

AFCAN

Informations



photo E. Guegueniat

N°115

Septembre 2017



Revue de l'Association Française des Capitaines de Navires.

Siège social : rue de Bassam - 29200 BREST

Permanence au siège : le lundi de 14h à 18h

Tél. 0298 463 760 - Courriel : courrier@afcan.org

Directeur de la publication : Cdt Bertrand Derennes

- Site internet : <http://www.afcan.org>

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles :

Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,

Pour ceux qui ont une adresse E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

Sommaire

Editorial	Page 3
Manœuvre du Breizh Izel	Pages 4-6
OMI : Compte-rendu Sous-comité NCSR 4	Pages 6-14
Manche et mer du Nord : Un espace en évolution	Pages 14-17
Port Revel, Cinquantenaire du centre d'entraînement	Pages 17-19
OMI : Compte-rendu du MSC 97	Pages 20-24
ISM, le métier de consultant	Pages 24-26
Nouvelles, lettres et extraits, Juillet - Septembre 2017	Pages 27-34
Textes parus au Journal Officiel au 2 ^{ème} trimestre 2017	Page 35
Morganez, la petite sirène	Page 35
En passant par les passerelles. « Phénix, les modernes et les anciens »	Page 36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2017

Membres actifs navigants : 207 €

Actifs en mission à terre : 155 €

Retraités et Membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 227 € / 175 € / 55 €

J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €

Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

Extraits des Statuts : «Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou celles dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les questions maritimes liés à la fonction de capitaine...»

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt A. Jegu, Secrétaire général
Résidence George V - 2 square du Printemps
78150 LE CHESNAY

L'AFCAN, association de bénévoles, ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du Bureau. Les épouses qui peuvent répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'Association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Conseil d'Administration

Fin de mandat en 2018	Fin de mandat en 2019	Fin de mandat en 2020
J.P. Côte	H. Ardillon	B. Apperry
B. Derennes	L. Barbançon	P. Blanchard
N. Desbois	J.F. Gicquiaud	O. Court
A. Jegu	F.X. Pizon	M. Guillemot
J. Portail	J.R. Varaillon-Laborie	F. Hardy
S. Zamora	Y. de Villars	Ph. Pieraggi

Bureau de l'Afcan

Président : B. Derennes, president@afcan.org

Vice-présidents : H. Ardillon - L. Barbançon -
F.X. Pizon

Secrétaire général : A. Jegu

Secrétaire général adjoint : O. Court

Trésorier : J. Portail, tresorier@afcan.org

Conseil assurance : P. Le Vigouroux,
juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : B. Apperry,
conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Nord & Normandie :

F. Hardy - normandie@afcan.org

Bretagne :

Ch. Loudes - finistere@afcan.org

J.D. Troyat - ille-et-vilaine@afcan.org

B. Derennes - morbihan@afcan.org

Ouest & Centre :

loire@afcan.org

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - marseille@afcan.org

Sud-est & outremer :

aquitaine@afcan.org

Est & Ile-de-France :

A. Jegu - est-paris@afcan.org

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

H. Ardillon : CESMA

M. Bougeard : IFSMA

Ph. Sussac : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial



ALLO ST-LYS RADIO?

Les marins ayant dû utiliser les services de St-Lys Radio pour communiquer avec la terre sont de moins en moins nombreux. La technologie moderne (téléphone par satellite dans ce cas) est passée par là. Il est très peu probable qu'on doive utiliser à nouveau cette technologie Radio pour communiquer mais il n'en est pas de même pour les moyens de positionnement.

Il apparaît en effet que, puisqu'il vient de loin ou plutôt de «très haut», le signal utilisé par les GNSS Global Navigation Satellite Systems (GPS, Galileo ou Glonass) est faible. Il est donc vulnérable et peut être facilement détourné à des fins malhonnêtes. Des spécialistes ajoutent que des phénomènes naturels comme les éruptions solaires peuvent également affecter la précision du système.

Cette situation est bien sûr préoccupante tant les systèmes de positionnement par satellites ont pris une place importante dans la gestion quotidienne des passerelles de navires.

En effet, à l'instar des avions, les navires éloignés des côtes (hors de portée radar et visuelle) ne disposent plus de système de positionnement de secours si le GNSS n'est plus utilisable.

Le sextant va donc garder sa place sur les passerelles encore quelques temps, au moins tant qu'il y aura du monde à la passerelle. Vu l'ardeur que mettent certains à développer le navire sans équipage, ça ne va peut-être pas durer.

En attendant cette échéance que j'espère ne jamais voir, des autorités nationales développent des systèmes de positionnement basés sur des ondes radio émises par des stations terrestres que l'on ne pensait plus revoir. La Corée du Sud développe un réseau «eLoran» et rapporte que plusieurs centaines de navires de pêche ont constaté un problème de signal GPS. Même s'il nie toute implication, le turbulent voisin du Nord est accusé d'être à l'origine du problème.

En juin dernier, plusieurs navires ont constaté une interruption du signal GPS en mer Noire. Informé, l'U.S. Coast Guard Navigation Center n'a pas ou pas pu apporter d'explications. Ces mêmes USCG ont d'ailleurs rapporté d'autres dysfonctionnements similaires.

Navigation astronomique, estime, points radar et visuel, passage de ligne de sonde..., il convient de garder la pratique de ces méthodes qui, même si elles sont moins précises et plus contraignantes que les GNSS, nous permettront peut-être de nous positionner et de continuer à naviguer.

Bon vent.

Cdt Bertrand DERENNES,
Président

LA MANŒUVRE DU «BREIZH IZEL»

UNE MANŒUVRE COURANTE AVEC DES HÉLICES À PALES ORIENTABLES, UTILISÉE AVEC DES HÉLICES À PALES FIXES en hommage à Michel LASVALADAS, chef mécanicien de grand talent trop tôt disparu en septembre 2014



Acquis pour assurer principalement des rotations fret (camions et remorques) mais avec la possibilité d'embarquer les chauffeurs, le BREIZH IZEL ex Ionocos Express ex Wanaka est arrivé à Roscoff en 1981 âgé de 11 ans et construit du point de vue manœuvre comme un navire du siècle d'avant. Pour un ferry appelé à manœuvrer plusieurs fois par jour c'était étrange. En effet même si la puissance est là (2 moteurs Pielstick PC 2 V de 6 000 cv chacun mais petit propulseur), ce sont des moteurs pour hélices à pales fixes et donc à renversement de marche. Pour une compagnie dont la spécialité était déjà de travailler à partir de « ports sans eau » (Oustreham-Saint Malo-Poole) ou de ports non protégés où personne ne veut venir (Roscoff-Plymouth) tellement les manœuvres sont délicates, y mettre ce type de navire pas facile du tout à manœuvrer il fallait oser.* Mais un certificat de navire à 84 passagers pour ce frétier c'était...de l'OR ! Rendez-vous compte, on peut prendre tous les chauffeurs de camions !**

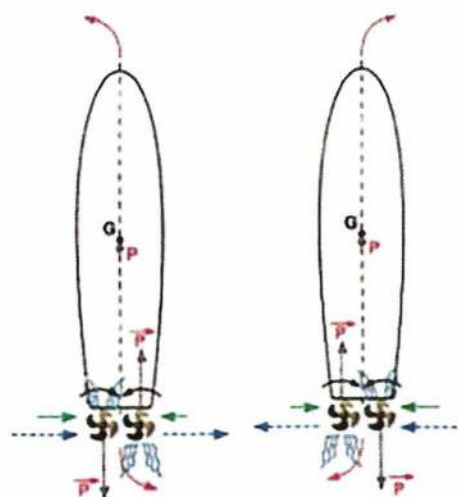
Pour un ferry manœuvrant plusieurs fois par jour, la première manœuvre qu'apprennent les jeunes capitaines est celle d'avancer ou de reculer « en crabe » formule imagée par des bretons certainement pour la manœuvre « en oblique » de nos amis pilotes ou encore le « déhalage » de M. BAUDU dans son traité de manœuvre. L'image du crabe passe très bien quand vous avez, un tant soit peu visité la grève à basse mer du côté de Paimpol ou d'ailleurs.

Il s'agit donc de remonter en oblique vers une autre position parallèle qui est souvent le poste d'accostage, ou de quitter cette même position pour rejoindre l'axe du chenal par exemple.

Ces navires/ferries sont en général dotés d'une bonne puissance et de propulseurs d'étrave pour se passer de remorqueurs en situation maniable (jusque vent force 8 environ) car ils ont une prise au vent importante comme tous les navires à passagers et les porte-conteneurs aujourd'hui. Le principe de la marche en crabe est simple : un moteur en AV, l'autre en

AR et vous jouez avec les gouvernails et la puissance de chacun des moteurs tout en vous aidant du propulseur qui fait ce qu'il peut pour vous maintenir parallèle à votre destination.

La dextérité du manœuvrier est la puissance demandée à chaque moteur et «ajuster» le bon angle du gouvernail «actif» et la «douceur» dans le cran de pétrole. Tout cela semble facile sauf qu'il y a des principes à appliquer: moteur du côté de l'avancée en avant et action prépondérante sinon unique du gouvernail correspondant. En effet à ces vitesses faibles l'action des filets d'eau projetés par l'hélice sur le gouvernail est prépondérante.



Évolution sur bâbord en différenciant

Évolution sur tribord en différenciant

C'est donc l'hélice qui est en avant et son gouvernail correctement positionné qui va amener votre bateau à quai, le moteur en AR ne servant qu'à contrôler l'erre (déplacement en avant ou en arrière dans le sens de la longueur du navire). Quand il s'agit d'hélices à pales orientables l'ajustement est relativement aisé, par contre quand il faut stopper le moteur et le relancer dans l'autre sens (action sportive du méca-



Le déhalage de «Normandie»

rien au pied du moteur utilisant de l'air comprimé (toujours en quantité limitée) suivant l'ordre du « chadburn » ... c'est beaucoup moins souple. Et il faut compter aussi sur l'effet coup de fouet résultant du lancement du moteur. Lorsqu'on sait qu'on positionne ces navires au centimètre près, cela devient du travail d'artiste. (Je rappelle les dimensions du BZH : 112 m de long/84 passagers et 2 500 tonnes de port en lourd).

Avec Michel LASVALADAS, notre expérience existante des hélices à pales orientables aidant, il nous est venu rapidement l'idée suivante : pour éviter le coup de fouet du lancement du moteur et en même temps diminuer la consommation d'air et « manœuvrer en douceur », nous allons garder le même moteur en avant et le plus longtemps possible. Ensuite pour le changement de sens de déplacement au cours de l'évitage ou tout simplement pour « ajuster » le déplacement en crabe, on va se préparer à inverser les 2 moteurs le plus rapidement possible.

Donc avec mon ami chef mécanicien les procédures suivantes furent adoptées :

Lorsque les deux moteurs sont stoppés au même moment, les mécanos se préparent automatiquement à leur inversion. Quelques secondes de gagnées en manœuvre à Roscoff par force 8, c'est très précieux. Ensuite pour l'ajustement au cm avec un chadburn, la passerelle demandait par téléphone au mécano quelques tours de plus ou de moins que prévu sur un moteur ou sur l'autre... élémentaire mon cher LASVA !

Donc, tant que l'amarrage n'est pas terminé, comme pour des hélices à pales orientables (encore appelées hélices à pas variable), les deux moteurs sont en route, les hélices brassent l'une en avant et l'autre en arrière. Cela impression-



ne pilotes et lamaneurs croyez-moi ! En effet au cours d'un voyage sur un autre navire plusieurs années après le BZH, le pilote de Cork qui servait mon bateau s'en souvenait encore et vous pouvez demander aussi aux «Staff captains» de la ligne Stranraer-Larne ou aux anciens pilotes de Dieppe, le souvenir qu'ils en ont !

Conclusion, apparemment beaucoup de choses à penser en même temps pour le manœuvrier : puissance moteur en AV, puissance moteur en AR, bord et angles des gouvernails alors que souvent les rafales de vent vous hurlent à la figure.

Une chose quand même pour ne pas se rater : toujours ne penser qu'au gouvernail de l'hélice en avant, même si les deux gouvernails sont toujours commandés en parallèle, seul celui qui reçoit les filets d'eau est à considérer, oubliez l'autre même s'il diminue un peu l'effet de son hélice.

Le «Breizh Izel» a donc boulingué de l'Ecosse à la Mauritanie en passant par Dieppe et les nuits de chargement de remorques de patates primeurs à Roscoff ou Saint Malo (on nous appelait les « hiboux ») ou les voyages dans les îles anglo-normandes.



Lorsque quelques années plus tard nous nous sommes trouvés en Finlande Michel LASVALADAS et moi-même pour la construction d'un nouveau bateau beaucoup plus gros avec de belles hélices à pales orientables et des propulseurs bien plus puissants, nous nous sommes penchés avec le technicien de l'appareil à gouverner sur la possibilité de désaccoupler électroniquement le positionnement des 2 gouver-



nails et encore plus loin, d'automatiser ce désaccouplement de la manière suivante: sitôt un moteur en AR le gouvernail correspondant se met à zéro quelle que soit la position de la commande et reprend la position demandée dès que son moteur est en avant. Si on pouvait déjà désaccoupler les gouvernails, l'automatisme ci-dessus n'était pas prévu dans la spécification et nous n'étions certainement pas les premiers à faire cette demande mais aujourd'hui je crois que tous les navires adoptent ce dispositif.

Donc, en gros pour éviter d'avoir à trop réfléchir sur la position individuelle des trois commandes : pas des 2 hélices, position des 2 gouvernails, position des 2 propulseurs en même temps, il est courant de positionner les gouvernails en opposé interne (ou «à contre») (Td tout à droite et Bd tout à gauche) et on n'y touche plus jusqu'à la fin de la manœuvre, la douceur des pas d'hélices assurant le positionnement au millimètre en utilisant l'astuce ci-dessus.

En conclusion

Avec un bateau pas facile à manœuvrer, une telle superbe entente entre chef mécanicien et capitaine manœuvrier, c'était certainement profitable à la confiance de l'armateur, de l'équipage et à la tranquillité d'esprit (ou bon stress) des deux marins concernés.***

NB: Le BZH a participé à une expédition peu ordinaire appelée Sahel 84 animée par Max MENIER (RTL-les routiers sont sympa).

Grâce à l'ISPS je suis repassé depuis à Nouadhibou et avec le même commandant du port nous avons reparlé de la mise « cul à quai » du BZH en affourchant les 2 ancres et surtout, des superbes langoustes qu'il m'avait offertes à cette occasion. Le « BZH » a changé de pavillon et de propriétaire en 1989 puis a été démolie fin 2014 seulement après une transformation du côté de Chypre... pour prendre plus de passagers bien sûr ... sacrés armateurs quand même !



* Renseignements pris, ce navire avait été construit de cette manière dans un chantier moderne à Hong Kong à la demande expresse assez « rétro » des « Kiwis » (surnom donné aux Néo-Zélandais par les British) qui en furent les premiers propriétaires.

** Ne pas pouvoir prendre tous les chauffeurs était le cauchemar des armateurs à cette époque. Un certificat grec 84 pax existant donc valable en France, c'était un superbe coup de Christian MICHEILINI !

*** Une de nos traditions était aussi de baptiser les moteurs principaux du nom des mécaniciens de la construction du navire. Je dis bien était, car les noms ont disparu depuis. Cela ne devait pas plaire à certains !

Cdt Bertrand APPERRY

Ancien capitaine du Breizh Izel et du Normandie

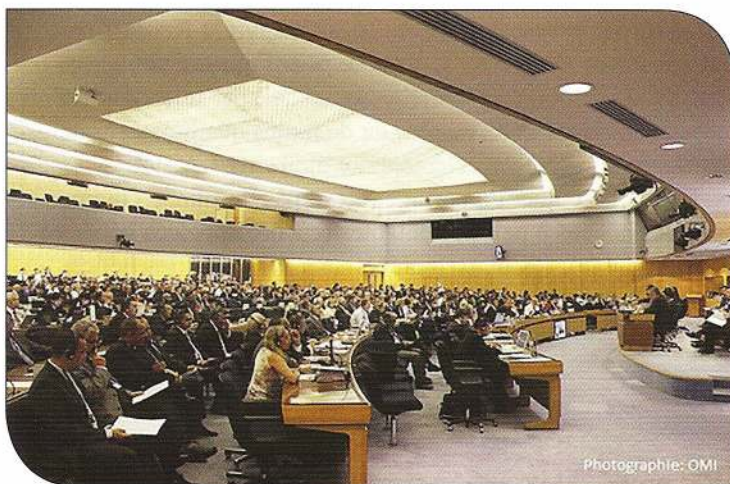
O.M.I. : COMPTE-RENDU DU SOUS-COMITÉ DE LA NAVIGATION, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RECHERCHE, ET DU SAUVETAGE (NCSR 4)

Le Sous-comité NCSR a tenu sa quatrième session du 6 au 12 mars 2017 sous la présidence de M. R. Lakeman (Pays-Bas). Le vice-président M. N. Clifford (Nouvelle-Zélande) était également présent. Ont assisté à la session 84 délégations des Gouvernements membres de l'OMI, des représentants des institutions spécialisées des Nations Unies, ainsi que des observateurs d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

La délégation française comprenait 16 représentants. A leur tête, Madame Nicole Taillefer, ambassadrice, et ses deux adjoints, François-Xavier Rubin de Cervens et Amaury Meullenaere, administrateurs des Affaires maritimes, représentants permanents de la France auprès de l'OMI.

Les Affaires maritimes étaient aussi représentées par Jean-Charles Cornillou, expert technique de CEREMA, Nicolas Le Bihannic, chef du bureau SM1, et Nicolas Maire, chargé de mission au bureau SM1.

Les conseillers appartenaient à différentes branches de l'industrie et du commerce maritime. Ainsi, le président de la



Photographie: OMI

fédération des pilotes maritimes, et un capitaine mandaté par l'Association française des capitaines de navires (AFCAN).

Etaient aussi présents le Bureau Veritas, le SHOM, l'Institut français de navigation (IFN), l'Agence nationale des fréquences (ANFR) et DCNS.

L'ORDRE DU JOUR

Les principaux points de l'ordre du jour concernaient :

- Point 3 : Organisation du trafic maritime ;
- Point 4 : Mise à jour du système LRIT ;
- Point 6 : Directives relatives aux récepteurs de radionavigation multi-systèmes de bord ;
- Point 7 : Modules à ajouter aux Normes de fonctionnement des systèmes de navigation intégrés (INS) ;
- Point 8 : Affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication ;
- Point 9 : Comptes-rendus de navires ;
- Point 10 : Nouveaux prestataires de services par satellites du SMDSM ;
- Point 11 : Mise au point du plan-cadre SMDSM, dispositions relatives aux RSM ;
- Point 12 : Projet de modernisation du SMDSM ;
- Point 13 : Evolution des radiocommunications maritimes ;
- Point 14 : Modification de la convention SOLAS pour y inclure des systèmes mobiles à satellites pour utilisation dans le SMDSM ;
- Point 15 : Questions intéressant la Commission d'étude des radiocommunications de l'UIT-R ;
- Point 16 : Questions intéressant la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT-R ;
- Point 17 : Sécurité des personnes secourues en mer ;
- Point 18 : Evolution des services par satellites du SMDSM ;
- Point 19 : Normes de fonctionnement révisées des RLS fonctionnant à 406 MHz pour tenir compte du système MEOSAR de Cospas-Sarsat ;
- Point 20 : Harmonisation des procédures de recherche et de sauvetage maritimes ;
- Point 21 : Formation à la recherche et au sauvetage ;
- Point 22 : Amendements au Manuel IAMSAR ;
- Point 23 : Plan de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers ;
- Point 24 : Règlement COLGEG concernant les feux de côté – Emploi de bois dur pour les échelles de pilotes ;
- Point 27 : Notification et mise en commun des résultats d'essai au banc sur l'e-navigation – Elaboration de directives sur le S-Mode – Validité du matériel de radiocommunication en ondes hectométriques (MF) et métriques (VHF) installé et utilisé à bord des navires – Suivi des questions concernant les ECDIS – Installation d'aides à la navigation sur le continent Antarctique ;
- Point 28 : Travaux découlant du nouveau recueil sur la navigation polaire.

