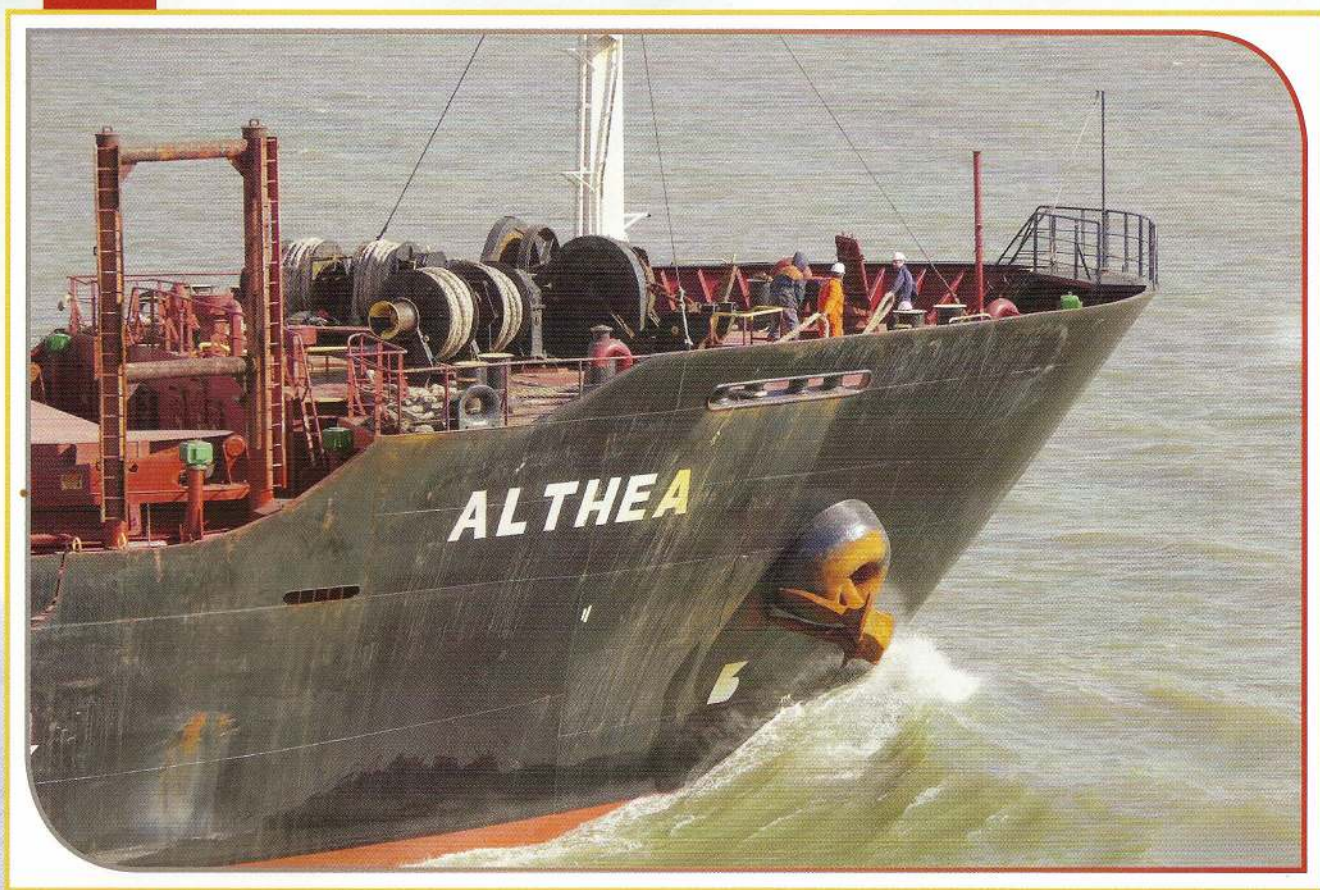


# AFCAN

*Informations*



(Althea)

N°118

Juin 2018



# 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 Pierre Blanchard

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

L'AFCAN participe aux travaux de l'O.M.I.\*, du CEDRE, du SHOM, de l'Université de Bretagne ouest, et de Météo France.

