusif d'email et/ou du téléphone pour les échanges avant et pendant les opérations entre le bord et le quai.