Compte tenu du nombre et de l'importance des documents sur des sujets liés à la navigation, le MSC 97 avait autorisé le Sous-comité à constituer un groupe d'experts sur l'organisation du trafic maritime. Ont été ainsi constitués les groupes de travail suivants :

- Groupe de travail sur la navigation (points 6, 7, 8, 9, 24, 27) ;
- Groupe de travail sur les communications (points 10, 14, 15, 16) ;
- Groupe de travail sur la recherche et le sauvetage (SAR) (points 18, 19, 20, 21, 22, 23, 27) ;
- Groupe d'experts sur l'organisation du trafic maritime (point 3) ;

- Groupe de rédaction dont le thème serait défini en séance plénière.

Organisation du trafic maritime

Toutes les propositions concernant l'organisation du trafic maritime ont fait l'objet d'une évaluation préliminaire, réalisée sous forme d'un document de travail (WP3) par le président du Sous-comité, en consultation avec le Secrétariat et le président du groupe d'experts. En règle générale, ces propositions étaient conformes aux critères généraux énoncés dans la circulaire de référence MSC/Circ.1060. Lors de la séance plénière, certaines lacunes ont néanmoins été constatées et mises en évidence à l'usage des Etats demandeurs.

Le groupe d'experts avait à examiner cinq documents soumis respectivement par le Japon, le Royaume-Uni, le Costa Rica et les Philippines.

Etablissement d'une route recommandée « Au large de la côte occidentale de l'île d'Izumo O Shima » (Japon)

Le Groupe a jugé convaincantes les justifications avancées par le Japon, qui montraient qu'il y avait eu de nombreux incidents dans lesquels des navires étrangers avaient été mis en cause.

Après avoir apporté des modifications de forme d'ordre mineur, le groupe d'experts a approuvé l'établissement de la route recommandée par le Japon.



La proposition du Japon a été approuvée par le Sous-comité aux fins d'adoption par le Comité en vue de leur diffusion d'une circulaire SN.

Modification de la route à double sens de circulation de Long Sand Head et de la zone de prudence intérieure du Sunk établies dans le cadre de l'actuel dispositif de séparation du trafic intitulé « Dans la zone du Sunk et au niveau de l'accès nord de l'estuaire de la Tamise » (Royaume-Uni)

La proposition du Royaume-Uni a été approuvée par le groupe d'experts sous réserve d'apporter des modifications d'ordre mineur.

Le Sous-comité a approuvé les modifications de l'actuelle route à double sens et a invité le Comité à les adopter en vue de leur diffusion sous couvert d'une circulaire COLREG.

Création d'une zone à éviter au large de la côte Pacifique du Costa Rica

Le document de travail WP3 contenant une longue liste d'observations, le Sous-comité avait demandé en plénière au Costa-Rica de donner une réponse à ce sujet au groupe d'experts.

Celui-ci a salué les efforts déployés par l'auteur de la proposition pour protéger la population de baleines. Pour autant il a suggéré que le MEPC serait mieux placé pour obtenir au niveau mondial la reconnaissance du statut de zone particulièrement vulnérable (PSSA).

Le Groupe a en particulier noté que la zone à éviter semblait disproportionnée, car l'on n'en connaissait pas l'impact sur les transports maritimes internationaux, et qu'aucun cas de collision entre navires et cétacés n'avait été enregistré. Il a aussi noté que les objectifs pourraient être atteints sans le prolongement considérable de la zone à éviter au nord d'Isla del Carlo.

En conséquence de quoi, il a apporté des modifications à la proposition afin de réduire l'étendue de la zone à éviter dans la partie nord de la Bahia de Coronado, et approuvé l'établissement d'une nouvelle zone à éviter « Au large de la péninsule d'Osa, sur la côte Pacifique du Costa Rica ».

La nouvelle zone à éviter a été approuvée en séance plénière aux fins d'adoption par le Comité en vue de sa diffusion sous couvert d'une circulaire SN.

Etablissement d'une route à double sens de circulation recommandée dans le Golfo Dulce, au large de la côte pacifique du Costa Rica

Comme ci-dessus, le Groupe a noté les efforts déployés par le Costa Rica pour protéger la population de baleines.

Au cours des discussions, plusieurs avis ont été exprimés :

1. Le volume du trafic étant relativement faible, il n'était pas nécessaire que l'OMI adopte une telle mesure, qui néanmoins pouvait être établie au niveau national ;
2. Rien n'indiquait que la navigation dans le passage en question était particulièrement dangereuse ou difficile ;
3. La proposition ne satisfaisant pas tous les critères, il serait nécessaire d'examiner la question plus avant à l'aide d'une étude plus détaillée ;
4. Il n'était pas nécessaire de recommander aux navires de rester du côté tribord de la bande définie pour la route à double sens de circulation ;
5. Comme il ressortait de la proposition que la majeure partie de la route proposée se trouvait à l'intérieur de la route de base, l'Etat côtier n'avait pas besoin d'en demander l'adoption à l'OMI.

Le Groupe a décidé d'inviter le Costa Rica à envisager d'établir et de mettre en œuvre, à l'échelle nationale, une mesure d'organisation du trafic appropriée applicable aux navires.

Le Sous-comité a approuvé la recommandation du Groupe et invité le Costa Rica à envisager d'établir au niveau mondial, dans le golfe Dulce, s'il le juge nécessaire, des mesures d'organisation du trafic maritime après la mise en œuvre de la zone à éviter « Au large de la péninsule d'Osa sur la côte Pacifique du Costa Rica ».

Création d'une zone à éviter et de routes à double sens de circulation assorties d'une zone de prudence (Philippines)

La proposition des Philippines visait à établir une zone à éviter et des routes à double sens de circulation assorties d'une zone de prudence dans les eaux adjacentes, à titre de mesures de protection associées pour la « Zone maritime particulièrement vulnérables (PSSA) du parc naturel du récif de Tubbataha, situé dans la mer de Sulu (Philippines) ».

Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis ci-après ont été exprimés :

1. La PSSA a été approuvée par le MEPC 69 ;
2. Selon les données relatives au trafic maritime actuel (un seul navire par jour circulant d'est en ouest), il n'y avait pas encore de nécessité absolue d'établir des mesures supplémentaires en sus de la zone à éviter ;
3. L'existence de la zone à éviter serait suffisante pour protéger la PSSA ;
4. Vu les difficultés que présentait l'installation de bouées repères, le recours aux aides à la navigation AIS était apprécié ;
5. Les Philippines ont confirmé que chacune des mesures proposées aurait valeur de recommandation.

Le Groupe a approuvé l'établissement d'une nouvelle zone à éviter, à titre de mesure de protection associée pour la PSSA en question.

Le Sous-comité a approuvé la nouvelle mesure d'organisation du trafic en vue de sa diffusion sous couvert d'une circulaire SN.

Le Sous-comité a décidé de recommander au Comité que ces nouvelles mesures soient appliquées après leur adoption par le Comité, c'est-à-dire le 1er janvier 2018 à 0 heure UTC.

Mesure d'organisation du trafic envisagée pour des raisons écologiques

A l'issue d'un débat, le Sous-comité a décidé d'inviter le Comité à l'autoriser à renvoyer au MEPC, pour obtenir son avis, les propositions de mesures d'organisation du trafic qui visaient essentiellement la protection de l'environnement, après les avoir soumises à un premier examen en séance plénière, avant de les soumettre au Groupe d'experts du Sous-comité pour qu'il les étudie de plus près.

Mise à jour du système LRIT

Après examen des renseignements communiqués par le secrétariat concernant les mises au point du système LRIT effectuées depuis le NCRS 3, le Sous-comité a pris en séance plénière, différentes mesures concernant les points suivants :

Examen de la performance et audit du système LRIT

Après examen des documents présentés par l'IMSO, le Sous-comité a pris entre autres les mesures suivantes :

1. Les essais de mise au point effectués par le NDC d'Arabie saoudite et celui de Tunisie ne devraient plus être considérés comme valides ;
2. Suppression du plan de distribution des données (DDP) des NDC du Cambodge et du Maroc si, au 30 avril 2017, ces centres n'étaient pas encore opérationnels ;
3. Acquiescement des obligations financières à l'égard du coordonnateur LRIT des Gouvernements contractants à la SOLAS.

4. Encouragement des Gouvernements contractants à la SOLAS à promouvoir une plus large utilisation du système LRIT par les services SAR.

Examen de propositions d'amendements aux documents relatifs au système LRIT

Modification de la fréquence d'émission des renseignements LRIT

Après examen des documents présentés par le secrétariat (présentation des méthodes A et B, modification de la fréquence d'émission des renseignements LRIT) et par le Brésil (projet d'amendement aux documents relatifs au système LRIT), le Sous-comité a :

1. Autorisé les centres de données (DC) à mettre en œuvre et à l'essai, à titre provisoire les modifications présentées dans la méthode A et
2. Demandé aux DC intéressés d'informer l'OMI de leur intention d'appliquer les modifications décrites dans la méthode A.

Le Sous-comité a noté que le Brésil appliquerait la méthode A.

Proposition visant à créer un nouveau type de message de demande d'images de surface (SURPIC) archivées à l'usage des Etats côtiers

La proposition du Viet Nam visant à modifier la documentation technique du LRIT pour offrir aux Etats côtiers la possibilité de demander des renseignements archivés par le système LRIT sous forme d'une image de surface (cercle ou rectangle) a recueilli un appui général. Toutefois d'aucuns ont fait valoir qu'avant tout, il faudrait examiner la viabilité technique et financière de la proposition, le coût des renseignements LRIT ainsi que le calendrier de la mise en œuvre.

Le Sous-comité a invité les Etats membres à lui soumettre lors d'une prochaine session des propositions relatives aux préoccupations ci-dessus, notamment une analyse des coûts et avantages.

Proposition visant à délivrer des certificats électroniques afin d'améliorer la gestion des rapports d'essais de conformité LRIT

Proposition soumise par la Chine pour faciliter l'annulation des CTR qui n'étaient plus valables.

Le Sous-comité a rappelé que la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.2 contenait des directives sur l'utilisation des certificats électroniques, et en particulier l'obligation pour les administrations de communiquer à l'OMI la liste des catégories de certificats recensées dans une circulaire FAL (*Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord*) qu'elles devraient délivrer sous forme électronique. Le rapport d'essai de conformité LRIT figurant dans la circulaire, il est possible de l'utiliser sous forme électronique.

De nombreuses délégations ont approuvé la proposition de la Chine, faisant valoir entre autres qu'elle allégerait la charge administrative et empêcherait la falsification de ces rapports.

Le Sous-comité a encouragé les gouvernements contractants à la SOLAS à envisager de délivrer des CTR sous formes électronique, à titre facultatif.

Travaux du groupe de travail sur la navigation

Projet de directives relatives au traitement à bord des données sur la position, la navigation et la synchronisation (PNT)

Les directives relatives au traitement à bord des données sur la position, la navigation et la synchronisation (PNT) ont pour objet de renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation en améliorant la fourniture de données sur la position, la navigation et la synchronisation (PNT) aux équipes à la passerelle (y compris aux pilotes) et aux applications à bord du navire (par exemple, à l' AIS ou à l' ECDIS).

Le Groupe avait pour mission d'examiner le document présenté par l'Allemagne dans lequel figurait le projet dont le titre est mentionné ci-dessus, et d'en établir la version définitive.

L'élaboration du projet a donné lieu à de nombreux débats, en particulier sur la nécessité d'inclure la représentation graphique de la précision des données PNT. A ce sujet, le Groupe a approuvé un nouveau texte en vertu duquel le PNT-DP doit être en mesure de représenter graphiquement la précision horizontale des renseignements sur la position.

Compte-rendu de la délégation française

- *Concernant la qualité*, le Groupe n'a pas compris son aspect global pour l'ensemble de la conception des systèmes et pense manifestement que c'est un domaine à traiter à part. C'est une situation qui dure depuis longtemps au sein de l'OMI et il n'est pas surprenant qu'un groupe de travail n'ose pas prendre d'initiative en la matière. La position exprimée par le représentant de l'IFN était la suivante :

« Les systèmes interconnectés seront plus complexes que les systèmes existants pris individuellement. Pour conserver une fréquence d'incidents basse, il faudra améliorer la qualité dans toutes ses dimensions et la circulaire MSC.1/Circ.1512 est un pas dans la bonne direction.

Le PNT est au cœur de la sécurité et les directives proposées « relatives au traitement à bord des données PNT » traitent de plusieurs facteurs de qualité comme l'intégrité, la fiabilité ou la disponibilité. Mais la qualité est un tout et les autres facteurs de sécurité devront être considérés (par exemple la sécurité, y compris la cyber-sécurité) et définis, de préférence dans un cadre d'un standard existant. Une importance particulière devra être accordée à la définition des exigences nécessaires pour obtenir le niveau de sécurité élevé (pour une définition de niveaux de sécurité, voir par exemple la norme CEI 61508 qui est déjà utilisée dans le domaine maritime) adapté au PNT et vérifier qu'il est atteint. Il serait utile que les directives relatives au traitement des données PNT reconnaissent cette nécessité tant qu'elle n'est pas reconnue par ailleurs.

Il est donc proposé d'ajouter un 5e alinéa au paragraphe sur la Portée :

8 bis : « Les présentes directives devront être considérée en conjonction avec d'autres exigences spécifiques sur la qualité, développées conformément à la directive MSC.1/Circ.1512, qui devront en particulier inclure des exigences sur la sécurité et la sûreté, y compris sur la cyber-sécurité ».

Le Groupe a estimé qu'il ne faudrait pas inclure dans les directives de références spécifiques aux normes de qualité applicables aux logiciels techniques afin de ne pas compromettre l'objectif général et global des directives.

Le représentant de l'IFN considère que le rapport du Groupe déforme un peu cet exposé, mais qu'il est acceptable dans la version approuvée en réunion.

Dans de futures interventions, il pourra être rappelé l'importance de la qualité et regretté que l'on n'ait pas profité de directives fondamentales pour la sécurité pour au moins mentionner la nécessité de spécifications plus détaillées de qualité couvrant l'ensemble des facteurs de qualité, sur la base de la directive MSC.1/Circ.1512, laquelle est certes bien faite et utile, mais pas suffisante pour garantir sécurité et sûreté.

A noter que l'Australie et la Corée du Sud étaient d'accord sur le fond avec la position française, mais n'ont pas jugé utile de lancer un débat à l'occasion des directives abordées ici.

- Concernant les *types de service*, le représentant français en séance plénière a fait remarquer que les directives semblaient un peu trop limitées à la radionavigation et à ses augmentations. Comme il était difficilement envisageable d'entreprendre des modifications en profondeur, on a essayé d'obtenir une modification du paragraphe 28, en y faisant identifier d'autres services que ceux de radionavigation et de leurs augmentations. Cette proposition a été globalement rejetée, même si une modification mineure a été apportée au texte, en raison du sens restrictif donné au terme « services » dans la « e-Navigation ».

Le représentant français estime que c'est le titre des directives qu'il aurait fallu changer, car elles traitent principalement du traitement de l'intégrité et de la précision (principalement pour les données issues des satellites), et pas de la fusion de données, pourtant nécessaires, surtout dans les modes dégradés particulièrement importants pour la sécurité. En particulier, malgré son titre, la directive ne répond que partiellement à l'objectif fixé dans le Plan de mise en œuvre de la stratégie (SIP) au paragraphe 16 de l'annexe 1 : « pour accroître la fiabilité et la « résilience » des informations PNT à bord, une norme de fonctionnement adéquate (fonctionnelle et centrée sur les objectifs) pourrait être établie, qui traiterait de l'utilisation technique de fusion de données ».

Pour autant, les remarques de la France n'ont pas été prises en compte.

Le Groupe a approuvé le projet de directives relatives au traitement à bord des données sur la position, la navigation et la synchronisation (PNT), et a invité le Sous-comité à approuver le projet de circulaire MSC, aux fins d'adoption par le Comité.

Nouveaux modules pour les normes de fonctionnement révisées des systèmes de navigation intégrés (INS) (Résolution MSC.252(83)) relatifs à l'harmonisation de la conception de la passerelle et de l'affichage des renseignements

Le groupe de travail avait pour mission d'examiner le document présenté par la Chine afin de déterminer s'il fallait mettre au point les nouveaux modules à ajouter aux normes de fonctionnement des systèmes de navigation intégrée (INS).

Le Groupe a rejeté le module E (harmonisation de la conception de la passerelle), et renvoyé le module F (affichage des renseignements reçus par l'intermédiaire du matériel de communication) à un groupe de travail par correspondance spécifique (voir paragraphe suivant).

Le Sous-comité a pris les mesures proposées par le Groupe.

Directives pour l'affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication

Le groupe de travail avait pour mission d'examiner le document soumis par la Norvège concernant une première version des directives, et le document soumis par l'OHI concernant la mise au point du cadre de la norme S-100 de l'OHI – et d'élaborer un projet de directives.

Après examen de ces documents, le Groupe a produit un projet de mandat pour un groupe de travail par correspondance qui sera présidé par un Norvégien.

Le Sous-comité a approuvé la constitution du groupe de travail par correspondance sur la poursuite de l'élaboration des directives en question.

Révision des directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.43(64))

Le groupe de travail dont la mission était de passer en revue la résolution ci-dessus référencée, a produit une version révisée de ladite convention. Le Sous-comité a approuvé le projet de texte révisé présenté par le Groupe.

Celui-ci avait aussi pour mission d'examiner le document présenté par le secrétariat concernant les prescriptions en matière de notifications perçues comme une charge administrative. Il a convenu que les dispositions de l'OMI n'entraînaient pas par elles-mêmes de charges administratives particulières. Le Sous-comité a fait sien la conclusion du Groupe, et a invité le Comité à approuver cette conclusion.

Futurs travaux de l'OMI en e-Navigation

Il est proposé de développer les actions d'harmonisation et de mise en priorité par un plan de projet rédigé par le secrétariat avec l'aide de contributeurs volontaires (Pays-Bas, INTERTANKO, CIRM ...)

Application du Règlement COLREG pour ce qui est de l'emplacement des feux de côté

Il a été convenu que l'interprétation proposée par l'IACS pouvait être acceptée comme mesure intérimaire en attendant la modification des COLREG.

Proposition visant à constituer le Groupe OMI/OHI d'harmonisation de la modélisation des données (HGDM)

Cette proposition a été soutenue par le Groupe de travail. Un Coréen est proposé comme président. Un plan de travail à considérer lors de la première réunion du HGDM a été produit, dont l'essentiel est d'examiner le résultat intitulé « Elaboration d'orientation sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes ». La première réunion est prévue du 16 au 20 octobre 2017, la seconde en septembre 2018.

Travaux du groupe de travail et du groupe rédactionnel sur les communications

Les représentants du CEREMA et de l'ANFR ont suivi les travaux de ces deux groupes, et ont fait les commentaires suivants concernant les questions sur les radiocommunications

GROUPE DE TRAVAIL SUR LES COMMUNICATIONS

Normes de performance pour les équipements adaptés à de nouveaux opérateurs par satellites du SMDSM

Le projet de normes a été finalisé. Trois propositions françaises y ont été intégrées :

- Alignement du 4^e niveau de priorité de communication avec le RR (autres communications) ;
- Impression et enregistrement des alertes de détresse et messages d'urgence (ce point n'était pas précisé jusqu'à maintenant) ;
- Protection des interférences entre les antennes de deux SES (ShipEarth Station) afin d'assurer la comptabilité électromagnétique.

La question de l'alimentation de secours de la SES que la France avait soulevée est en fait couverte par les dispositions de SOLAS II.