\*avec le soutien du ministère de la transition écologique et solidaire.



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

## 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
AFCAN - Assemblée générale 2018 .....	Pages 4-7
OMI : Compte-rendu Sous-comité SSE session 5 .....	Pages 8-9
Comment améliorer l'attractivité des carrières maritimes....	Pages 10-12
O.M.I. : Compte-rendu Sous-comité NCSR session 5 .....	Pages 12-17
Génération maritime à coût réduit ou «dow-cost» .....	Pages 18-21
CESMA : 23 <sup>e</sup> réunion du Conseil et Assemblée générale .....	Pages 21-24
O.M.I. : 98 <sup>e</sup> session du Comité de la sécurité (M.S.C.) .....	Pages 24-28
Nouvelles, lettres et extraits, avril-juin 2018 .....	Page 29-35
Textes parus au Journal Officiel au 1 <sup>er</sup> trimestre 2018 .....	Page 35
Participation de l'AFCAN aux sessions de l'OMI en 2018 .....	Page 35
En passant par les passerelles, villégiature à La Ciotat.....	Page 36



### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2018

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 B. Derennes, Secrétaire général

33 rue des Ajoncs

56950 CRACH

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 2019	Fin de mandat en 2020	Fin de mandat en 2021
H. Ardillon	B. Apperry	J.P. Côte
L. Barbançon	P. Blanchard	B. Derennes
J.F. Gicquiaud	O. Court	N. Desbois
F.X. Pizon	M. Guillemot	T. Coubes
J.R. Varailon-Laborie	F. Hardy	J. Portail
Y. de Villars	Ph. Pieraggi	S. Zamora

## Bureau de l'Afcan

### Président :

Cdt Pierre BLANCHARD. [president@afcan.org](mailto:president@afcan.org)

### Vice président :

Cdt Hubert ARDILLON. [hubert.ardillon@afcan.org](mailto:hubert.ardillon@afcan.org)

### Vice président :

Cdt François Xavier PIZON. [fx.pizon@afcan.org](mailto:fx.pizon@afcan.org)

### Secrétaire général :

Cdt Bertrand DERENNES. [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org)

### Secrétaire général-adjoint :

Cdt Olivier COURT

### Trésorier :

Cdt Jacques PORTAIL. [tresorier@afcan.org](mailto:tresorier@afcan.org)

### Conseil juridique:

Cdt Patrice LE VIGOUROUX. [juridique@afcan.org](mailto:juridique@afcan.org)

### Conseil ISM-ISPS :

Cdt Bertrand APPERRY. [conseil.ism-isps@afcan.org](mailto:conseil.ism-isps@afcan.org)

## Présidences de Régions

### Nord & Normandie :

F. Hardy - [normandie@afcan.org](mailto:normandie@afcan.org)

### Bretagne :

Ch. Loudes - [finistere@afcan.org](mailto:finistere@afcan.org)

### Centre & Outremer :

B. Derennes - [loire@afcan.org](mailto:loire@afcan.org)

### Méditerranée :

P. Le Vigouroux - [marseille@afcan.org](mailto:marseille@afcan.org)

### Sud-est & outremer :

[aquitaine@afcan.org](mailto:aquitaine@afcan.org)

### Est & Ile-de-France :

J. Teynié - [est-paris@afcan.org](mailto: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

Cdt H. Ardillon : CESMA

Cdt M. Bougeard : IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

## QR code Afcan



# Editorial

## Des navires sans marin ?

C'est le sujet du moment : les navires autonomes. Les recherches se multiplient, les essais aussi, l'OMI essaye de légiférer, tout le monde s'agite et commente.

L'éventualité d'avoir un jour des navires sans marin amène beaucoup de questions : question de faisabilité, de responsabilité, de réglementation, de philosophie...

Question de faisabilité : dans l'état actuel des techniques on est très loin de voir prochainement des navires transocéaniques sans marin à bord. En effet aucun assureur ne permettra cela, le risque étant immense. Un exemple simple : une fuite minime de fioul en machine est un non-événement sur un navire classique : un mécanicien nettoie et resserre les boulons.