Le MSC 98 devra se prononcer sur la note de couverture entre crochets proposée par le président du groupe de travail communication. Le texte propose que :

- Les SES fonctionnant avec un service satellite reconnu avant 2017/2020 (soit tout simplement les SES Inmarsat C) seront toujours en vigueur. Les normes de performance des SES Inmarsat C restent donc les mêmes : (Res.MSC (75).
- Les SES fonctionnant avec un service satellite reconnu après 2017/2020), soit Inmarsat FBB ou peut-être Iridium... les normes de performance seront celles définies dans la nouvelle résolution MSC proposée au NCSR 4.

Si le principe du texte est acceptable et répond au besoin de préserver Inmarsat C, il faudra se prononcer également sur une date de mise en œuvre. Une mise en œuvre au plus tôt semble la meilleure solution, sachant que le résultat d'audit des FBB (FleetBroadband) ne pourra être présenté avant 2018. Quant à Iridium, on attend toujours la confirmation de la levée des différentes prescriptions soulevées au NCSR 3, levée pour laquelle aucune procédure n'a été décidée par le MSC (réinspection par l'équipe d'auditeurs d'IMSO ou autre solution).

Concernant les deux points qui n'ont pas été résolus au NCSR 4 et qui sont donc transmis au MSC 98, la date limite de soumission de commentaires et remarques est fixée au 28 avril 2017, date à laquelle il faut tenir une coordination européenne. Une position française sur ces points est souhaitable au plus tôt, tant pour aider à prendre une coordination européenne que proposer une soumission au MSC 98.

Amendements à SOLAS IV

L'exercice s'est limité à remplacer l'appellation « Inmarsat » par « service de radiocommunications à satellites », sans pour autant proposer la définition de la zone océanique A3.

L'UIT a exprimé une réserve sur l'expression proposée et suggère d'utiliser plutôt l'expression « fournisseur de service de radiocommunications à satellites ».

Le MSC 98 devra se prononcer sur ce point. Il faut proposer une autre expression que « recognized mobile satellite service », de façon à être en cohérence avec le règlement des Radiocommunications de l'UIT.

GROUPE RÉDACTIONNEL SUR LES COMMUNICATIONS

Modernisation du SMDSM

Le Groupe était chargé de finaliser le plan de modernisation du SMDSM dont le projet avait été préparé par le groupe de travail par correspondance présenté par les Etats-Unis sur la modernisation du SMDSM.

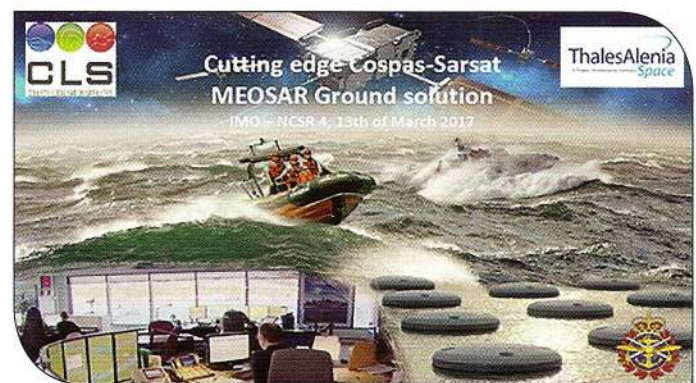
Si le Danemark a imposé sa position technocratique consistant à décliner les discussions passées en amendements à SOLAS IV, il reste encore du travail pour aligner le vocabulaire et la cohérence des fonctionnalités avec le RR. Il n'est pas exclu qu'il sera aussi nécessaire de modifier le RR suivant ce qu'il découlera des discussions. Des simplifications et ajustements dans les fonctionnalités restent encore possibles, mais il faudra composer certes avec les discussions passées, mais également avec les remarques du HTW 4.

Les systèmes de radiocommunications numériques NAVDAT et VDES sont toujours dans le plan de modernisation du SMDSM, mais faute de démonstrateurs de ces systèmes, les travaux de leurs normes de fonctionnement OMI ne sont pas encore planifiés.

Travaux du groupe de travail SAR

Normes de fonctionnement révisées des RLS fonctionnant à 406 MHz pour tenir compte du système MEOSAR de COSPAS-SARSAT et des balises de 2^e génération

Reconnaissant que la révision des normes de fonctionnement n'était pas terminée et que les travaux devaient être poursuivis, le Sous-comité a décidé d'inviter le Comité à reporter à 2018 la date souhaitable des travaux relatifs au présent résultat.



Renforcement de la fourniture de services mondiaux de recherche et de sauvetage maritimes

Reconnaissant qu'il était très important de réfléchir à la poursuite de la mise au point du Plan SAR mondial, le Sous-comité a décidé d'inviter le Comité à reporter à 2019 la date d'achèvement des travaux relatifs au présent résultat.

Directives sur l'harmonisation des procédures de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, y compris les questions de formation à la recherche et au sauvetage

Le Sous-comité a approuvé :

- L'ordre du jour provisoire de la prochaine réunion du groupe de travail mixte OACI/OMI ; et
- La circulaire SAR.7/ Circ.13 sur la Liste des documents et publications que devraient posséder les centres de coordination de sauvetage maritime et les centres de coordination conjoints.

Reconnaissant qu'il était très important de poursuivre l'examen des Directives susmentionnées, le Sous-comité a décidé d'inviter le Comité à reporter à 2019 la date souhaitée d'achèvement des travaux relatifs au présent résultat.

Amendements au Manuel IAMSAR

Après avoir pris connaissance du rapport du groupe de travail, le Sous-comité a renvoyé au groupe de travail mixte OACI/OMI les propositions d'amendements au Manuel IAMSAR à sa prochaine réunion et qu'il les insère dans l'édition de 2019 du Manuel.

Directives révisées pour l'établissement de plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers

Le Sous-comité a entériné le projet de circulaire sur les Directives susmentionnées et a invité le Comité à l'approuver.

Divers documents examinés en séance plénière

Le Sous-comité a rappelé que le NCSR 3 avait pris note des renseignements communiqués par l'ICS au sujet des « *Recommandations relatives aux opérations de sauvetage en mer à grande échelle visant à assurer la sécurité et la sûreté des gens de mer et des personnes secourues en mer* » et avait noté que ces recommandations devaient rester un document évolutif et actualisé par ses coauteurs, qui étaient issus du milieu maritime.

Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer

Il a noté que le FAL 40 avait encouragé les Etats membres à communiquer à l'OMI des renseignements exacts sur les incidents concernant des migrants et sur les passeurs présumés et les navires suspects, en utilisant le module du GISIS relatif à la simplification des formalités.

Il a aussi noté que le MSC 96 avait approuvé la circulaire intitulée « *Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer* ».

Le Sous-comité a noté en outre que, comme la crise humanitaire qui sévissait dans la région méditerranéenne était loin d'être résolue, le MSC 97 avait invité les Etats membres et les organisations internationales à soumettre des documents au MCS 98 et encouragé les Etats membres à signaler les incidents en communiquant les renseignements sollicités à l'appendice de la circulaire MCS par l'intermédiaire du module du GISIS.



Reconnaissant que la crise humanitaire qui sévissait dans la région méditerranéenne continuait d'avoir des incidences sur la marine marchande et que des propositions pourraient être soumises à des sessions ultérieures, le Sous-comité a décidé d'inviter le Comité à reporter à 2019 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs au présent résultat.

Emploi de bois dur pour les échelles de pilote

Le Sous-comité était saisi pour examen des documents présentés par :

- Le Japon qui proposait une interprétation uniforme de la résolution intitulée « *Dispositifs utilisés pour le transfert du pilote* » en ce qui concernait l'emploi de bois dur pour les échelons des échelles de pilote » ; et
- L'IMPA qui faisait part de ses préoccupations et observations au sujet de la proposition du Japon et indiquait que l'une des difficultés qui avaient retardé le renforcement de la sécurité des échelles de pilotes avait été le délai d'exécution de la révision dont la norme ISO 799 2004 devait faire l'objet pour offrir les conditions nécessaires à l'entrée en vigueur des prescriptions de la règle V/23 de la SOLAS.

Le Sous-comité n'a pas jugé nécessaire d'élaborer une interprétation uniforme sur cette question, et a demandé à l'observateur de l'ISO d'accélérer les travaux relatifs à cette norme.

Rapport sur le suivi des questions concernant les ECDIS

Le Sous-comité a examiné l'intérêt qu'il y aurait à réviser la circulaire MSC.1/Circ.1503, telle quelle modifiée, intitulée « *ECDIS- Guide de bonnes pratiques* » en rapport avec l'éventuelle élaboration de directives PSC sur les ECDIS.

Le Sous-comité a noté que le HTW 4 avait révisé la section intitulée « *Formation aux ECDIS* » de la circulaire MSC susmentionnée, en vue de son approbation par le MSC 98. Le HTW 4 avait approuvé la circulaire STCW.7Circ.24 intitulée « *Recommandations intérimaires à l'intention des parties, des administrations, des autorités chargées du contrôle par l'Etat du port, des organismes reconnus et d'autres parties pertinentes au sujet des prescriptions de la Convention STCW de 1978, telle quelle modifiée* ». Le Sous-comité a décidé de ne pas prendre d'autres mesures.

Rapport sur l'installation d'aides à la navigation sur le continent Antarctique

L'Argentine a présenté un rapport communiquant des renseignements sur l'installation envisagée sur le continent Antarctique, d'aides à la navigation AIS afin de renforcer la sécurité de la navigation.

Les aides à la navigation AIS sont capables de produire des signaux virtuels localisés sur des points remarquables ou dangereux.

La facilité et la précision avec lesquels les signaux des aides à la navigation AIS peuvent être représentés graphiquement sur les systèmes de visualisation des cartes électroniques (ECDIS) et sur le matériel radar est un autre avantage. Ces aides sont également utiles pour la navigation dans les zones polaires, où l'état des glaces et les conditions météorologiques font augmenter les risques.

La République argentine a procédé à des études et à la mise à l'essai de systèmes d'aides à la navigation AIS. Deux lots d'équipement d'aides à la navigation AIS ont été installés en 2011 à la Base Orcadas située sur l'île Laurie, l'une des îles Orcades du Sud, chacun produisant un signal réel et quatre signaux virtuels. Un équipement supplémentaire a été installé à la base Esperanza, produisant un signal réel et quatre nouveaux signaux virtuels.

Les réponses à une enquête menée auprès des capitaines de navires naviguant dans la région ont indiqué que la distance moyenne des détections de ce système était de 12 milles marins. Au bout de cinq années d'essais concluants, l'Argentine a prévu d'installer deux nouvelles installations, l'une à la base Carlini, l'autre à la base Deception.

Le Sous-comité a été invité de recommander aux Etats membres d'informer les navigateurs et les croisiéristes de la disponibilité de ces aides à la navigation, et de demander aux navigateurs de communiquer au coordonnateur de la zone NAVAREA VI les anomalies de fonctionnement de ces signaux.

Orientations relatives à la validité du matériel de radio-communication en ondes hectométriques (MF) et métriques (VHF) installé et utilisé à bord des navires

Après avoir rappelé la circulaire MSC.1/Circ.1460 relative à la validité de ce matériel, le Sous-comité a examiné le document présenté par l'Allemagne qui proposait d'envisager une nouvelle révision de ladite circulaire, telle qu'elle avait été modifiée par le MSC 97, en conseillant aux administrations de traiter de la même manière le matériel de radio-communication en ondes hectométriques (MF) pouvant fonctionner par IDBE (Impression Directe en Bande Etroite) et le matériel de radiocommunication en ondes décimétriques (HF) pouvant fonctionner par IDBE, en reportant la date à 2024 au plus tôt. Elle conseillait également de prendre à l'égard du matériel VHF les mêmes mesures qu'à l'égard du matériel HF pouvant fonctionner avec IDBE.

Le Sous-comité a approuvé le projet d'amendements à la circulaire MSC.1/Circ.1460/Rev.1 aux fins d'approbation par le Comité.

Travaux découlant du nouveau recueil sur la navigation polaire

Le Sous-comité a examiné les renseignements communiqués par l'Allemagne au sujet des travaux à effectuer pour élaborer des amendements aux normes de performance du matériel de navigation et de communication utilisé dans les eaux polaires en vue d'étayer la mise en œuvre du *Recueil sur la navigation polaire*. L'Allemagne proposait en particulier d'élaborer un plan de travail, qui comprendrait l'évaluation des conditions supplémentaires spécifiques qu'il faudrait

peut-être prendre en considération lors de l'approbation du matériel de navigation à utiliser dans les eaux polaires

Lors des échanges de vues en séance plénière plusieurs avis ont été exprimés. L'IACS en particulier a soulevé la question des équipements à installer à bord. Cette question, comme l'a aussi suggéré la France qui soutenait la proposition de l'Allemagne d'élaborer un plan de travail, devrait être discutée au prochain SSE. Tout le monde était d'accord pour reconnaître l'urgence et l'importance de ces travaux, d'autant plus qu'ils concernaient l'application d'un instrument déjà entré en vigueur.



Le président du Sous-comité a noté l'appui général dont bénéficiait le réexamen des normes de performances du matériel de navigation et de communication à l'appui du Recueil sur la navigation polaire, et a constitué un groupe de travail par correspondance, dont les travaux seraient coordonnés par l'Allemagne, et lui a confié le mandat suivant :

- Elaborer un plan de travail énumérant toutes les normes de performance et d'essai qui devraient être révisées, en tenant compte des délibérations du MSC 97, du Sous-comité à la présente session et du MSC 98 ;
- Inclure l'évaluation des conditions spécifiques additionnelles pour l'approbation du matériel à utiliser dans les eaux polaires ;
- Envisager des solutions intérimaires permettant de remédier aux questions importantes afin d'aider les Etats membres à brève échéance ;
- Examiner d'autres solutions pour élaborer une norme de performance distincte récapitulative de complément aux normes existantes, ou une résolution ;

Le Sous-comité a invité le MSC 98 à approuver le groupe de travail par correspondance, et le MSC 99 à se prononcer sur la meilleure façon de procéder

Rapport sur les incidences dans la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans la partie de la mer Noire

Le rapport présenté par l'Ukraine donne des informations sur les incidences dans la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dues aux actions unilatérales non autorisées de la Fédération de Russie. Ces actions empêchent l'Ukraine d'exercer ses droits d'Etat côtier dans les zones maritimes adjacentes à la Péninsule de Crimée de l'Ukraine, ceux-ci notamment relatifs à la Convention internationale SAR de 1979.

Le résultat des agissements de la Fédération de Russie a été d'obliger les autorités de l'Ukraine à arrêter le fonctionnement des MRCCs de Kerch et de Sébastopol, ce qui accroît la charge de travail du MRCC d'Odessa et complique son fonctionnement. De plus, le MRCC d'Odessa a cessé de recevoir depuis avril 2014 toute information sur la position des navires et sur le trafic délivrée par 13 bases de stations AIS situées en Crimée, et n'a aucun accès aux stations radio côtières du GMDSS A1 situées à Sébastopol et à Kerch. Une telle situation complique les procédures d'alertes de détresse et réduit les possibilités de planifier et exécuter les missions SAR dans les zones maritimes adjacentes à la Péninsule de Crimée de l'Ukraine.

Ces actions illégales et hors la loi prises par la Fédération de Russie auront des conséquences dans la conduite des opérations de recherche et de sauvetage comme pour la sûreté et la sécurité de la navigation dans les zones maritimes de la Péninsule de Crimée, mettant en danger la vie humaine en mer.

La Fédération de Russie a déclaré en séance plénière qu'elle n'approuvait pas le document de l'Ukraine au motif qu'il ne reflétait pas la réalité, et a dénoncé son caractère po-

litique. Il n'y a aucune menace pour le milieu maritime, le suivi des navires fonctionnant normalement 24h sur 24. De son côté l'Ukraine a réfuté l'accusation de «document politique», et déclaré infondées les arguments de la Fédération de Russie.

A leur demande, les déclarations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine ont été insérées au rapport final du Sous-comité.

Présidence et Vice-présidence pour 2018

Le Sous-comité a réélu à l'unanimité M. R. Lakeman (Pays-Bas) Président et M. N. Clifford (Nouvelle-Zélande) Vice-président pour 2018.

La 5e session du NCNR est prévue se tenir du 19 au 23 février 2018.

René TYL

Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française à l'OMI.

MANCHE ET MER DU NORD : DE NOUVELLES MISSIONS POUR UN ESPACE EN ÉVOLUTION

**L'AFCAN REMERCIE L'AMIRAL PRÉFET MARITIME DE CHERBOURG
DE LUI AVOIR COMMUNIQUÉ POUR PUBLICATION CE DOCUMENT DÉTAILLÉ.**



Ce sont les mers métropolitaines les plus méconnues. Et bien souvent associées, dans l'imaginaire collectif, à des catastrophes maritimes, à des naufrages, à des marées noires. C'est un fait : la Manche et la mer du Nord évoquent davantage le tumulte de mers difficiles et piégeuses que le charme des eaux chaudes méditerranéennes. Pourtant, cet espace maritime concentre des activités et des enjeux uniques, tant sur le plan économique, environnemental, commercial que sécuritaire. Des activités et des enjeux de premier plan.

A la tête de cette zone complexe, en évolution constante, le vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, est à la fois acteur et observateur de ces changements. Ses missions prennent de nouvelles formes au moment où l'«action de l'Etat en mer» s'élargit dans de nombreux champs : «préfet de la gouvernance», pour l'organisation spatiale des usages en mer et l'accompagnement du développement des activités économiques, il reste toujours le « préfet de l'urgence » pour le sauvetage et la préservation de la vie humaine et des biens en mer.

Mais il devient aussi, de manière de plus en plus marquée, le « préfet de la défense » face à une menace terroriste forte et à des problématiques sécuritaires réelles. Un préfet maritime sur de multiples fronts.

EXPLICATIONS.

Zone de transits et d'échanges commerciaux entre l'Europe et le reste du Monde, la Manche et la mer du Nord représentent l'espace maritime le plus fréquenté de la planète avec le détroit de Malacca, en concentrant 20 à 25% du trafic maritime mondial. Une densité qui s'accroît par l'exiguïté des lieux, particulièrement en Manche et dans le détroit du pas de Calais où le chenal navigable, dans sa partie la plus étroite, n'excède pas les 28 kilomètres. Avec plus de 60 000 reports par an de navires de charge au sein des deux dispositifs de séparation du trafic (DST) des Casquets et du pas de Calais, les opérateurs des CROSS Jobourg et Gris-Nez ont la délicate mission de surveiller en permanence, avec la plus grande attention, cette zone de navigation très encombrée, qui cumule de surcroît de nombreux pièges naturels : hauts-fonds, bancs de sable, courants et vents puissants, marnages importants, météo changeante... Un espace dangereux, qui ne donne pas droit à l'erreur : les vents et les courants dominants portent, la majeure partie du temps, vers les côtes françaises. Dans ces mers, un cargo en avarie de propulsion peut se retrouver très rapidement sur la côte et une pollution pourrait arriver en quelques heures sur le littoral.



Le CROSS Jobourg (50).

Les administrations et services placés sous la responsabilité du préfet maritime en ont conscience et sont sur la brèche en permanence : en 2016, 13 accidents majeurs ou graves ont été évités de justesse en Manche-mer du Nord. 7 remorquages et 16 escortes de navires de charge ont été opérés par les Abeilles Liberté et Languedoc, affrêtées par la

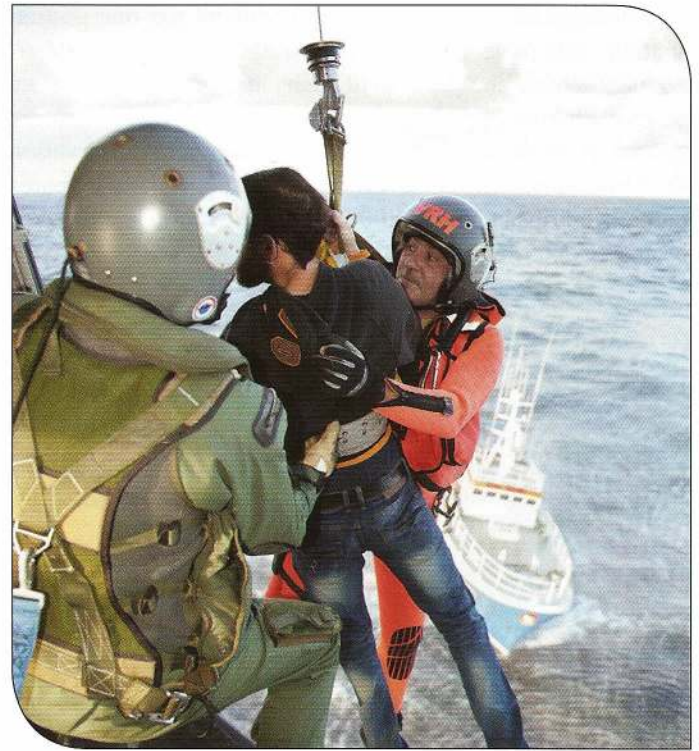


Assistance du Flintner America par l'Abeille Liberté.

Marine nationale. Des événements qui sont passés inaperçus, précisément parce qu'ils ont été bien gérés.

Si le préfet maritime est « préfet de l'urgence » pour l'assistance à la navigation, il l'est également pour le secours en mer.

Avec le développement constant des loisirs nautiques, dans une région favorable aux sports de voile, une activité de plaisance bien portante et près de 700 manifestations en mer, les opérations de sauvetage sont quotidiennes et mobilisent toujours de nombreux moyens. En 2016, 1219 opérations de secours ou d'assistance ont été coordonnées en Manche-mer du Nord, dont 54 % concernant du sauvetage.



Evacuation par le Caïman Marine de Maupertus d'une personne blessée à bord d'un gazier, en Manche.

Soit, en moyenne, plus de 2 opérations par jour pour secourir des vies humaines en mer. Des opérations qui, malheureusement, ne permettent pas, parfois, d'éviter le pire : 26 décès (dont 3 suicides) ont été à déplorer en mer cette même année. C'est dire combien le travail des CROSS et de l'ensemble de la chaîne de sauvetage est précieux dans cette zone, propice aux accidents et aux fortunes de mer.



Exercice de sauvetage maritime de grande ampleur avec le PSP Pluvier et la SNSM, au large de Ouistreham.



Vue numérique d'un champ éolien.

La Manche-mer du Nord est également un espace maritime qui connaît un développement constant de ses activités économiques. Entre un transit commercial France-Angleterre représentant 17 millions de passagers par an, les travaux d'extension de plusieurs grands ports et de leurs sites industriels, l'exploitation de ressources naturelles comme l'extraction de granulats, la pêche, le tourisme balnéaire, ou bien encore les projets d'installation de parc éoliens et hydroliens off-shore, cette zone constitue de nombreuses opportunités pour l'économie maritime, la création d'emplois et la prospérité de filières locales.

Le préfet maritime, aux côtés de son homologue préfet de Normandie (préfet coordonnateur de façade), accompagne ce développement économique, notamment par une gestion spatiale cohérente des différents usages, permettant l'épanouissement de chaque activité, dans le respect de la sécurité en mer. En «préfet de la gouvernance», acteur de l'économie en mer, le préfet maritime veille également à la préservation de l'environnement en favorisant la mise en place de parcs naturels marins et Natura 2000, en parfaite co-existence avec les autres activités.



Exercice de contre-terrorisme maritime en Manche, 2016.

Enfin, le contexte sécuritaire de ces dernières années a fait évoluer les missions du préfet maritime. Le terrorisme, qui a frappé notre territoire national, constitue toujours une réelle menace pour les Français et leurs intérêts. Mais cette menace ne pèse pas qu'à terre : elle est également présente en mer. D'abord parce que des terroristes pourraient tenter des actions spectaculaires sur un ferry : lieux clos où se concentrent de nombreuses personnes à chaque traversée, isolés une fois en mer, les navires à passagers sont de vraies cibles poten-

tielles. Mais aussi parce que le littoral de la Manche et de la mer du Nord compte de nombreux sites sensibles, dont certains sont d'intérêt vital pour la France : 4 centrales nucléaires de production d'électricité (CNPE), des grands ports qui assurent plus de 50 % de l'activité de fret de la métropole (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Calais), 55 sites SEVESO et de nombreuses zones industrialo-portuaires, le port militaire de Cherbourg, pour ne citer qu'eux.

A cette menace terroriste s'ajoute une menace stratégique : celle du retour des Etats-puissances. Et cette menace s'exprime aussi en Manche-mer du Nord, par le passage fréquent de navires de guerre étrangers, notamment russes, et par une activité navale permanente.

L'enjeu est donc de mieux sécuriser les approches maritimes à la fois par une meilleure anticipation de la menace et une détection préventive de toute action hostile, mais aussi par une capacité de réaction immédiate en cas d'alerte. Le préfet maritime – également commandant de zone militaire – est devenu, en quelques années, un véritable « préfet de la défense » : défense de la population et défense de nos intérêts par la défense l'espace maritime.

En Manche-mer du Nord, il développe ainsi, au quotidien, la coopération avec les services de l'Etat à terre et les autorités britanniques et belges, notamment dans l'échange du renseignement. Il intensifie également la présence de ses moyens en mer et les concentre sur la surveillance de la migration et des sites sensibles, dans le cadre de la «défense maritime du territoire». Les contrôles de navires sont aussi plus importants : 822 inspections en 2016 réalisées par la Douane et la Gendarmerie maritime dans la zone. Pour la protection des navires à passagers, des équipes militaires embarquées (EPNAP), qui assurent la protection des ferries durant leurs traversées entre la France et l'Angleterre, sont mise en place depuis le 1er août 2016. Gendarmerie maritime en démonstration d'intervention. Le préfet maritime a aussi adopté des dispositifs et une organisation permettant de mieux faire face à un événement de nature terroriste : mise en place d'un plan d'action immédiat, offrant une capacité d'intervention en mer de quelques minutes, d'entraînements réguliers des unités projetables, y compris les équipes médicales, et renforcement du Centre des opérations maritimes (COM) de Cherbourg. Résolument tourné vers ces enjeux, sur une façade maritime concentrant de nombreuses vulnérabilités, le vice-amiral d'escadre Ausseur développe donc au sein de ses services cette même culture d'anticipation-réaction – déjà largement partagée dans le domaine de l'assistance et du secours en mer – dans le champ sécuritaire.

CONCLUSION

La Manche-mer du Nord est une zone maritime qui vit au rythme des évolutions de notre temps. Loin de l'image d'Épinal d'une façade sans attrait, qui ne connaît que des marées noires ou des catastrophes maritimes, c'est en réalité un « poumon bleu », une zone particulièrement dynamique, représentant de nombreuses opportunités de développement économique en mer et un laboratoire d'expérimentation pour les énergies marines renouvelables. C'est aussi une région directement concernée et touchée par les problématiques sécuritaires du moment, nécessitant à l'État de s'adapter et de faire évoluer ses missions en mer et sur le littoral pour mieux prévenir et réagir face à l'action de réseaux criminels, particulièrement en cas d'événement terroriste. C'est enfin un espace qui nécessite, en termes de secours en mer et de surveillance de la navigation, de maintenir une vigilance de tous les instants grâce à un dispositif éprouvé (trinômes CROSS, remorqueurs, hélicoptères) et à des compétences humaines

uniques, dans un environnement dangereux et propice aux accidents.

Ces caractéristiques et ces évolutions s'accompagnent nécessairement de nombreuses réflexions, pour lesquelles toutes les réponses ne sont pas encore apportées : quels seront les impacts dans cette zone, à terme, de la tendance au gigantisme des navires ? Quelles conséquences sur l'organisation et les moyens de secours ? Comment envisager les opérations de sauvetage au milieu d'un champ éolien ? Quelle meilleure répartition spatiale des usages peut-on faire dans un espace saturé et géographiquement limité ? Ces questions font aussi partie du travail quotidien du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. Son action s'inscrit à la fois dans le temps immédiat et dans le temps long, dans la gestion de crise et dans la prospective, dans la manœuvre tactique et la vision stratégique. La Manche et la mer du Nord sont des espaces qui évoluent. Et ces évolutions, qui sont des atouts indéniables pour notre pays, placent ces mers au cœur des enjeux maritimes de notre époque.

CINQUANTENAIRE DU CENTRE D'ENTRAÎNEMENT DE PORT REVEL

La manœuvre du navire est au cœur du métier de capitaine. Le pilote portuaire est un conseiller technique et le capitaine reste le responsable de la conduite de son navire. Les tribunaux le rappellent chaque fois, après un accident, en attribuant au pilote au plus 20% de la responsabilité en cas de faute professionnelle grave. Le capitaine doit pouvoir analyser l'adéquation des décisions du pilote et prendre les décisions nécessaires, et c'est à Port Revel que ces connaissances s'affinent. L'AFCAN ne pouvait manquer la célébration du cinquantenaire du centre d'entraînement de Port Revel, présenté par M. Jacques Gaillard, co-président d'Artelia.

Cdt F.X. PIZON

Célébrer les 50 ans de Port Revel, une perspective certainement très improbable pour les pionniers qui avaient porté le centre sur les fonts baptismaux en 1967. Ce qui prouve une fois de plus que les bonnes idées ont la vie dure !

L'innovation est avant tout une affaire de vision. Dès le début des années 1960, nos clients d'Esso ont eu la conviction que dans le domaine du transport maritime la sécurité deviendrait un enjeu majeur. De leur côté, les ingénieurs de Sogreah, devenue Artelia, ont eu l'intuition de proposer des maquettes avec pilotes embarqués en lieu et place de maquettes télécommandées plus petites et plus économiques. Port Revel est né de cette rencontre entre le besoin de notre client et l'ingéniosité toujours en éveil de nos équipes.

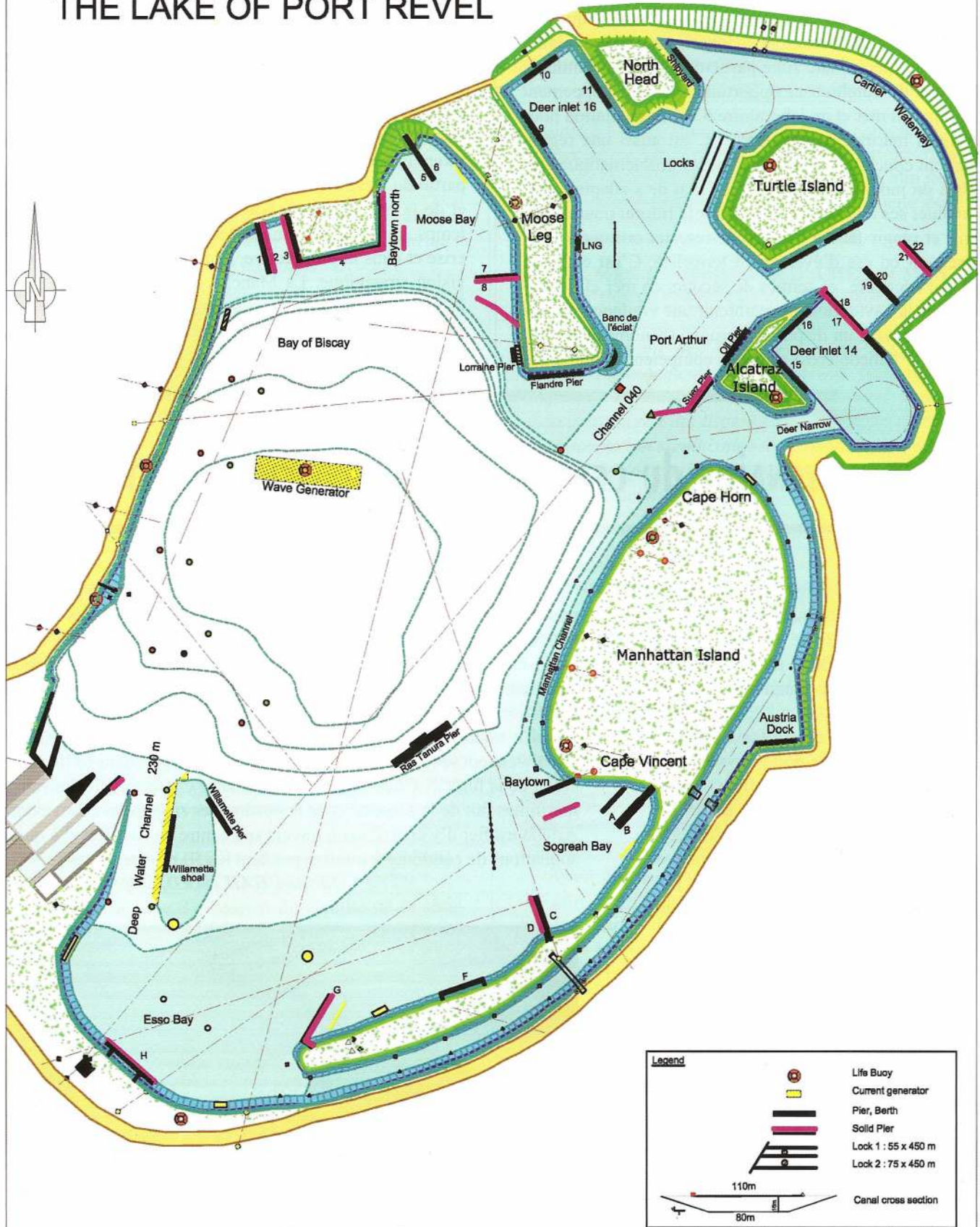
Cinquante ans plus tard, Port Revel est fier d'avoir formé près de 7 000 pilotes aux manœuvres les plus délicates et les plus exigeantes en matière de sécurité maritime. Port Revel, c'est une flotte de 11 maquettes, toutes au 1/25^e, et de 5 remorqueurs évoluant sur un lac de 5 ha équipé de dispositifs générant courants, vagues et vents. Ces aménagements en font le centre de formation à la manœuvre le plus vaste et technique au monde. Mais Port Revel, c'est avant tout un riche partenariat avec des pilotes du monde entier qui reviennent se former, en moyenne tous les cinq ans, dans ce lieu si particulier de la forêt de Chambaran ! La croissance exponentielle des échanges maritimes fait de la sécurité et de la gestion des risques un enjeu essentiel. Artelia est fier d'y contribuer à travers son centre de Port Revel à qui nous souhaitons de continuer à innover pendant les 50 prochaines années.

Jacques GAILLARD, co-président d'Artelia



Présentation aux invités du centre d'entraînement par le directeur de Port Revel

THE LAKE OF PORT REVEL



ARTELIA

PORT REVEL
Shiphandling



O.M.I. : 97^E SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

LA 97^E SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME S'EST TENUE À LONDRES DU 21 AU 25 NOVEMBRE 2016, SOUS LA PRÉSIDENTIE DE M. BRAD GROVES (AUSTRALIE), AVEC LA PRÉSENCE DU M. JUAN CARLOS CUBISINO (ARGENTINE), VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ.

ALLOCATION D'OUVERTURE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Le Secrétaire général, a souhaité la bienvenue aux participants et a prononcé son allocution d'ouverture, attirant particulièrement l'attention sur les points suivants :

- avantages de la mondialisation
- attention aux économies excessives sur la sécurité et l'environnement
- importance des GBS, de la piraterie, des armureries flottantes, de la publication des rapports d'accidents
- utilisation du combustible à 0,5% de soufre en 2020.

On notera que sur ce dernier point, plusieurs délégations ont réclamé la publication des résultats par le MEPC et un débat au MSC sur les aspects de sécurité. Le président a répondu qu'il faut attendre le résultat du PPR et du CCC sur les points éclair, le président du MEPC ayant indiqué que personne n'en a parlé au MEPC.

Le texte intégral peut être consulté sur le site Web de l'OMI à l'adresse :

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MSC-97-opening.aspx>

TRAVAUX DU MSC 97

Les points de l'ordre du jour qui retiennent particulièrement l'attention de l'AFCAN sont développés ci-dessous.

I. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR. RAPPORT SUR LES POUVOIRS DES REPRÉSENTANTS

Ont participé à cette 97^e session du Comité de la sécurité maritime 112 États membres, 2 membres associés et 48 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Résultats des travaux du C 116, du LEG 103, du TC 66 et du MEPC 70

Puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables

Plusieurs délégations étant intervenues, le Comité a décidé d'inviter le MEPC à lui transmettre le projet de directives révisées pour vérifier que la sécurité était bien prise en compte.

Date effective à laquelle les navires devront respecter la teneur en soufre de 0,50 % m/m du fuel-oil fixée au 1^{er} janvier 2020

Suite à l'intervention de plusieurs délégations, le Comité a demandé au MEPC 71 la communication des renseignements sur les questions de sécurité identifiées afin de vérifier qu'elles étaient traitées de manière satisfaisante pour cette date.

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le représentant des Philippines s'est vigoureusement opposé à la modification de l'index «R» de compartimentage suite au naufrage du Costa Concordia, arguant que cela entraînerait des dépenses inacceptables en raison de l'augmentation significative de la taille des navires transportant des passagers interinsulaires, incompatible avec les infrastructures existantes.

PROJETS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION SOLAS DE 1974

Projet d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS sur les règles de compartimentage et de stabilité après avarie

En raison des fortes divergences de vues largement exprimées sur la modification de l'index R de compartimentage, le président a décidé de différer jusqu'au MSC 98 l'adoption des amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS sur les règles de compartimentage et de stabilité après avarie.

Projets d'amendements aux règles III/1.4, III/30 et III/37 de la Convention SOLAS concernant les exercices de maîtrise des avaries à bord des navires à passagers

Ayant pris la décision de reporter au MSC 98 l'adoption des amendements relatifs au compartimentage et à la stabilité, le Comité a décidé de différer aussi l'adoption des amendements au chapitre III de la Convention SOLAS jusqu'au MSC 98.

Le Comité a confirmé les projets suivants :

- Amendement à la règle II-1/3-12 de la Convention SOLAS relative à la protection contre le bruit
- Amendements aux règles II-2/1 et II-2/10 de la Convention SOLAS relatives à la lutte contre l'incendie
- Nouvelle règle XI-1/2-1 de la Convention SOLAS sur l'harmonisation des périodes de visites des navires de charge qui ne sont pas soumis au Recueil ESP.

AMENDEMENTS AU RECUEIL FSS, AU RECUEIL IGC ET AU RECUEIL ESP DE 2011 OBLIGATOIRES EN VERTU DE LA CONVENTION SOLAS DE 1974

Projet d'amendement au Recueil FSS (répartition de l'équipage dans les locaux de réunion)

Le Comité a confirmé la teneur de l'amendement au Recueil FSS proposé à l'annexe 2 du document MSC 97/WP.5, pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Projet d'amendement au Recueil IGC (intégrité au feu des fenêtres de la timonerie)

Le Comité a chargé le secrétariat d'établir, en se fondant sur le document MSC 97/3/8, le projet d'amendement au paragraphe 11.3.2 du Recueil IGF afin qu'il soit approuvé à la présente session en vue d'être adopté à la prochaine session et devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2020.

Projet d'amendements au Recueil ESP de 2011

Le Comité a décidé que les amendements susmentionnés au Recueil ESP de 2011 qu'il était proposé d'adopter à la présente session, devront entrer en vigueur le 1er juillet 2018, compte tenu des décisions susmentionnées

PROJET D'AMENDEMENTS AU RECUEIL IS DE 2008 OBLIGATOIRE EN VERTU DE LA CONVENTION SOLAS DE 1974 ET DU PROTOCOLE LL DE 1988

Le Comité a décidé que ces amendements aux parties A et B du Recueil IS de 2008 (opérations de manutention des ancres) prendront effet le 1er janvier 2020.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION STCW DE 1978 ET AU CODE STCW

Le Comité a décidé que les amendements aux parties A et B du Code STCW relatives au recueil sur la navigation polaire et à la formation en matière de sécurité propre aux navires à passagers entreront en vigueur le 1er juillet 2018.