Sur un navire sans personne à bord, la fuite va s'accumuler, prendre feu et même avec un système de détection et d'extinction incendie ultra performant la machine sera inopérante et le navire à la dérive sans possibilité d'intervention. On voit d'ailleurs que les expérimentations récentes portent toutes sur des navires électriques et restant très près des côtes.

Question de responsabilité : s'il n'y a personne à bord, qui sera responsable en cas d'échouement ou de collision ? L'opérateur à terre ? Le concepteur du logiciel de navigation ou d'anticollision ? On voit bien, suite au piéton écrasé aux États-Unis par une voiture autonome, que la question de responsabilité est cruciale pour les véhicules autonomes. Va-t-on laisser un capitaine à bord à ne rien faire mais censé reprendre les commandes si le système ne fonctionne pas et ainsi endosser la responsabilité ?

Question de réglementation : quid de la veille visuelle et auditive ? Quid du secours aux naufragés ? Et le pilote, il monte à bord et il discute avec l'ordinateur du bord sur la manœuvre à venir ? Qui fera les papiers avec les autorités lors de l'escale ?

Enfin le plus important à mon avis : question de philosophie : veut-on vraiment un monde comme celui-là, où tout fonctionne tout seul ? Et l'Homme dans tout ça, il devient quoi ? Nous perdons déjà au quotidien nombre de compétences du fait de l'informatisation des passerelles. Sur combien de navires au monde continue-t-on de pratiquer la navigation astronomique pour ne pas perdre la main ? Doit-on continuer dans cette voie ? Doit-on souhaiter voir des navires de plus en plus autonomes, sans équipage ou avec des équipages très restreints et sous-qualifiés ? Et le jour où tout ce système s'arrêtera (panne de satellite, guerre, cyberattaque, les raisons ne manquent pas) et qu'il faudra des marins pour transporter les 90% des biens de consommation qui passent par la mer, que fera-t-on s'il n'y a plus personne qui sait comment faire ?

Les questions posées par les navires autonomes restent nombreuses et malgré les fantasmes de certains, le métier de marin a encore de beaux jours devant lui. A l'heure où l'ENSM encourage les élèves à devenir ingénieurs et non des marins, il me semble important de le dire.

**Cdt Pierre BLANCHARD,**  
**Président**

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2018 de L'AFKAN

## L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2018 de L'AFKAN s'est tenue à VANNES les 21 et 22 MARS.

Présents : 18 (5 actifs)

Pouvoirs : 89 (22 actifs)

Selon l'article 11 du règlement intérieur, la validité de délibération de l'Assemblée Générale Ordinaire est subordonnée à la possibilité d'expression du tiers au moins des membres actifs, présents ou représentés. A ce jour le total des membres actifs et représentés est de 107. Le quorum étant de 91, l'Assemblée Générale Ordinaire peut valablement délibérer.



### L'accueil du Président Bertrand DERENNES

Bonjour à tous.

18 présents dont 5 actifs, 89 pouvoirs pour plus de 300 adhérents.

Je renonce à essayer d'associer le lieu de la réunion et le nombre de participants. Je ne pense vraiment pas que ce soit un facteur de participation.

Comme l'année dernière, il nous faut trouver des remplaçants pour quelques postes. Le plus urgent étant bien sûr de remplacer Alain, notre Secrétaire général. Ph SUSSAC souhaite également passer la main.

Cette AG coïncide avec l'anniversaire de l'échouement de l'Amoco Cadiz. Ce qui peut également être considéré comme celui de la naissance de l'AFKAN.

La presse a bien sûr relaté cet anniversaire et plusieurs articles ont parus ou reparus sur le net.

Deux de nos adhérents du Finistère Nord ont été interviewés par la presse à sujet.

Le juge d'instruction de Brest de l'époque, Jean-André Gouyette, a de nouveau stigmatisé l'attitude du Commandant de l'Amoco Cadiz.

C'est une habitude qui, je pense, ne disparaîtra que lorsque tous les navires seront ...autonomes.