INSTRUMENTS NON OBLIGATOIRES

- Directives révisées relatives à l'ouverture des portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers pendant la navigation
- Application anticipée des amendements aux règles II-2/1 et II-2/10 de la Convention SOLAS dispensant les navires de l'obligation d'avoir à bord un extincteur à mousse d'une capacité d'au moins 135 litres
- Application anticipée des amendements à la règle II-1/12.6.1 de la Convention SOLAS concernant l'utilisation approuvée de vannes papillon à bord des navires de charge
- Application et acceptation anticipées de l'amendement au paragraphe 3.2.5 du Recueil IGC

Le Comité a approuvé les circulaires MSC.1/Circ.1549 et MSC.1/Circ.1550

GROUPE DE REDACTION

Le Comité a constitué le Groupe de rédaction pour établir, en tenant compte des décisions prises en séance plénière, les textes sur les amendements aux instruments obligatoires.

Ayant examiné le rapport du Groupe de rédaction, le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent

Adoption d'amendements à la Convention SOLAS de 1974, y compris aux codes et recueils de règles obligatoires connexes

- Adoption des amendements à la Convention SOLAS de 1974
- Adoption d'amendements au Recueil FSS
- Adoption des amendements au Recueil IGC
- Adoption des amendements au Recueil ESP de 2011
- Adoption d'amendements au Recueil IS de 2008

Adoption d'amendements à la Convention STCW de 1978 et au Code STCW

- Adoption d'amendements à la Convention STCW de 1978
- Adoption d'amendements à la partie A du Code STCW
- Adoption d'amendements à la partie B du Code STCW

IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

La République islamique d'Iran a présenté une soumission proposant la création d'un code sur la cybersécurité à bord des navires. Le virus stuxnet a laissé des traces. Ayant déposé une soumission, l'Ukraine, associé à la Géorgie, a fait monter d'un cran le niveau du différend avec la Fédération de Russie, incitant ainsi les Etats membres à donner leur avis, dont la plupart ont souligné que l'OMI n'était pas le lieu approprié pour traiter des différends politiques.

Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes

À l'issue d'interventions peu enthousiastes, le Comité a remercié la République islamique d'Iran d'avoir mis en exergue cette question et a décidé d'attendre que le FAL 41 ait achevé ses travaux pour approfondir le caractère obligatoire éventuel des Directives. Le Comité a invité les États Membres intéressés à lui soumettre une proposition visant à inscrire un nouveau résultat, s'ils le voulaient.

Sécurité et sûreté de la navigation dans la partie nord-est de la mer Noire

A la suite des déclarations de nombreux Etats Membres, le Comité a conclu que l'OMI n'était pas l'instance appropriée pour examiner la question.



V. NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS (GBS)

Peu d'observations des Etats membres sur les GBS, qui s'approchent d'une sorte de routine.

Propositions d'amendements aux Directives pour la vérification de la conformité avec les GBS

Après avoir examiné les documents présentés, le Comité a décidé de les transmettre au Groupe de travail sur les GBS pour que ce dernier les examine en détail.

Modalités financières relatives aux audits du suivi de la vérification

Considérant que, au stade actuel, il était nécessaire de régler les questions financières non résolues, le Comité a décidé que le Groupe de travail sur les GBS devrait examiner les éventuelles modalités financières relatives aux audits du suivi de la vérification.

Rapport du Groupe de travail

- o Projet d'amendements à la partie A des Directives pour la vérification de la conformité avec les GBS
- o Calendrier et programme d'activités révisés pour l'exécution du programme de vérification de la conformité avec les GBS
- o Modalités financières relatives aux audits du suivi de la vérification

Le Comité a souscrit à la recommandation du Groupe invitant les États membres et les organisations internationales à soumettre des propositions au sujet des modalités financières relatives au suivi de la vérification.



VI. INSTRUMENTS OBLIGATOIRES ET/OU DISPOSITIONS PORTANT SUR LES NORMES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AU TRANSPORT DE PLUS DE 12 MEMBRES DU PERSONNEL D'INSTALLATIONS INDUSTRIELLES À BORD DE NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

Voilà une affaire mal engagée : au lieu de partir du code SPS (navires spéciaux), le Comité s'est intéressé directement au personnel industriel, et éprouve des difficultés dans l'application des critères de sécurité des navires à passagers aux navires transportant le personnel industriel, ainsi que dans la définition d'une nouvelle catégorie de passagers compatible avec une réduction des critères de sécurité. Il faut choisir entre deux mauvaises solutions tout en tenant compte de l'avis de l'OIT, avec en plus la nécessité de faire vite car les navires transportant le personnel industriel sont déjà en activité.

Constitution du Groupe de travail

Le Comité a constitué le Groupe de travail sur le transport de personnel industriel et l'a chargé d'effectuer les tâches suivantes :

- achever la mise au point du projet de résolution MSC contenant des recommandations intérimaires relatives à la sécurité du transport de plus de 12 membres du personnel industriel à bord de navires effectuant des voyages internationaux,
- achever la mise au point de la feuille de route définissant les priorités, les délais, les responsabilités et les objectifs à court et à long termes pour la poursuite des travaux.

Rapport du Groupe de travail

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail sur le transport de personnel industriel

Le Comité a noté que le Groupe avait examiné en particulier :

- la proposition du Canada selon laquelle les membres du personnel industriel devraient être traités comme étant des passagers ayant un profil de risque particulier et ses conséquences possibles;
- la nécessité de veiller à ce qu'il n'y ait pas de contradiction entre les instruments existants;
- le principe selon lequel seul le transport en toute sécurité ou le logement du personnel industriel serait traité;
- le fait que la définition des activités industrielles devrait être donnée à titre indicatif et ne pas être générique.

Après en avoir délibéré, le Comité a adopté la résolution MSC.418(97) contenant les Recommandations intérimaires relatives à la sécurité du transport de plus de 12 membres du personnel industriel à bord de navires effectuant des voyages internationaux, et a adopté le point de vue du Groupe selon lequel les définitions proposées pour le personnel industriel et les activités industrielles au large devraient servir de fondement à l'élaboration de l'instrument obligatoire.

Le Comité a noté que l'Allemagne avait déjà présenté au SDC 4, pour examen, une proposition technique sur la solution à long terme et il a encouragé les États membres et les organisations internationales à soumettre des propositions concrètes au SDC 4.

VII. NAVIGATION, COMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE

(rapport sur les travaux du Sous-comité NCSR à sa troisième session)

Le système LRIT reste une source de réactions très vives et beaucoup plus nombreuses que pour la plupart des autres points de l'ordre du jour, ne laissant pas la place pour le moindre consensus.

Ce point 7 de l'ordre du jour est l'objet d'une belle passe d'armes entre les deux Corées, au sujet des missiles balistiques. Les réactions des autres États membres n'ont pas manqué, mais il s'agit essentiellement d'un problème politique, qui n'a pas sa place à l'OMI.

PROCESSUS D'AUDIT DU CENTRAL INTERNATIONAL DE DONNÉES LRIT

Après avoir pris note des avis divergents exprimés à ce sujet, le Comité a approuvé la proposition du président selon laquelle d'autres consultations devaient avoir lieu entre les parties intéressées pour chercher une solution de compromis et que rien ne devrait donc changer.

AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION CONCERNANT DES OPÉRATIONS QUI COMPROMETTENT LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1551 sur les Avertissements de navigation concernant des opérations qui compromettent la sécurité de la navigation.

VIII. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

(rapport sur les travaux du Sous-comité SSE à sa troisième session)

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité SSE sur les travaux de sa troisième session et a approuvé les circulaires suivantes :

- o circulaire MSC.1/Circ.1490/Rev.1 sur les Amendements à l'Interprétation uniforme de la règle III/31.1.4 de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1490)
- o circulaire MSC.1/Circ.1553 sur la Signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel de secours
- o circulaire MSC.1/Circ.1554 sur l'Interprétation uniforme du chapitre 9 du Recueil FSS
- o circulaire MSC.1/Circ.1555 sur les Interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS
- o circulaire MSC.1/Circ.1556 sur l'Interprétation uniforme du chapitre 8 du Recueil FSS et des Directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction par eau diffusée équivalant à ceux prévus à la règle II-2/12 de la Convention SOLAS (résolution A.800(19))
- o circulaire MSC.1/Circ.1490/Rev.1 sur les Amendements à l'Interprétation uniforme de la règle III/31.1.4 de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1490).

IX. APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI

(rapport sur les travaux du Sous-comité III à sa troisième session)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité III-3 et a pris les mesures préconisées sur les points suivants :

Application anticipée des amendements à la Convention SOLAS

Compte tenu des vues dont il lui avait été fait part et qui mettaient l'accent sur les difficultés auxquelles le secteur se heurterait si aucune correction n'était apportée aux dispositions actuellement en vigueur, le Comité a décidé d'examiner les trois projets de circulaires MSC sur les questions relatives à l'application anticipée au titre du point 3 de l'ordre du jour.

Directives à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port sur la délivrance des brevets aux gens de mer, les heures de repos et les effectifs

Le Comité a renvoyé au HTW 4 les conclusions que l'III 3 avait tirées.

Amendements aux Directives sur les visites concernant le Recueil sur la navigation polaire

Le Comité a approuvé la circulaire MSC-MEPC.5/Circ.11 sur les Amendements aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2015, concernant les navires exploités dans les eaux polaires.

X. TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS

(rapport sur les travaux du Sous-comité CCC3)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité CCC3 et a adopté les textes suivants :

- a. la résolution MSC.420(97) sur les Recommandations intérimaires pour le transport de l'hydrogène liquéfié en vrac, dont le texte est reproduit à l'annexe 18.
- b. la circulaire MSC.1/Circ.1558 sur les Interprétations uniformes du Recueil IGF.
- c. la circulaire MSC.1/Circ.1559 sur les Interprétations uniformes du Recueil IGC.

XI. APPLICATION DE LA CONVENTION STCW

Arrivée à échéance des dispositions transitoires des Amendements de Manille de 2010 à la Convention STCW

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1560 sur les Conseils à l'intention des Parties, des administrations, des autorités chargées du contrôle par l'État du port et des organismes reconnus sur les mesures à prendre dans les cas où les gens de mer n'étaient pas tous en possession de titres et visas conformes aux Amendements de Manille de 2010 à la Convention et au Code STCW à compter du 1^{er} janvier 2017

XII. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES NOUVELLES MESURES

NIL

XIII. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

NIL

XIV. PIRATERIE ET VOLS A MAIN ARMÉE A L'ENCONTRE DES NAVIRES

Les rapports sur les attaques et les tentatives d'attaques perpétrées par des pirates et des voleurs à main armée sont diffusés par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) - (<https://gisis.imo.org/Public>).



A l'échelle mondiale des actes de piraterie et des vols à main armée, une diminution de près de 35 % a été enregistrée au 5 septembre 2016, par rapport à 2015. Néanmoins, en Afrique de l'Ouest, le nombre d'incidents est en hausse de 96 %.

Un nouveau programme de sensibilisation au domaine maritime pour le commerce dans le golfe de Guinée (MDAT-GoG), mis en place par les Gouvernements français et du Royaume-Uni, a été lancé le 20 juin 2016 depuis les centres situés à Brest et à Portsmouth.

XV. MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour, que ce soit au MSC 96 ou au MSC 97.

XVI. APPLICATION DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

Le Comité a approuvé les circulaires suivantes :

- a. MSC.1/Circ.1561 sur l'interprétation uniforme de la règle XI-1/7 de la Convention SOLAS (moyens appropriés à prévoir pour étalonner les instruments portatifs qui permettent de vérifier l'atmosphère).
- b. MSC.1/Circ.1562 sur les interprétations uniformes de la règle XIV/2.2 de la Convention SOLAS et des paragraphes 1.3.2 et 1.3.6 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire.

XVII. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

NIL

XVIII. APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

NIL

XIX. PROGRAMME DE TRAVAIL

COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME :

Élaboration d'un cadre réglementaire international applicable aux «armureries flottantes»

L'Inde a proposé d'inscrire un nouveau résultat visant à élaborer des directives pour réglementer les armureries flot-

tantes. La majorité des délégations a estimé que la nécessité absolue de mettre au point un instrument réglementaire obligatoire n'avait pas été démontrée. Le Comité a donc décidé de ne pas inscrire le résultat proposé à son agenda biennal.

XX. ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2017

Le Comité a réélu à l'unanimité M. Brad Groves (Australie) président et M. Juan Carlos Cubisino (Argentine) vice-président pour 2017.

XXI. DIVERS

NIL

XXII. MESURES QUE LES AUTRES ORGANES DE L'OMI SONT INVITÉS À PRENDRE

NIL

*Cdt F.X. PIZON,
Conseiller de la délégation française*

LE MÉTIER DE CONSULTANT ISM

La page du code N° 39

AVANT-PROPOS

Le code ISM est né dans les années 90 et peut donc être considéré comme un instrument de management récent. Inspiré de la norme ISO 9002 de l'époque, il était spécifiquement destiné au management des compagnies maritimes et de leurs navires. Réalisé en termes généraux, le code se préparait ainsi à être largement appliqué sans pour autant, assez bizarrement, bénéficier d'une littérature d'application pléthorique comme les normes ISO peuvent en avoir.

Les premières directives qui pouvaient nous aider ont été les guidelines de l'ISF/ICS dès 1993 tandis que les autorités du pavillon tentaient tant bien que mal d'éclairer leurs troupes sur une sacrée nouveauté pour beaucoup d'entre nous. Les sociétés de classification y ont manifesté tout de suite un intérêt certain étant donné qu'il y avait un business derrière, tant du point de vue conseil que de celui de la certification au nom du pavillon. Bien vu, car beaucoup «d'autorités du pavillon» leur délèguent par la suite l'entière certification ISM.

MAIS QUID DU CONSEIL ?

Ne pouvant déontologiquement assurer conseil et certification, les membres de l'IACS (International Association of Classification Societies) ont tenté par différents stratagèmes d'assurer les deux via la «sister company» en charge

du conseil et la classe elle-même en charge de la certification par exemple, mais cela n'a pas été du tout apprécié à l'OMI.

Tout naturellement donc, un besoin de consultants à même d'aider les compagnies et les équipages à appliquer le code ISM s'est fait sentir. Je l'avoue aujourd'hui, c'est une société de classification (et pas la plus mauvaise) qui m'a branché à l'époque sur ce nouveau job.

Quelques années après avoir tâté de tous types de transport ou opérations maritimes (du transport de passagers au forage pétrolier offshore), il m'arrive de faire un bilan d'une carrière qui devrait se terminer bientôt. Pas facile de prévoir son ou ses successeurs, mais je pense avoir fait ce qu'il faut pour cela, même si le volume de travail n'est finalement pas si important que cela.

Un bilan commence par le job lui-même : **qu'est-ce qu'un consultant ISM ?**

Avec le code comme référentiel et une grande expérience de 22 ans quand même, je peux aujourd'hui tenter de résumer humblement ce métier.

OUI IL S'AGIT BIEN DE :

1. **Auditer**, c'est-à-dire mesurer les écarts entre le référentiel (code ISM) et les pratiques de la compagnie. Les consultants ISM proposent donc un audit interne effectué sous forme de diagnostic de conformité et/ou de fonctionnement.

NB. Si au début nous partions d'une page presque blanche y compris pour les anciennes compagnies, aujourd'hui, à part les compagnies qui démarrent, on nous appelle pour mettre à jour un système de management de la sécurité qui a déjà été certifié conforme mais qui vivote et parfois dérive au gré des managers successifs. Il nous arrive donc d'être obligé de revenir au basique et de reprendre le code chapitre après chapitre pour assurer que la conformité existe toujours.

2. **Expertiser**, l'entreprise nous appelle parce que nous sommes «expert» c'est-à-dire ayant de l'expérience dans le domaine audité. L'expérience ISM de nos jours veut dire pratique du code dans tous les domaines ou presque. Pas facile certainement, mais une très solide connaissance du code et de ses exigences devrait bien aider pour démarrer.

3. **Proposer**, dans le contrat il y a un diagnostic de conformité de l'application des procédures du SMS mais aussi un volet actions correctives proposées. **Parfois nous proposons une solution globale.** Etant donné que c'est souvent à l'occasion de la mise en place d'un système de management de la sécurité et/ou de la sûreté que nous intervenons, nous proposons alors un SMS original ayant fait ses preuves et on l'adapte à la compagnie en fonction de sa culture initiale dans les domaines concernés.

4. **Former**, la formation initiale et continue est de plus en plus considérée comme la clé de la culture sécurité. Nous l'intégrons donc systématiquement dans nos propositions. C'était tellement évident qu'elle a été «oubliée» à la naissance du code ISM. Quand je dis «oubliée» je veux dire «shuntée» parce que non rendue obligatoire. William O'NEIL l'ancien secrétaire général «Emeritus» de l'OMI en était resté traumatisé au point qu'il nous avait rappelé à l'ordre en prologue lorsque nous travaillions sur le texte du code ISPS : «please, évitez le même oubli !» La formation ISM et ISPS est donc dans notre expertise.

NB. Lorsque les amendements de STCW 95 ont été appliqués, il est apparu que les formations spéciales (Règle V) nécessitaient aussi une expertise et les centres de formation se sont tournés naturellement vers nous notamment pour la formation du personnel des navires à passagers.

Aujourd'hui, alors que le besoin est criant notamment après les résultats de l'enquête sur le naufrage du Costa Concordia, nous sommes sur le marché avec de solides références et surtout avec une réputation de crédibilité que tous les centres ne possèdent pas loin de là malgré un agrément tout à fait respectable.

C'est étonnant, ces formations spéciales sont bizarrement les mal-aimées d'une profession qui préfère néanmoins toujours la spécialisation à la polyvalence... encore un paradoxe. Même des moyens d'information maritime bien connus les oublient souvent dans leur numéro «spécial formation» annuel.

Nous sommes donc des spécialistes de l'audit interne.

MAIS QUID DE L'AUDIT EXTERNE ?

Il ne faut pas se le cacher, derrière l'audit externe, il y a quand même une certaine arnaque.

Le principe de l'audit a été inventé par l'ISO, vous êtes conforme au référentiel ou vous n'êtes pas, mais veuillez trouver la solution tout seul. Cette philosophie de l'audit externe de conformité permet à des auditeurs ne connaissant pas du tout le métier d'effectuer un audit externe souvent trauma-

tisant pour l'audit car il y a au bout une certification (ISM et ISPS) nécessaire. Finalement pas besoin de sortir d'une grande école ou de l'université pour suivre une check-list comme ils font. Les résultats sont souvent une discussion de marchands de tapis sur le nombre et le niveau des non-conformités qui souvent se résument à des imprécisions dans un texte ou procédure (dans notre jargon on appelle d'ailleurs cela «le syndrome de la virgule mal placée»). Il ne s'agit pas de faire progresser la compagnie malgré les pompeuses déclarations de la réunion du pré-audit, mais plutôt de la placer dans le palmarès. Dans l'industrie maritime, les auditeurs externes ISM ou ISPS sont formés comme des auditeurs ISO et le résultat en



est tout aussi incertain. Les marins, qui des gens très pratiques, considèrent ces audits externes comme des examens de fin d'année à passer, on est reçu ou on n'est pas reçu. Ils ont donc pris ces nouveautés à reculons. Comment ! ce petit «blanc-bec de terrien» vient m'apprendre mon métier !

Pour résoudre ce problème, nous avons donc «inventé» le métier de consultant ISM qui, même s'il vient de l'extérieur, peut effectuer un audit interne de conformité avec le référentiel (comme un auditeur externe) mais proposera des actions correctives résultant de sa propre expérience ainsi que des actions d'amélioration adaptées à la compagnie.

De plus, pour nous, le conseil ne peut faire fi de la transmission des connaissances, aussi nous conduisons notre consultance dans le cadre d'une formation continue des audités selon leurs responsabilités dans la sécurité dans la compagnie et ses navires.