Pas de capitaine, pas de coupable !!!

Qui va ramasser alors? L'opérateur derrière sa batterie d'écrans?

Mais ce n'est pas pour demain car les faiseurs de règles maritimes ont encore des idées pour charger les capitaines.

La semaine dernière, lors d'une session OMI à Londres,

le représentant d'un pays Européen voulait que le capitaine soit tenu de vérifier la formation, pas simplement la carte professionnelle, des équipes de terre (dockers, grutiers) qui viennent opérer les grues de son navire.

### Effectifs de l'AFKAN

On constate qu'on a perdu une vingtaine d'actifs pendant l'année 2017. Une dizaine a rejoint le rang des retraités, mais il faut bien constater une lente érosion permanente. Et ce n'est pas le recrutement actuel (4 adhésions depuis le début de l'année) qui comblera les vides. Il y a beaucoup de démissions et de radiations (à noter que les radiations concernent essentiellement les actifs). Bizarrement, le nombre d'inscrits maritimes dans la marine marchande ne diminue pas et se situe au niveau de 30 à 31 000. Tout cela n'est pas anodin et il faudra trouver des arguments nouveaux pour inciter de nouvelles adhésions.

A. Jégu fait un bref exposé de la fonction de secrétaire général et de ses contraintes. A cette heure, pas de candidature pour le remplacer hormis B. Derennes sous condition qu'il soit lui-même remplacé comme président. Le problème devra être réglé le lendemain au plus tard.

Le remplacement de F-X. Pizon est ensuite évoqué. Il s'agit essentiellement d'être webmaster et de s'occuper de la revue Afcan-Infos. Cette suite pourra s'étaler sur 2 ou 3 ans. Pour l'instant pas de candidature.

Ph. Sussac précise qu'il arrête ses activités fin juin (il l'avait annoncé depuis longtemps). C'est suivre l'actualité maritime mondiale en continu et en extraire l'essentiel, la traduire en petits articles qui constituent généralement les dernières pages d'Afcan-Infos.

## Les activités de l'AFCAN

### COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFCAN POUR L'ANNEE 2017-2018

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFCAN
AFCAN	29-30/03/2017	AG + CA	Le Havre	
OMI	20-24/03/2017	Sous-comité SSE 4	Londres	PORTAIL
Commission centrale de sécurité	05/04/2017		Paris	CÔTE
Conseil supérieur de la marine marchande	20/04/2017	GT Responsabilité pénale du capitaine	Paris	LE VIGOUROUX
Commission centrale de sécurité	03/05/2017		Paris	CÔTE
CESMA	11-12/05/2017	Council + AGA	Riga	ARDILLON
ENSM	17/05/2017	Passerelle innovante	Le Havre	ARDILLON
Interview Radio bleue Bretagne	26/05/2017	Nomination N. Hulot et attentes pour la mer		ARDILLON
Commission centrale de sécurité	07/06/2017		Paris	CÔTE
Conseil supérieur de la marinemarchande	08/06/2017	GT Responsabilité pénale du capitaine	Paris	PRÉBOT
OMI	05-16/06/2017	MSC 98	Londres	FAUDUET
Colloque	08-09/06/2017	La mer convoitée	Nantes	SUSSAC
Observatoire des droits des marins	14/06/2017	Réunion statutaire	Nantes	SUSSAC
Observatoire des droits des marins	15-16/06/2017	Journées d'études	Nantes	SUSSAC
Humansea-Marisk	28/06/2017	Responsabilité civile et offshore	Nantes	SUSSAC
ENSM	04/07/2017	Passerelle innovante	Le Havre	ARDILLON
Commission centrale de sécurité	05/07/2017		Paris	CÔTE
GT Responsabilité pénale du capitaine	06/07/2017	GT Responsabilité pénale du capitaine	Paris	PORTAIL
Commission centrale de sécurité	06/09/2017		Paris	CÔTE
GT Responsabilité pénale du capitaine	06/09/2017	GT Responsabilité pénale du capitaine	Paris	PRÉBOT
OMI	11-15/09/2017	CCC 4	Londres	FAUDUET
Journée du droit maritime	19/09/2017		Sète	SUSSAC
Interview Nicolas Leborgne	27/09/2017	40 ans Amoco Cadiz		ARDILLON
Commission centrale de sécurité	04/10/2017		Paris	CÔTE
Itechmer	10/10/2017		Lorient	MARREC
Humansea-Marisk	26/10/2017	Dimension européenne sûreté et sécurité mme	Nantes	SUSSAC
DAM (MM Le Guillou et Cazottes)	08/11/2017	Balisage maritime	Paris	ARDILLON-PIZON
Commission centrale de sécurité	08/11/2017		Paris	CÔTE
Cybersécurité à bord des navires	08/11/2017		Paris	PIZON
Interview La lettre de l'expansion	10/11/2017	Problématiques capitaine		ARDILLON
CAMM	14/11/2017	CA	Paris	JEGU
13 <sup>e</sup> Assises de l'économie de la mer	21-22/11/2017		Le Havre	TYL
Commission centrale de sécurité	06/12/2017	Navires sans équipage	Paris	CÔTE
Interview La lettre de l'expansion	08/12/2017	Commission Marine		ARDILLON
Conseil supérieur de la météorologie nationale	11/12/2017		Paris	FAUDUET
Commission centrale de sécurité	03/01/2018	Rencontre informelle DG adjointe	Paris	CÔTE
ENSM	05/01/2018	SDC 5	Marseille	Déleg Méditerranée
OMI	22-26/01/2018	Mesure simplification (Réforme AM)	Londres	NETTERSHEIM
DAM	06/02/2018		Paris	DERENNES
Commission centrale de sécurité	07/02/2018	Amoco Cadiz	Paris	CÔTE
Interview TEBEO	14/02/2018	NCSR 5	Brest	BOUGEARD
OMI	19-23/02/2018	Amoco Cadiz	Londres	TYL
Interview FR3	01/03/2018	SSE5	Brest	LOISEAU
Commission centrale de sécurité	07/03/2018	AG + CA	Paris	CÔTE
OMI	12-16/03/2018	Journées d'information	Londres	DERENNES
Conf. Asso. marine marchande	14/03/2018	AG + CA	Paris	JEGU
CEDRE	16/03/2018		Brest	JAOUEN-LOISEAU
AFCAN	21-22/03/2018		Vannes	

L'effectif de l'association est resté stable en 2016, les nouveaux adhérents compensant les démissions et radiations. En 2017 la situation s'annonce plutôt bien. L'Afcan est toujours autant sollicitée par l'administration et les médias. A noter que Côte a remplacé Jégu au sein de la Commission centrale de sécurité.

## Juridique



Pas de problème juridique en ce moment. La dernière affaire en cours, refus d'aptitude médicale, s'est malheureusement éteinte par le décès du demandeur (sans rapport avec le problème de cette aptitude médicale). A noter qu'un cas a été réglé récemment en évoquant simplement le fait que l'Afcan suivait le problème. Une intervention en off par le responsable juridique auprès du DRH d'une compagnie de ferries a permis de sensibiliser positivement celui-ci aux problèmes découlant d'une gestion managériale assez cavalière et quelque peu brutale de la part de la direction envers ses capitaines.

## Internet - Revue AFCAN-Informations

### Fréquentation du site internet :

En janvier 2018 : minimum : 225/j – moyenne : 410/j – maximum : 550/j – total /30j : 12314

En février 2018 : minimum : 225/j – moyenne : 435/j – maximum : 289/j – total /30j : 13053

### Janvier 2018

Le capitaine de navire : statut et responsabilités	1270
The ISM designated person ashore: what a job!	528
Le gigantisme en construction navale	524
Résoudre les problèmes d'H2S en assainissement	460
Oily waste management onboard of vessels	378
Pollution par hydrocarbures et transport maritime	369
Paquebots à voiles Club Med 1 et Club Med 2	244
The Turkish Straits Vessel Traffic Service	223
Le code ISPS	220
ISM Code : CRITICAL, have you said CRITICAL ?	177
Précis de connaissances administratives maritimes	143
Gestion des déchets huileux à bord des navires	140
Sûreté maritime	123