Au final nos contrats sont, environ : 50% d'audits et recommandations, 50% de formation du personnel, des personnes désignées et des managers.

NB. Dans le cas de la direction, il ne faut surtout pas parler de formation mais d'information ou de coaching, c'est la même chose mais ça passe mieux.

Enfin dans ce métier, le terme diagnostic n'étant pas particulièrement utilisé, on offre l'ensemble c'est à dire diagnostic et traitement. Ce serait donc plutôt une «consultation» chez le «docteur ISM».

C'est en fait très simple : un auditeur spécialisé vient de l'extérieur effectuer un audit interne que vous enregistrerez d'ailleurs comme audit interne compagnie (c'est comme vous le savez, une obligation : ref. § 12 du code ISM et § 9.8/16.13 du code ISPS).

Avis d'expert. Récemment je suis revenu pour l'ISPS dans une entreprise de l'offshore pétrolier où j'avais mis en place l'ISM pour constater que l'élément indispensable à une bonne gestion de la sécurité des opérations avait été

acquis. Eh bien ! j'y ai trouvé une vraie culture sécurité, après presque 10 ans.

Oui la clé est là : que ce soit en sécurité, comme en sûreté, en pratiques environnementales ou en qualité (satisfaction du client) il s'agit par notre action de consultant d'initier et de mettre en place les outils d'évolution d'une culture interne au sein de la compagnie que le personnel peut même ensuite exporter dans sa vie personnelle.

Tout cela c'est l'idéal, la réalité est bien plus terre à terre. Toujours trop cher me répètent les patrons. En effet, sachez-le, la bataille de tous les jours pour les moyens alloués à la sécurité au sein de la compagnie retombe également durement sur les épaules du consultant.

Dans ce métier il y a malheureusement encore des «voyous» qui vous font «tourner» des navires «poubelles» sous des pavillons exotiques avec des équipages aux compétences douteuses mais qui ont évidemment tous les certificats des plus grandes sociétés de certification ou de pavillons bien inscrits sur la liste blanche de l'OMI et qui passent malgré tout d'un port à un autre sans trop de problèmes. Sauf qu'un jour lorsque les ennuis s'accumulent (la fameuse loi de l'emmerdement maximum) le navire reste amarré au quai de l'oubli au grand désespoir du port. L'armateur introuvable s'en fiche (son navire est une poubelle) et le pavillon se sait toujours inattaquable, alors ?

INNOVATION

Une dernière qualité indispensable chez le consultant est l'innovation. Experts de haut niveau dans un domaine bien précis nous innovons en permanence. En management de la sécurité et en formation correspondante il apparaît certes beaucoup de possibilités d'amélioration mais certaines sont de vraies innovations.



Exercice de sécurité à ANTSIRANANA

En grande partie à notre crédit, voici les améliorations de l'application du code ISM avec leur date de création et qui sont en usage dans le monde entier aujourd'hui :

- SMS original pour compagnie et navigation et facilement adaptable à l'offshore (1996)
- Approfondissement logique des exigences subtiles du code les unes après les autres (depuis 2000)
- Procédure détermination «équipements et systèmes critiques» (2000) utilisé avec notre accord par l'OCIMF/formation
- Procédure «retour d'expérience» et amélioration continue (1997)

- Système intégré de plans d'urgence (1997)
- Intégration de la procédure fonctionnement du navire en mode dégradé (2000)
- Comment mesurer la fatigue dans l'enquête maritime (2000) NB : suite à notre participation à une étude IMO
- Processus exercices et entraînements combinés sécurité et sûreté (2003)
- Adaptation de la signalisation «Evacuation» des navires à passagers aux autres navires et à l'industrie offshore mise en place rapidement par Transocean l'un des foreurs majors (2000)
- Critères d'évaluation d'un SMS (KPI) et de la culture sécurité avec tableau de bord (2006 amélioré 2016)
- Création d'un Système intégré E3S (Environnement, Sécurité, Sûreté et Satisfaction du client 2005)
- Sensibilisation ISM et ISPS via le programme TCP de l'OMI : Algérie, Cameroun, Maroc, Mauritanie, République du Congo, Tunisie.
- Création d'un «ISM port» ® (encouragé par l'OMI)
- Documentation ISM/ISPS fortement réduite grâce à l'utilisation de logigrammes (2009)
- Formation ISM 3 niveaux pour l'ensemble du personnel des compagnies de navigation : du PDG au matelot (DPA-Officiers- Sensibilisation membres d'équipage)
- Formation d'experts et consultant ISM (depuis 2000 en France et surtout en Grande-Bretagne via le cours IIMS- près de 200 experts formés et certifiés en 15 ans- reconnu comme diplôme universitaire)
- Formation des assureurs et des avocats «maritimistes» (2002 améliorée 2012)
- Intégration intelligente des critères ISM dans les inspections des associations internes offshore (par exemple IMCA -2017)
- Formation ISM et ISPS bilingue simultanée en Europe de l'Est (2012)
- Cours de formation originaux pour STCW V/2 de 1 à 5
- Création d'un cours original PSO (Port Security Officer) en complément des autres formations et son enseignement en Europe de l'Est (Géorgie, Kazakhstan, Moldavie, Ukraine).

Toutes ces innovations sont à présent bien utilisées dans les compagnies maritimes et nous en sommes fiers.

EN CONCLUSION

La certification obligatoire ISM a été faite pour contrer les «armateurs voyous» ou tentés de l'être. Oui c'était nécessaire et le reste de notre industrie commence à comprendre que passer juste au-dessus de la barre n'est plus suffisant (il y des fois ou cela ne passe pas !) **la culture qualité** qui commence d'ailleurs par le respect des normes et réglementations, sera à terme la solution. L'expert qui audite, conseille, forme et innove est une cheville ouvrière de cet avenir.

Aujourd'hui notre industrie commence à considérer que le management et les vérifications qui en résultent forment un tout et donc qu'il faut intégrer les inspections classiques aux vérifications effectuées dans le cadre de l'ISM et non pas maintenir des visites périodiques «à part» des audits intermédiaires.

Ceci fera prochainement l'objet d'une communication particulière.

Cdt Bertrand APPERRY
AFCAN/AFEXMAR/IIMS Août 2017

RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

USA, NOUVELLES DIRECTIVES JUDICIAIRES AU SUJET DES PARTIES CIVILES.

Le 13 juin, on apprend, qu'à effet immédiat, ordre a été donné aux tribunaux fédéraux US de cesser d'attribuer à des «tiers» privés, des paiements infligés à des contrevenants lors de cas de pollution. La directive, venant de l'attorney général Jeff Sessions, met fin à une pratique qui s'était amplifiée lors de l'Administration précédente, pratique consistant à payer, de façon routinière ou automatique, des groupes tels que la National Fish and Wildlife Foundation dans le cadre d'une condamnation pour un cas de pollution. La directive indique : lorsque le gouvernement règle le cas d'un contrevenant, tout paiement doit aller d'abord aux victimes puis au peuple américain, et non alimenter un tiers, un ami politique ou un groupe quelconque ayant un pouvoir de pression. De tels paiements étaient devenus habituels alors que, dans la plupart des cas, on ne constatait pas de pollution dans la juridiction US, mais obstruction à la justice, mensonges lors de l'enquête, faux dans le Oil record book, infractions à l'Act to prevent pollution from ships (APPS), chacune ayant une pénalité plafonnée. Ces paiements étaient une ressource significative pour les groupes environnementaux, un avocat (G. Chalos, New York) indique qu'il recherche une alternative. Dans la directive, il y a quelques exceptions limitées pour des victimes réelles comme, par exemple, lorsque des frais ont été engagés par des entreprises en rapport direct avec un cas et/ou ordonnés par une autorité.



COMMENTAIRES D'ASSUREURS.

Mi-juin, B. Ossena, Hull and Marine Liabilities AGCS (Allianz Global Corporate & Specialty) a publié son rapport annuel. Le commentaire indique que le secteur ne peut se relâcher dans un environnement de plus en plus dur. Malgré la diminution (50% en dix ans) du nombre de pertes totales (85 l'année dernière) grâce à un management de la sécurité plus sérieux, la profession est en butte à des risques complexes et interconnectés en ce temps de défis économiques. Le rapport insiste sur les risques en rapport avec l'environnement avec de fortes amendes pour pollution (y compris eaux de ballast), sur les risques politiques (Yémen, Sud de la mer de Chine), et les risques cyber. L'exemple des pertes dues à l'arrêt de Hanjin Shipping montre que des risques inattendus peuvent apparaître. Dans un contexte difficile, des armateurs qui ont eu, peut-être, tendance à économiser sur le recrutement d'équipages compétents ou bien à retarder au maximum des opérations d'entretien ont été la source de contentieux évitables. Pour les cinq dernières années, le facteur humain, avec les avaries machine, a été impliqué dans 75% de 15 000 plaintes (équivalent de 1,6 milliard USD). L'exploitation du VDR est utile dans les enquêtes, mais devrait aussi être exploité pour évaluer le professionnalisme des équipages dans les near-misses. Parfois, une confiance exagérée dans une technologie limitée est source d'accident. Le cyber-risque est, pour le moment, surtout commercial avec des dommages pouvant être importants mais parfois provoqué par un manque flagrant de précautions.



LE LLOYD'S REGISTER ÉTABLIT UN CODE POUR LA CERTIFICATION DES NAVIRES SANS ÉQUIPAGE.

Mi-juin, la société de classification LR a publié un nouveau code en vue de la demande de règles pour les navires sans équipage : Unmanned marine systems, UMS. Le LR considère que de tels systèmes entreront en service dans plusieurs secteurs de l'industrie maritime, avec les développements en cours ou envisagés pour les systèmes télécommandés ou autonomes. Le code, à destination des armateurs, comprend des procédures pour s'assurer de la conformité du design, de la construction et de l'entretien pour une certification acceptable par les États du pavillon, ou autres. A l'origine destiné aux petits engins, le code est évolutif et peut s'adapter aux navires plus grands et/ou complexes. Le code a tenu compte des règles civiles ou militaires existantes (SOLAS et Naval ship code).



FAUSSE ALERTE TERRORISTE, AU PORT DE CHARLESTON.

Le mercredi 14 juin, une alerte a signalé la présence d'une «bombe sale» à bord du Maersk Memphis venant d'accoster. Le terminal, puis le port ont été fermés, avec alerte locale et fédérale, l'équipage évacué, établissement d'une zone de sécurité d'un mille. Les autorités ont signalé avoir détecté l'origine de l'alerte qui s'est avérée fausse. Le port a rouvert le jeudi matin. Le Maersk Memphis a pu continuer son voyage le jeudi après-midi.



AUTOMATISATION SANS CONSULTATION. UN COMMENTAIRE.

Un éditorial de mi-juin commente le sujet des navires robots. De très nombreux articles enthousiastes paraissent sur le sujet – Rolls-Royce ouvre un centre pour navire autonome – Le premier navire zéro émission, full autonome (pourquoi pas le même

navire armé ?) - navire sans marins pour bientôt. On cite : «Si tout se passe comme prévu, c'est vraiment le futur du shipping... transformation d'une des industries les plus vieilles et conservatrices» Vraiment ? ...comme prévu... Le même article est très négatif pour les navires avec un équipage qui coûte 44% de la dépense totale, la superstructure pour les aménagements est un inconvénient grave pour la stabilité, etc. : Non-sens total ! Je pense que, marins ou professionnels, nous sommes considérés tellement vieillots et conservateurs que notre opinion n'a aucune importance. Il est sûr que des navires autonomes seront mis en service, mais a-t-on vraiment pensé au coût, aux divers aspects de la sûreté dans la transition, aux questions sociales induites, en un mot à la réalité des choses, tout cela est annoncé sans vraie consultation.



EAUX DE BALLAST, DEMANDES DE DÉLAIS.

ICS (représentant plus de 80% de la profession du shipping) demande instamment à l'OMI de repousser l'entrée en vigueur (8 septembre 2017) de la convention sur le traitement des eaux de ballast, à l'occasion du Comité MEPC de début juillet. La convention demande aux armateurs d'équiper leurs navires (environ 40 000) au premier contrôle IOPP après cette date. L'ICS indique que cette proposition est pragmatique, la règle prévue n'a pas de justification environnementale demandant un investissement important pour des milliers de navires, avant qu'ils puissent recevoir des systèmes plus fiables dont les standards ont été approuvés par l'OMI seulement en 2016. Systèmes qui vont être ajoutés au nouveau code (Approval of ballast water management system), pour une installation à partir d'octobre 2020. La demande relève aussi le problème des top-side ballasts sur les vraquiers (l'échange d'eau semble être la seule solution). La demande insiste sur le manque de disponibilités de chantiers, de systèmes, en insistant sur le problème des USA où (après des années de tests) un système a été approuvé en septembre 2016, puis deux autres en décembre, un quatrième le 29 juin 2017. L'ICS indique aussi le coût très élevé de l'opération, est-ce raisonnable de la faire alors que des systèmes plus sûrs sont à venir prochainement, que seuls 4 systèmes sont approuvés US ? Et on demande de considérer le coût lorsqu'il s'agit d'équiper un navire proche de sa «fin de vie».

Après la réunion du MEPC, les décisions prises distinguent les navires neufs ou en commande, et, pour les navires anciens, les conditions de leur visite IOPP. Le délai est accordé pour la plupart des navires. (Cela peut retarder des décisions de démolition de navires anciens).



COPENHAGUE, TEST D'UN NAVIRE TÉLÉCOMMANDÉ. AUTRES PROJETS.

Le 20 juin, Rolls-Royce et Svitzer (compagnie de remorquage) ont annoncé avoir manœuvré par télécommande depuis la terre le SvitzerHermod, essai présenté comme le premier d'un navire commercial. Ce remorqueur (L=28 m), avait un équipage à bord qui n'est pas intervenu. Un schéma publié montre qu'il a suivi le quai entre son poste et la direction de Svitzer, aller et retour, en appareillant/accostant normalement. Rolls-Royce annonce avoir affiné les emplacements des systèmes donnant les informations, en s'écartant du design normal d'une passerelle. Il est indiqué que divers procédés de transmission ont été utilisés, réseau 3G et 4G, wifi et communication Link system par satellite. Des protections similaires à celles en service pour le gouvernement ont été utilisées contre des intrusions cyber, avec un système de chiffrement élaboré et un dispositif d'alerte en cas de tentative d'intrusion. En Norvège, on signale deux projets de navires télécommandés/autonomes. Le Hronn, qui serait un navire multi-purpose de 37 m de long, 12 nds, autonomie de 30 jours, lancement prévufin 2018, navire capable de mettre en service de façon télécommandée ou autonome des robots sous-marins, de délivrer des marchandises légères et d'être une aide dans une lutte contre l'incendie (Bourbon a rejoint ce projet avec ASL Plymouth Automated Ships Ltd. en collaboration avec Kongsberg). Le Yara Birkeland serait un navire (L=70 m) destiné au transport d'engrais entre l'usine de Porsgrunn (près de Bergen) et les ports de Brevik et Larvik, transitant à 6 nds dans la zone des 12 milles. La classification de ces navires est étudiée par ABS et DNV GL : projet MASS (Maritime autonomous surface ships).



COMMENTAIRE, MANAGEMENT DES ÉQUIPAGES OU DES CADRES.

Divers manning agents ont fait des commentaires sur la difficulté de garantir la compétence des équipages sur les navires actuels. Bernhard Schulte (Singapour) indique que la formation est difficile à faire dans une industrie contrôlée par STCW, convention qui n'avance pas aussi vite que les changements technologiques.

Bien des manning agents n'ont pas suffisamment évolué pour s'assurer que les équipages ont les compétences requises par les nouvelles technologies, car les équipements sont le jour et la nuit par rapport aux années 70/80. Il cite par exemple, le fait que, prévoyant 30 000 heures de marche sans entretien majeur, il veut un mécanicien qui saura atteindre cette durée, mais pas forcément établir un temps record pour une révision de piston. N. Moore, Wallem, indique qu'il faut rapidement évoluer, équipages et encadrement à terre, en termes de tech-



nologies pour assurer un service de qualité à un coût raisonnable. La dilution des compétences et les problèmes de succession des cadres sont des préoccupations, l'âge des superintendants sans remplaçants ayant une expérience suffisante devient un problème, dilution des compétences, tout cela est sensible à bord mais encore plus à terre. Alors qu'un cadet passera 14 à 18 ans pour accéder au poste de capitaine ou de chef mécanicien, ce temps et l'expérience vont diminuer alors que la flotte augmente, que certains recrutent à plus bas niveau et que bien des marins ne trouvent pas le métier suffisamment attractif, alors même que l'évolution rapide de la technologie demande des compétences/formations nouvelles. Certains gestionnaires en viennent à repenser le rôle des superintendants à terre, bien qu'une base d'anciens navigants soit nécessaire, ils souhaitent des personnels autres ayant une solide formation en interne.



DEMANDES DE PROTECTIONS DES MARINS LORS D'ENQUÊTES.

Lors du premier colloque destiné à promouvoir le Guide de l'OMI sur le traitement honnête des marins en cas d'accident, colloque organisé par l'ITF et SRI (Seafarersrights international), des représentants de gouvernements, des ambassadeurs et des organisations maritimes de plus de 50 pays ont demandé une meilleure protection des marins lors des procédures après accident. Marins souvent considérés comme criminels et non comme témoins utiles pour une enquête. Kitack Lim, OMI, indique que dans de nombreux cas les marins ont été détenus, emprisonnés : «Être privé de liberté, sans avoir accès à une procédure permettant de répondre aux accusations n'est pas normal/honnête, spécialement lorsque, cas usuel, les actions conduites l'ont été en réaction à des circonstances se trouvant hors du contrôle de ces marins». Le Guide donne quelques conseils aux différents intervenants (État du port, du pavillon, du marin, l'armateur et le marin), insistant sur la coopération nécessaire entre eux et pour éviter des traitements de discrimination ou de vengeance, des détentions inutilement longues. Le cas typique étant le Seaman Guard Ohio où les 35 membres d'équipage, ont tous été accusés des mêmes infractions criminelles et sont emprisonnés depuis 2013.



LES EXPERTS SURPRIS PAR LE COMPORTEMENT DE LA BAUXITE.

Fin juin, une équipe d'experts a observé un phénomène entièrement nouveau au sujet des chargements de bauxite en vrac. Le GBWG (Global bauxite working group) chargé d'étudier le risque de liquéfaction de la bauxite en vrac - phénomène dangereux connu pour les vracs - n'a jamais détecté de risque de liquéfaction même dans les pires mouvements possibles du navire (simulations). Mais, il a observé l'apparition d'humidité dans une «séparation dynamique» survenant, si le chargement est suffisamment brusque, lorsque des particules très fines sont «séparées» avec expulsion en surface d'eau et boue, pouvant amener une surface libre significative mettant en danger le navire. Cette étude a été transmise au groupe de correspondance OMI-Bauxite et sera à l'ordre du jour du prochain Sous-comité CCC (Carriage of cargo and containers). Le GBWG recommande le classement en type A du code IMSBC. La bauxite est actuellement type C (non susceptible de liquéfaction ou sans danger chimique). Des études vont être entreprises sur d'autres cargaisons, pour un durcissement éventuel du TML (Transportable Moisture Limit), en rappelant encore le besoin de tests récents par temps de pluie ou de neige. A l'occasion, on a rappelé le naufrage du Bulk Jupiter (chargé de 46 400 t de bauxite) ayant coulé rapidement en janvier 2015 (18 morts).



CYBER-ATTAQUE, EXEMPLE.