### Février 2018

Le capitaine, statut et responsabilités	1712
Personne Désignée, un sacré job !	483
Résoudre les problèmes d'H2S en assainissement	447
Le gigantisme en construction navale	361
Pollution par hydrocarbures et transport maritime	329
Paquebots à voiles Club Med 1 et Club Med 2	276
Gestion des déchets huileux à bord des navires	269
Le code ISPS	255
The Turkish Straits Vessel Traffic Service	218
ISM Code : CRITICAL, have you said CRITICAL ?	215
Gestion des déchets huileux à bord des navires	172
Précis de connaissances administratives maritimes	136
Images de stage sécurité-incendie	128
Le roulis paramétrique	114
Manœuvre des grands navires	112
Chargement des porte-conteneurs	108
Harmonisation des règles de compartimentage	103
Sûreté maritime	100
Délivrance de certificats de sûreté «gratits»	100

Ces statistiques montrent clairement ce qui intéresse le plus nos lecteurs.

Exemple parfait de l'intérêt suscité par les publications du site AFCAN : la demande d'un inspecteur canadien de la sécurité maritime à utiliser les documents AFCAN sur la gestion des déchets d'hydrocarbures à bord des bateaux dans le cadre d'un cours sur la pollution marine et le contrôle portuaire.

Les documents rédigés par B. APPERRY concernant la réglementation continuent à être régulièrement consultés.

### Réunions hebdomadaires GoToMeeting

En moyenne 8 à 10 participants, avec quelques membres différents à chaque fois. Rappel : notre abonnement permet d'avoir 25 participants. C'est dommage de ne pas avoir plus de participants. Si vous êtes tentés, ce que je souhaite, je me tiens à la disposition des membres intéressés. L'intérêt principal de ces réunions est d'avoir une réaction presque im-

mediate en cas d'événements soudains. L'ordre du jour est rarement défini à l'avance et dépend beaucoup des participants. Ces réunions peuvent avoir lieu n'importe quel jour à n'importe quelle heure. Le seul impératif est d'avoir l'accord de F.X.Pizon.

### Revue AFCAN-INFORMATIONS

Le numéro 117 est en cours d'achèvement. Jusqu'à présent, le nombre d'articles transmis par des membres de l'AFCAN et quelques auteurs extérieurs a été suffisant pour remplir les 36 pages habituelles, malheureusement souvent dépourvues d'illustrations. Il faut particulièrement remercier Erwan Guegueniat, photographe de talent, qui nous communique un nombre important de très belles photographies, nécessaires pour agrémenter notre revue. Les articles contenus dans le dernier numéro sont mis sur le site après réception par voie postale. Il serait très compliqué de faire payer un accès aux articles publiés par l'AFCAN.