On sait qu'une attaque mondiale a eu lieu sur les systèmes informatiques, le 27 juin (virus NotPetya destructeur sous l'aspect d'un ransomware). Cette attaque a sévèrement touché plusieurs secteurs en rapport avec le maritime, des terminaux et des compagnies. Une remise en ordre et un retour à une exploitation normale a pris plus ou moins de temps. De nombreux terminaux (surtout APM) dans le monde ont été atteints, certains ayant dû fermer totalement plus de 24 heures, et, même après réouverture, l'exploitation ralentie a pénalisé les navires en escale (dès le 30, des terminaux APM ont annoncé une activité «close to normal»). Mais, par exemple, on signale que, le 3 juillet, le terminal Maasvlakte II de Rotterdam (entièrement automatisé) n'a pas rétabli son service sur ses liaisons ferroviaires ou maritimes et n'avoir que 15% d'activité sur son entrée routière (reprise le 6/07). Le groupe Maersk, ayant communiqué à plusieurs reprises, a signalé ne pouvoir reprendre des commandes qu'après 3 jours, espérer reprendre des procédures normales la semaine du 10 juillet. Pour les clients, un des inconvénients importants a été l'impossibilité de transmettre les manifestes import pendant 10 jours bloquant la délivrance des conteneurs débarqués. Le 14 juillet, le groupe communique aux clients faire tous les efforts nécessaires mais ne pas pouvoir donner de date pour une reprise de la procédure habituelle des contacts. Le système de cotation est remis en ordre pour les taux à court terme (les taux communiqués depuis l'attaque seront honorés).

Il ressort de certains commentaires que de plus grandes précautions doivent être prises dans l'usage des procédures de sûreté de ces systèmes. On a signalé, chez un transporteur important, de nombreux clients ayant «x» comme mot de passe pour accéder au système, ou encore, que d'autres considéraient que «12345» convenait. Il y a également le problème des délais de construction/mise en place des logiciels élaborés sur un système d'exploitation, alors à jour, mais qui ne sont pas modifiés. On a cité par exemple que le HMS Queen Elizabeth (nouveau porte-aéronefs) a plusieurs systèmes en Windows XP.



PROJET DE GRUES AUTONOMES SUR UN VRAQUIER.

L'armateur finlandais ESL Shipping annonce vouloir installer des grues autonomes sur deux vraquiers livrables en 2018. Ces navires seront 18 912/7 631 GT/NT, L=160m, 25 600 tpl, moteur dual fuel-LNG MAN B&W, avec trois grues électrohydrauliques SWL 37,5 t McGregor, prévus pour des voyages dans la région de la Baltique. Les grues, en déchargement, sont prévues pour un fonctionnement autonome avec contrôle depuis la passerelle. Des commentaires indiquent une compétitivité et une sécurité améliorées.



CONTROVERSES À-PROPOS DEL'EEDI.

Au cours du dernier Comité MEPC de l'OMI, des réserves ont été émises sur le projet destiné à améliorer l'EEDI (Energy efficiency design index), la phase 3 consistant à réduire la puissance des navires, évolution prévue à partir de 2025, mais pouvant être mise en œuvre en 2022. L'EEDI est un des éléments destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GHG), calculé en poids de CO2 émis en tonne/mille (en charge), calcul faisant référence à une condition standard. L'OMI déclare que l'un des moyens efficaces est la réduction significative de la puissance de la propulsion, et donc de la vitesse. De nombreux délégués (ICS en particulier) bien que favorables à une réduction, se sont inquiétés d'une sous-motorisation de navires «pouvant diminuer la sécurité des marins et des navires» en y ajoutant l'environnement. Les marins pourraient être en danger dans le mauvais temps et il faut s'assurer que la puissance sera suffisante pour éviter des morts, pollution et/ou épaves sur des côtes. «Nous souhaitons qu'il n'y ait aucune décision tant que la sécurité n'est pas prise en compte». Des délégués interviennent également auprès du Comité MSC pour les mêmes raisons. Un délégué (Belgique) a indiqué que la réduction de puissance n'était pas encore le seul critère ajustable.



MANQUE DE DÉPENSES NÉCESSAIRES : NOUVEL AVERTISSEMENT.

Mi-juillet, H. Uth, CEO de Survey Association, relayant des commentaires d'assureurs, a indiqué que la politique de plus en plus stricte de diminution de dépenses des armateurs va amener à de gros problèmes. Il indique que, pour la première fois, de façon générale les dépenses d'exploitation diminuent, dépenses incluant les réparations, l'entretien et aussi le non-embarquement de pièces de rechange vitales «The music will stop and it is just a question of when». Des armateurs pensent qu'ils peuvent réduire ces dépenses. En fait, ils cherchent à transférer le risque aux assureurs. H. Uth indique aussi des pressions sur les experts des sociétés de contrôle pour qu'il y ait moins de demandes, tout en cherchant à les payer moins.



PERTES DE CONTENEURS À LA MER EN DIMINUTION.

Le WSC (World Shipping Council), en 2011, étonné que l'on puisse avancer des chiffres totalement fantaisistes de 10 000 conteneurs perdus annuellement, avait décidé de faire des comptes précis. Le nouveau rapport (10 juillet) indique une moyenne annuelle de 1 390 conteneurs sur trois ans, en baisse de 48% par rapport à la précédente période de trois ans. Ces chiffres incluent les pertes par «catastrophes» (plus de 50 pour un seul événement). En excluant ces événements, le nombre est 612 conteneurs (à comparer avec 733, moyenne annuelle 2011-2013). Ces chiffres sont à comparer avec le nombre de conteneurs (chargés) transportés en 2016 : environ 130 millions. Les événements avec des pertes importantes ont été les pertes du MOL Comfort (4 293 conteneurs en 2013), du Rena (900 conteneurs en 2011), de l'El Faro (391 conteneurs en 2015).



MAIB, UN RAPPORT AVEC UN PRÉAMBULE CURIEUX.

Le rapport du MAIB 16/2017, relatif à l'accident du remorqueur Domingue (chavirage et deux morts sur cinq hommes d'équipage) lors de la manœuvre de départ du CMA CGM Simba (pavillon UK) de Tuléar le 20 septembre 2016, a été publié. Il est indiqué en préambule que l'enquête n'a abouti qu'à des observations au sujet du remorqueur suite à «limited access to evidence». L'autorité maritime locale n'a pas publié de résultat de son enquête effectuée selon le code OMI. Le CMA CGM Simba, premier voyage à Tuléar, a appareillé avec courant devant parallèle au quai, vent 4 accostant, Td à quai. Le remorqueur était en remplacement (320 CV au lieu de l'habituel 1200 CV) remorquant habituellement des barges et un équipage peu habitué à travailler avec un navire (et contacts en dialecte avec le pilote). Remorqueur pris à l'arrière, et après un essai satisfaisant, l'appareillage a eu lieu avec usage du propulseur d'étrave, la passerelle n'ayant plus vue sur le remorqueur. Puis l'arrière se rapprochant d'un duc d'Albe (à Td Ar), le navire a mis en avant, le remorqueur (non prévenu) pris en travers a chaviré, information à la passerelle de l'accident par la manœuvre arrière. A son départ du navire, le pilote a indiqué au navire que tout l'équipage avait été sauvé par le bateau pilote (inexact). Les observations pour le remorqueur sont : pas de retenue de la remorque sur l'arrière, pas de croc à échappement, les ouvertures (portes, claires-voies) ouvertes, équipage non équipé de VFI ou brassière, remorqueur peu adapté et très bas sur l'eau. Les autres observations sont qu'un contact préalable entre le pilote et le patron du remorqueur est incertain. Le CMA CGM Simba était équipé d'un SVDR (S-simplifié) avec le disque dur externe en panne, une dispense temporaire du MCA était accordée sous conditions dont aucune n'était appliquée. Un disque dur interne avec enregistrement 12 hrs fonctionnait mais n'a pas été sauvé.



ASTROLABE, PREMIER NAVIRE CONFORME À LA NORME EIAPP III DE L'OMI.

L'Astrolabe (L= 72 m), navire logistique construit par Piriou pour l'administration des Terres Australes, devant être utilisé pour le service de la base Dumont d'Urville en Antarctique est équipé de machines Wartsila, avec le système Wartsila NOR (réduction des Nox) et SCR (Selective catalytic reduction) pour les gaz d'échappement. C'est le premier navire conforme à la phase III de l'EIAPP (Engine international air pollution prevention), référence annexe VI MARPOL avec les résolutions du MEPC 198 (classification Veritas). Le navire a deux hélices à pas variable, et un propulseur transversal, aménagements pour 60 personnes, 1 400 t de marchandises et possibilité de deux hélicoptères.



COMMENTAIRE, CONTRAT LOF.

Malgré des controverses ces dernières années, et qui continuent, le contrat de sauvetage LOF (Lloyd's Open Form), dont la première version date de plus de 100 ans, continue à être utilisé et des commentaires indiquent que cela continuera. Ce contrat présente l'avantage d'un libellé standard qui peut être agréé très rapidement, l'«open» prévoyant un arbitrage postérieur. Cela accélère les opérations en évitant la négociation d'un contrat entre un armateur et des sauveteurs. Il est vrai que le nombre de contrats a baissé en 10 ans : de 95 en 2007 pour une moyenne annuelle actuelle de 50. Des experts comme J. Noble (Constellation marine services) pensent ce contrat obsolète et devrait être remplacé. Ce genre d'opinion indique que l'amélioration des contacts bord-terre permet des négociations plus rapides, mais elles retarderont parfois trop les opérations. Une autre critique est que le prix fixé est généralement considéré comme élevé, mais il est dit que cela constitue comme une garantie d'investissement et disponibilité des moyens de sauvetage. Un abandon de ce contrat sans remplacement par un autre offrant des garanties équivalentes en termes d'efficacité/rapidité serait un inconvénient majeur.



FOC, EXEMPLE D'UNE INTERVENTION AU SÉNAT AUSTRALIEN.

Fin juillet, une intervention au sénat australien a interpellé le gouvernement en vue de renforcer la lutte contre les pavillons de complaisance, faisant état des inconvénients bien connus par ailleurs, ajoutant que 1 072 sur 15 715 navires avaient été inspectés par l'ABF (Australian Border Force). Mais, en fait, cette intervention prenait prétexte de l'enquête ouverte par l'État de New South Wales au sujet d'un double meurtre à bord du MV Sage Sagittarius, découvert dans les eaux territoriales en 2012, un autre membre d'équipage mort avait été découvert lors d'une escale postérieure au Japon, un autre encore, disparu par-dessus bord. L'intervention, parlant de sécurité nationale, s'étonne et critique l'ABF alors que le capitaine, après son congé, est revenu normalement, sur ces trafics avec escales en Australie, pendant plus de huit mois, malgré l'aveu qu'il avait vendu des armes à feu à bord, et son statut de «person of interest» dans une enquête. Un parlementaire indique que le principal problème est qu'il n'y a pas de responsabilité, prétendant que le gouvernement veut déréguler le shipping et ainsi menacer les emplois nationaux.



DIMENSIONS DES VRAQUIERS.

La dimension «Dunkirkmax» devient une norme pour la taille des vraquiers après l'ouverture du nouveau canal de Panama, rendant obsolète la norme Panamax (l=32,25m). Le chantier MES (Mitsui engineering & shipbuilding, Japon) a lancé le Good Horizon, premier d'une série, 200 000 m³ en 9 cales, 182 000 tpl, L=292 m, l= 45m : dimension maximum pour l'écluse de Dunkerque-Est où sont concentrées des installations de minerai et charbon. Entre autres caractéristiques d'économie, d'émissions..., on signale une particulière attention aux vibrations et au bruit. D'autres chantiers ont commencé à fournir des navires de cette taille.



MAIB, RAPPORT 2016.

Le MAIB (UK marine investigation branch) a publié son rapport sur l'année 2016. Ce rapport (sur les incidents/accidents de navires britanniques ou dans les eaux territoriales) constate une augmentation du nombre d'accidents (12% par rapport à 2015) : 1190, dont 687 impliquant 750 navires de commerce et occasionnant des avaries significatives ; perte de 8 navires de pêche. Le rapport donne des recommandations et insiste sur le naufrage du cargo Cemfjord (navire turc chargé de ciment) avec 8 morts, «brutalement» disparu et dont un ferry a, par la suite, aperçu l'étrave en train de disparaître, assez loin du lieu de la dernière position AIS, dans les détroits du Nord de la Grande-Bretagne. Naufrage dont on a peu parlé, qualifié de tragique et évitable, «exemple de ce qui peut arriver quand on ne tient pas compte de la puissance impressionnante de la mer».



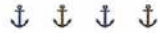
NOUVEL INCIDENT ONG-ITALIE.

Le 2 août, on signale (Reuters) que l'Italie a arrêté à la mer, et retenu dans un port de Lampedusa puis de Sicile, le Iuventa, «rescue boat» exploité par Jugend Rettet (ONG allemande de «jeunes Européens»). C'est la première saisie d'un navire humanitaire par l'Italie. Le navire a été inspecté. A. Cartosio (procureur de Trapani) a indiqué qu'il y avait des preuves sérieuses de complicité et accords entre des trafiquants d'êtres humains et des membres d'équipage du Iuventa, sans qu'il y ait de preuve de paiement à Jugend Rettet par des passeurs. Cette ONG est parmi les cinq qui ont refusé de signer un code de conduite gouvernemental (incluant l'accompagnement d'un garde armé).



GRANDS NAVIRES, DES ASSUREURS SUR FACULTÉS PRÉOCCUPÉS.

Début août, à l'occasion des rumeurs de commande de neuf PC 22 000 evp par la CMA CGM (rumeurs alors non confirmées par la Cie), et HHI (Hyundai Heavy Industries) ayant indiqué être en concurrence avec un chantier chinois pour cette commande, des assureurs ont, de nouveau, donné l'alerte sur les risques consécutifs à la valeur transportée sur ces grands navires. M. Hauer, (Singapore branch de Munich RE) indique que la profession doit comprendre le risque encouru quand – et non «si» – un de ces PC aura un accident ou une avarie majeure. Pour comparaison, la valeur assurée pour les 4 380 conteneurs perdus du MOL Comfort (8 110evp) en 2013 a été environ 300 millions USD. Actuellement l'évaluation courante pour assurance est de 50 000 à 100 000 USD par conteneur, insuffisant dans bien des cas qui peuvent se compter en millions (périssables, produits pharmaceutiques...). Il ajoute que si les assureurs ne comprennent pas ces changements de dimension, leurs actionnaires le feront certainement.



MISE EN SERVICE DU SYSTÈME U.E. DE SUIVI DES ÉMISSIONS DE CO₂.

Le nouveau système de l'Union européenne de suivi des émissions de CO₂ : THETIS-MRV (Monitoring, Reporting and Verification) a été mis en service le 7 août. En action volontaire (pour le moment) les compagnies peuvent établir/enregistrer leur plan MRV, et ainsi pouvoir être contrôlées par un des organismes habilités. Selon la règle UE MRV les armateurs de navires de plus de 5 000 jb faisant escale en UE doivent enregistrer leurs plans pour chaque navire dans le système THETIS-MRV, qui est une partie du système d'information THETIS déjà utilisé pour les PSC. Les armateurs doivent s'assurer que chaque navire fournit l'information par voyage et par an. L'UE indique que les questions de procédure posées auparavant sont maintenant réglées. Les résultats annuels doivent être communiqués avant fin avril et la Commission doit les publier avant fin juin. En fait, la procédure n'est pas totalement volontaire puisque la règle demande aux différents États de l'UE de mettre en place des sanctions contre les compagnies défailtantes, évoquant des mesures si ces sanctions ne sont pas effectives.



NOUVELLES MISES EN GARDE D'ASSUREUR.

Mi-août, D. Williams (The Strike Club) indique que la taille des grands navires diminue le nombre de ports accessibles et, mécaniquement, augmente la menace d'interruptions à cause d'échouements qui deviennent plus fréquents. Le dernier, CSCL Jupiter, 14 300 evp, a bloqué l'accès à Anvers par échouement en rivière, heureusement il a pu être remis à flot en moins de 24 hrs, à marée haute (plus de 12 remorqueurs). On indique que 34 grands porte-conteneurs ont été retardés. Vu le délai d'immobilisation des navires dans ou hors du port, il est peu probable qu'il y ait contentieux d'assurance, mais il peut y avoir des pénalités. Ce cas n'est pas isolé, dans l'Elbe, il y a eu le CSCL Indian Ocean en février 2016, puis le Leonardis cette année, avec à chaque fois des restrictions de trafic. D. Williams ajoute que des assureurs peuvent assurer ces cas de retards, à l'appréciation des armateurs. Par ailleurs, il ajoute qu'il constate une augmentation des demandes de garantie pour des risques dus à des situations politiques instables ou à des mouvements sociaux dans plusieurs pays du monde. A titre d'exemple, chez certains armateurs, il cite les craintes de mouvements sociaux à la suite de changements du code du travail en France.



CALIFORNIE, SALISSURES DE COQUE.

Fin août, la Californie annonce une nouvelle règle : «Biofouling management regulations to minimize the transport of non indigenous species from vessels arriving at California ports», obligatoire le 1er octobre. Cette règle est un peu plus restrictive que les pratiques habituelles. La règle demande de communiquer, avant l'arrivée au port, un rapport annuel (année calendaire) sur le dernier nettoyage de coque et si le navire est allé en eau douce. Cela ne posera pas de problème, en général, mais J. Berge (association d'armateurs) s'interroge sur l'efficacité réelle de ce papier supplémentaire pour le but annoncé (?). La majorité des espèces invasives est transmise par une mauvaise manipulation des eaux de ballast (en Californie, les amendes prévues sont de 5 000 à 27 500 USD). La convention AFS (Control of harmful anti-fouling systems) signée par 76 pays et en vigueur depuis 2008 est surtout contre les revêtements toxiques pour l'environnement, l'OMI indique vouloir l'améliorer (GloFouling Partnerships project).



PROJETS D'ESSAI DE NAVIRES AUTONOMES.

Plusieurs annonces d'études pour des navires télécommandés puis autonomes sont faites dans différents pays. Par exemple, NYK (Nippo Yusen K.) indique le projet d'équiper un porte-conteneurs pour une navigation autonome dans la traversée du Pacifique, essai qui aurait lieu en 2019, en conservant l'équipage. NYK indique être en contact avec plusieurs compagnies intéressées, en vue (bien sûr) de réduire les coûts et améliorer la sécurité, ajoutant que cela pourrait diminuer le facteur de l'erreur humaine. Projets en collaboration avec Furuno Electric Co. et JRC (Japan Radio Co.). Mitsui OSK et Kawasaki Kisen Kaisha indiquent y travailler sans donner de calendrier.

Des commentaires, en particulier de l'université John Moores Liverpool, signalent que la question du combustible se pose pour les navires sans équipage. L'usage du HFO est exclu, le processus de réchauffage et de purification est, pour le moment, impossible à automatiser, l'usage d'un combustible tel que marine-grade DO est obligatoire avec un surcoût de près de 70%. (On a parlé auparavant des problèmes de disponibilité de ces combustibles à propos des zones SECA).



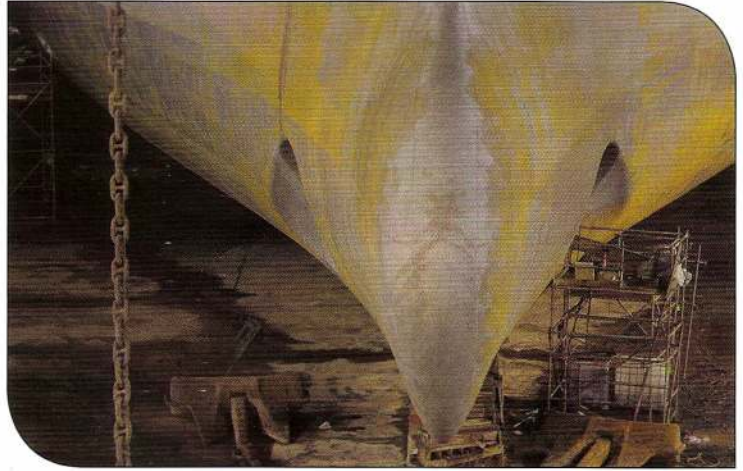
UN GRAND TANKER LNG A NAVIGUÉ SEUL SUR LA ROUTE DU NORD.

Le 25 août, on annonce que le Christophe de Margerie (Sovcomflot) a fait le voyage, sans l'escorte d'un brise-glace, de Norvège en Corée du Sud par la route du Nord et a battu le record de traversée. Il a mis 19 jours de Hammerfest à Boryeong, dont le temps sur la distance de la «route du Nord» en 6 jours et 12h15, bien qu'il ait rencontré des champs de glace de 1,2 m d'épaisseur. Le navire (299 m x 50,13m), avec une puissance de 45 mW et 3 propulseurs Azipod électriques est indiqué pouvoir naviguer dans des glaces de 2,1 m.



SALISSURES DE COQUE.

Après les résultats obtenus avec la convention sur les eaux de ballast, les armateurs doivent se demander quelles seront les prochaines dispositions pour éviter le transport d'espèces invasives. Après les restrictions par certains États sur la propreté de la coque (Californie, Nouvelle-Zélande), l'inconvénient de la salissure de coque étant maintenant plus grave que celui des eaux de ballast. La réponse est le nouveau projet GloFouling de l'OMI annoncé le 7 août afin de conseiller dans le contrôle du biofouling. Pour le moment les États doivent indiquer leur intérêt à participer au projet, qui doit d'abord être soumis au GEF (Global Environment Facility), pour être : soit partie de la convention antifouling (interdiction des TBT), soit de la BWMC, soit une future convention. Le lancement du processus n'est pas encore prévu à l'ordre du jour des MEPC.



Il est déjà rappelé que l'application d'une convention est accompagnée de «comprehensive paper work, management plan, record book». Divers procédés utilisés ou en essai sont utilisés pour éviter les salissures qui entraînent des surconsommations. Les revêtements silicone ne sont vraiment efficaces que sur des navires rapides (le chiffre de 15% de la flotte est cité), La majorité des navires peut utiliser des biocides mais il faut s'attendre à des interdictions de certains produits. Les revêtements non toxiques (à base de cuivre par ex.) ne durent pas longtemps. Il va falloir oublier le brossage à flot, la retenue des déchets étant impossible en pratique. Fin août, on annonce des recherches sur un procédé nouveau utilisant les UV combiné avec un revêtement silicone. Des LED UV pourraient entretenir un rayonnement faible suffisant pour tuer les micro-organismes avant qu'ils se fixent, mais reste encore à tester la résistance à la mer, températures diverses, tenue du revêtement spécial et dispersion convenable du rayonnement.



NAUFRAGE DE DEUX SUPPLIES MAERSK.



Fin août, le DMAIB (bureau enquête accident danois) a publié le rapport relatif au naufrage des Maersk Shipper et Maersk Searcher en décembre 2016, dans le golfe de Gascogne, remorqués par le Maersk Battler, trois navires à destination de la Turquie pour démolition.

Les deux premiers étaient disposés à couple et ont subi, l'un contre l'autre, des chocs continus pendant plus de 36 heures (dommages apparents importants sur les superstructures, considérés comme n'impliquant pas la coque) avant de couler dans la nuit du 21 décembre, à la suite d'invasions sur le Maersk Searcher lié par des chaînes au Maersk Shipper. Le Maersk Battler, après avoir provoqué la rupture de la remorque a continué son voyage. Le rapport pointe une mauvaise appréciation de la disposition inappropriée des remorqués, du danger des chocs (supposés seulement sur les superstructures), une préparation inappropriée avec

des changements fréquents de personnes en charge, un changement du remorqueur, une étude des risques pris un par un, sans tenir compte de leur interaction, des précautions prises qui ont été minimales et illusoire.

En fait, les causes sont à rechercher au cours du temps de préparation et d'étude du voyage. Par ailleurs, le rapport indique des existants de 159 t et 95 t (sludge, fuel, huile) sur les remorqués.



SALAIRES, PAS D'AUGMENTATION PRÉVUE.

Début septembre, Drewry (consultant, Londres) a publié un commentaire sur les salaires. Malgré une certaine reprise des activités maritimes, le fait que les armateurs toujours soumis à une forte concurrence et une tendance à une diminution du manque d'officiers font que les salaires n'ont pas bougé sensiblement depuis 2009. Depuis, malgré un manque d'officiers, les mauvaises

conditions commerciales ont forcé les armateurs à limiter les coûts. La diminution de la demande dans le secteur offshore est un facteur déterminant dans la stabilité des salaires en général, augmentation moyenne de 1% 2016-2017, confirmation de la tendance constatée depuis quelques années. Les marins payés en USD ont été favorisés par un taux de change favorable. Les secteurs comme le LNG restent et resteront encore en manque d'officiers, avec des salaires plus élevés que la moyenne. Drewry indique que le déficit d'officiers a diminué du tiers depuis un an.

↓ ↓ ↓ ↓

PIRATERIE - ATTAQUES

NOUVEAUX APPELS POUR L'ÉQUIPAGE DU SEAMAN GUARD OHIO.

Le syndicat Nautilus a demandé au nouveau Premier ministre (T. May) d'aider au règlement en vue de la libération de l'équipage du Seaman Guard Ohio (pavillon Sierra Leone) (dont six anciens militaires Britanniques), emprisonné depuis près de 4 ans dans de mauvaises conditions aux Indes. Après que le navire soit entré dans les eaux territoriales pour souter, les 35 membres d'équipage (dont 23 gardes) avaient tous individuellement été accusés des mêmes infractions : transport d'armes non déclarées et transfert d'argent illicite pour le combustible, et quelle que soit leur fonction à bord, condamnés à 5 ans de «rigorous imprisonment». Des contestations ont été émises sur des procédures, un appel est annoncé (sans date précise), appel qui sera le début d'une période de 90 jours pendant lesquels le gouvernement indien pourra contester le nouveau jugement. La dimension «politique» de la présence d'une armurerie flottante dans les eaux indiennes est un facteur important.

↓ ↓ ↓ ↓

QUELQUES ATTAQUES AU YÉMEN.

Après plusieurs tirs contre des navires d'Arabie Saoudite, des Émirats, des USA, mi-juin, un nouveau tir de missile a eu lieu près d'Al-Mokha (près du détroit de Bab El Mandeb), localité prise par les Houthis (pro Iraniens) adversaires de la coalition menée par l'Arabie saoudite. On a également signalé une attaque par une embarcation explosive télécommandée.

↓ ↓ ↓ ↓

MEURTRES DE MARINS OTAGES.

Début juillet, malgré la diminution des attaques dans le secteur des Philippines, on apprend que deux corps de marins Vietnamiens ont été découverts dans l'île de Basilan. Les deux victimes faisaient partie de l'équipage du cargo MV Royal 16, kidnappé par le groupe terroriste Abu Sayyaf, en novembre 2016. Des rançons ont été demandées au cours des derniers mois, un des otages a été sauvé en juin. Les assureurs, soumis à l'interdiction stricte de payer une rançon à des groupes terroristes, signalent que l'implication de gangs en liaison avec des groupes islamiques changera leur réaction à ces incidents.

↓ ↓ ↓ ↓

ASIE, RAPPORT SEMESTRIEL.

En annonçant moins d'attaques qu'auparavant, le rapport semestriel de ReCAAP ISC (Regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery – information sharing center) signale des attaques au mouillage ou en route, avec enlèvement de membres d'équipage (et vol de cargaison pour les tankers). 13 sur 36 attaques ont eu lieu sur des navires en route, la majorité des attaques au mouillage ont eu lieu en Indonésie, mais aussi aux Philippines, Bangladesh, Chine et Inde. Le rapport indique 59 enlèvements (mars 2016-juin 2017), avec 18 marins encore otages le 30 juin. La coopération entre Malaisie, Philippines et Indonésie pour la lutte contre ces attaques devrait être renforcée.

↓ ↓ ↓ ↓

NIGERIA.

Le 2 août, il a été confirmé l'attaque du 30 juillet du cargo Oya 1 (pavillon Panama) par des hommes armés, et l'enlèvement de cinq marins (2 officiers et 3 hommes d'équipage), à environ 15 milles dans le Sud-Ouest de l'île Bonny. Cela porte à 36 le nombre de marins kidnappés depuis le début de l'année dans la région.

↓ ↓ ↓ ↓

GOLFE D'ADEN, COMPLÉMENT AU «CORRIDOR».

Début septembre, les CMF (Combined Maritime Forces) ont établi des compléments à l'IRTC (Internationally recommended transit corridor) par des routes recommandées joignant directement les TSS du détroit de Bab El Mandeb et Ouest des îles Hanish à l'IRTC. Ces routes sont fortement recommandées, avec continuation des BMP4 à cause des attaques ou approches fréquentes de navires par des embarcations armées, parfois avec des quantités importantes d'explosifs. Ces derniers mois, il n'y a eu aucun succès pour ces attaques, mais la raison n'en est pas vraiment claire et cette situation va durer à cause de la guerre au Yémen, en plus de piraterie ou brigandage, spécialement au voisinage du détroit.

↓ ↓ ↓ ↓

MALAISIE, UN NAVIRE REPRIS.

Le 7 septembre, la Malaisie annonce avoir repris le pétrolier MGT1 (pavillon thaïlandais, chargé d'environ 2 000 t de diesel) environ 10 heures après qu'il ait été attaqué au large de l'État de Terengganu et ait cessé toute transmission. Les 10 pirates (déclarés Indonésiens) se trouvant à bord ont été arrêtés, 3 hommes sur un bateau au voisinage ont pu s'échapper. Les 14 membres d'équipage sont saufs.

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 2^E TRIMESTRE 2017

Pour obtenir les textes : www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

Décret N° 2017-481 du 5 avril 2017 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation maritime dans la région des Caraïbes (ensemble une annexe), signé à Philipsburg le 6 avril 2016 (1).

Texte NOR : MAEJ1708631D, publié au JORF N° 0083 du 7 avril 2017.

Arrêté du 11 avril 2017 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

Texte NOR : DEVT1708087A, publié au JORF N° 0089 du 14 avril 2017.

Décret N° 2017-623 du 25 avril 2017 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Djibouti relatif à la coopération en matière de sécurité maritime des eaux territoriales djiboutiennes, signé à Paris le 1er mars 2017 (1).

Texte NOR : MAEJ1710793D, publié au JORF N° 0099 du 27 avril 2017.

Arrêté du 2 mai 2017 fixant les caractéristiques et exigences techniques des dispositifs de partage des positions visant à éviter les collisions avec les cétaqués dans les aires marines protégées Pélagos (Méditerranée) et Agoa (Antilles).

Texte NOR : DEVL1710916A, publié au JORF N° 0105 du 4 mai 2017.

Décret N° 2017-914 du 9 mai 2017 relatif aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers, battant pavillon français.

Texte NOR : INTD1707613D, publié au JORF N° 0109 du 10 mai 2017.

Décret N° 2017-914 du 9 mai 2017 relatif aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers, battant pavillon français (rectificatif).

Texte NOR : INTD1707613Z, publié au JORF N° 0130 du 3 juin 2017.

Décision du 10 mai 2017 relative aux conditions de reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par le Nigéria pour le service à bord de certains navires battant pavillon français.

Texte NOR : DEVT1709606S, non publié au JORF mais au BO MEEM – MLHD N° 2017/9 du 25 mai 2017.

www.developpement-durable.gouv.fr

Décret N° 2017-935 du 10 mai 2017 portant publication de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 1er novembre 2002 (1).

Texte NOR : MAEJ1709536D, publié au JORF N° 0110 du 11 mai 2017.



Décret N° 2017-936 du 10 mai 2017 portant publication des protocoles de la commission centrale pour la navigation du Rhin n° 11 du 3 juin 2015, n° 14 du 3 décembre 2015, n° 6 du 2 juin 2016 et n° 8 et 10 du 8 décembre 2016, relatifs au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (1).

Texte NOR : MAEJ1711239D, publié au JORF N° 0110 du 11 mai 2017.

Décret N° 2017-937 du 10 mai 2017 portant publication des protocoles de la commission centrale pour la navigation du Rhin n° 14 et 15 du 3 juin 2015 et n° 15, 16 et 17 du 3 décembre 2015 relatifs au règlement de police pour la navigation du Rhin (1).

Texte NOR : MAEJ1711243D, publié au JORF N° 0110 du 11 mai 2017.

Décret N° 2017-938 du 10 mai 2017 portant publication des protocoles de la commission centrale pour la navigation du Rhin n° 18 à 22 du 3 décembre 2015 relatifs au règlement de visite des bateaux du Rhin (1).

Texte NOR : MAEJ1711255D, publié au JORF N° 0110 du 11 mai 2017.

Décret N° 2017-941 du 10 mai 2017 portant diverses dispositions relatives aux titres de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1625903D, publié au JORF N° 110 du 11 mai 2017.

Décret N° 2017-942 du 10 mai 2017 relatif au permis d'armement.

Texte NOR : DEVT1633296D, publié au JORF N° 0110 du 11 mai 2017.

Décret N° 2017-944 du 10 mai 2017 relatif à l'activité privée de protection des navires.

Texte NOR : DEVT1700190D, publié au JORF N° 0110 du 11 mai 2017.

Note technique du 22 mai 2017 relative aux régimes de travail des personnels militaires dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Texte NOR : TRAT1703273N, non publié au JORF mais au BO MTES – MCT N° 2017/10 du 10 juin 2017

www.developpement-durable.gouv.fr

Arrêté du 13 juin 2017 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 130, 140, 211, 213, 219, 221, 223, 226, 310, 333).

Texte NOR : TRAT1716027A, publié au JORF N° 0152 du 30 juin 2017.

Décret N° 2017-1119 du 29 juin 2017 relatif aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

Texte NOR : TRAT1703553D, publié au JORF N° 0152 du 30 juin 2017.

NOTES DE LECTURE

Notre collègue Michel Bougeard a écrit un livre pour les enfants, joliment illustré par Nicole Blouet. C'est charmant et frais. Si vous avez des petits-enfants autour de 5 ans c'est un joli cadeau.

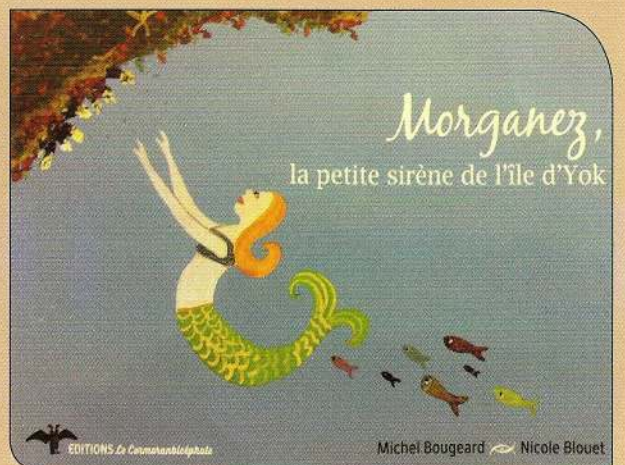
Morganez, la petite sirène de l'île d'Yok.

par Michel Bougeard et Nicole Blouet

En vente chez l'auteur : 2 rue de DENVER - 29200 BREST

Prix: 10 euros + 3 euros pour expédition

Cdt Ch. Loudes



EN PASSANT PAR LES PASSERELLES -

LE «PHÉNIX» : LES MODERNES ET LES ANCIENS (1960)

C'est à bord du M/T « Phénix » qu'eût lieu la rencontre insolite et quelque peu hors du temps, narrée ci-après.

Nous venions d'Australie, en route vers le golfe Persique, et étions entre la pointe sud de l'Inde et le détroit d'Ormuz lorsque nous aperçûmes sur l'avant tribord un assez grand voilier gréé en goélette qui paraissait en panne. C'est en arrivant plus près que nous vîmes sur son pont des gens qui agitaient des pavillons comme pour attirer notre attention, peut-être sur des difficultés auxquelles ils étaient confrontés. Après que nous eûmes stoppé à proximité, une embarcation, sorte de «long boat», fut mise à l'eau et se dirigea vers le «Phénix. Elle était remplie de fûts métalliques parmi lesquels émergeaient les marins qui l'armaient dont un homme tout de blanc vêtu qui, après que l'embarcation nous eut accostés, monta à bord, non sans en avoir demandé l'autorisation et, s'étant présenté à moi comme étant le capitaine de ce navire battant pavillon indien, m'exposa son problème. Son navire était muni d'un moteur auxiliaire mais c'était sur-

tout la voilure qui était utilisée, sans doute pour des raisons d'économie. Il était donc parti de Calicut à destination de Bahreïn à une époque où il pensait, statistiquement ou plutôt

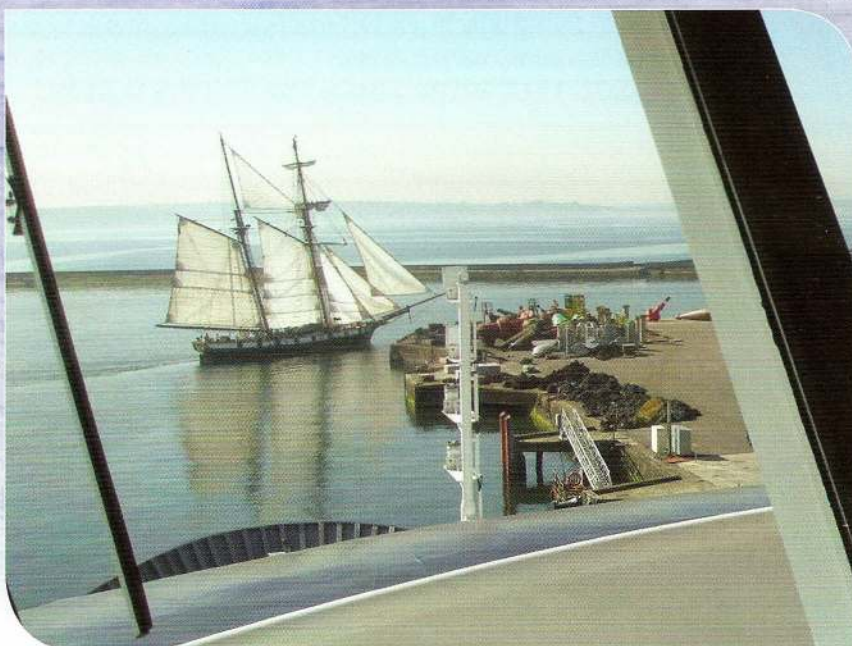
par connaissance ancestrale, devoir profiter des vents favorables d'une mousson bien établie et donc certain de n'avoir que peu ou pas à utiliser le moteur, il n'avait embarqué qu'un faible volume de diesel. Or, défiant tous les pronostics, cette mousson avait du retard et faute de vent



le moteur avait dû être utilisé presque continuellement et n'ayant pratiquement plus de combustible en réserve il me demanda si je pouvais lui en fournir contre paiement ultérieur. Cet homme avait une classe indéniable, tant dans sa façon de se présenter (british education doubtless) que dans sa vêtue, sa chemise blanche était fermée du col jusqu'à la ceinture par des boutons en or, et j'accédais à sa demande, non sans avoir toutefois demandé au chef mécanicien si notre propre réserve était suffisante. On établit donc un système de transfert et on entreprit le remplissage des fûts. Pendant ce temps le capitaine du voilier me demanda de vérifier si la position qu'il estimait être la sienne était correcte. Pour me l'indiquer il sortit d'un cylindre métallique un routier de l'océan Indien, peut-être la seule carte dont il disposait, et me montra un point qui, vérification faite, s'avéra être exact à un ou deux milles près. Chapeau pour ce marin !

Le transfert de la quantité de diesel terminé chacun reprit sa route après qu'un reçu eut été établi. Je l'adressai dès que possible à notre affréteur et j'appris d'ailleurs par la suite que le règlement avait été dûment fait. Grand seigneur et honnête ce capitaine Indien.

N.B : Il n'y avait évidemment pas de pirates dans ces parages à l'époque !



Cdt Jean Chennevière
Membre fondateur de l'AFCAN
Membre fondateur du CESMA