## Questions diverses

- **MARINS OU PAS ?** Problème de savoir qui est marin à bord ou passager ou autre. On assiste, en ce moment, à une offensive concernant les transports de personnel qui vont travailler sur les plateformes ou les champs d'éoliennes. Ces gens ne sont considérés ni comme des marins ni comme des passagers mais comme du personnel spécial. A ce titre il n'est pas obligatoire de les former à la sécurité en mer à bord d'un bateau. Cette solution, la plus simple est évidemment la moins chère et les armateurs de ces navires favorisent cette solution.
- **OMI : SSE5 à Londres.** Parmi les sujets abordés, il y avait donc un chapitre sur les grues et guindeaux. L'OMI travaille sur le sujet depuis quelques temps déjà. Plusieurs délégations de pays voudraient instaurer des règles sur la safe maintenance et la formation des opérateurs. Autant un capitaine peut «gérer» la formation de son équipage, autant il est improbable de vérifier le cursus du grutier de terre. Ce sujet sera inclus dans la SOLAS. Inquiétude sur l'attitude des PSCO qui pourraient détenir un navire si un appareil de levage ne fonctionne plus. Qui jugera si la sécurité du navire est impactée ? Responsabilité du commandant. Après de longues discussions, le sujet a été renvoyé à l'année prochaine.
- **Life boat fermé.** Il apparaît que l'atmosphère de life boats fermés devient irrespirable en opération. La cause serait un retour de gaz du moteur de propulsion. Des délégations voudraient donc instaurer des seuils de CO, CO2 et O2, et donc des capteurs à l'intérieur des embarcations. Il a été évoqué la possibilité d'ajouter un ventilateur électrique à bord. J'ai fait part (à la délégation française) de ma réticence à ajouter des appareils électroniques dans ces embarcations car leur maintenance sera source de problème (atmosphère agressive). Je pense que ce sera une source de remarques en PSC/vetting car il sera difficile de maintenir ces appareils en état.
- Le nombre grandissant de croisières dans les eaux polaires engendre de nouveaux risques et donc des discussions sur ce sujet. Jusqu'à aboutir à la remarque: «il faut savoir faire la différence entre embarcation de sauvetage et embarcation de croisière».
- **Véhicules électriques dans les garages.** Ce sujet commence à interpeller vu l'augmentation du parc automobile électriques. En France, les compagnies de ferries ne semblent pas avoir mis ce sujet à l'ordre du jour. Le chef de la délégation française envisage d'interpeller les autorités sur ce sujet. Les Japonais semblent avoir déjà dû faire face à des problèmes.
- **Campagne des Affaires maritimes.** Comment les Affaires maritimes peuvent moderniser la sécurité des navires professionnels ? Cela concerne essentiellement les bateaux de moins de 24 m. Le but est d'arrêter les inspections annuelles systématiques mais de cibler certains bateaux. Les critères de sélection n'ont pas été précisés. En réalité, le choix est fait de manière aléatoire par un ordinateur. Dans ces bateaux de moins de 24 m, il y a beaucoup de transport de passagers. Exemple d'un armateur sur les Iles Chausey qui est concurrencé par une flotte de semi-rigides qui n'ont pas du tout les mêmes règles de sécurité. Au début il y en avait deux, maintenant il y en a 6 (considérés comme des NUC). Le personnel n'est pas ENIM. Pour la DAM, il y a une demande forte, donc on ne va pas les interdire mais modifier la législation. L'AFCAN prendra part à cette consultation.

- **ENSM.** Des modifications des services administratifs sont en cours ou en prévision avec des mutations de service entre Marseille et Le Havre. L'Afcan n'est pas représentée directement au CA de l'ENSM mais par l'intermédiaire de la CAMM. Le représentant de la CAMM n'a qu'une voix sur 27 et donc pas beaucoup de moyens pour agir. Il ressort de la discussion que l'Afcan n'a pas à intervenir dans le domaine administratif mais doit être attentive à la qualité de la formation. Quant à la formation elle-même, l'Afcan a déjà dit plusieurs fois que cette formation n'était pas satisfaisante. Mais elle est conforme à STCW et, apparemment, il n'est pas question qu'elle change ou soit modifiée. A nous de motiver les futurs officiers (ingénieurs) pour qu'ils naviguent, ce qui n'est pas le cas de l'administration actuellement.
- **Ambassadeur OMI.** L'OMI a eu l'idée de nommer des ambassadeurs maritimes destinés à faire connaître les milieux maritimes et attirer les jeunes vers les métiers du maritime. B. APPERRY a posé sa candidature à titre personnel deux fois et n'a jamais reçu de réponse. Une nouvelle candidature sera faite dans le cadre de l'AFCAN.

## Renouvellement du tiers sortant du Conseil d'administration

**Tiers sortant :** Côte, Derennes, Desbois, Jégu, Portail, Zamora. Jégu est démissionnaire, il y a donc une place à pourvoir. Th. Coubès propose sa candidature. Elle est adoptée à l'unanimité. Le nouveau tiers, élu pour trois ans, est donc composé comme suit : Côte, Coubès, Derennes, Desbois, Portail, Zamora. Ce tiers sera renouvelé lors de l'AG de 2021.

L'ordre du jour étant épuisé, le président déclare l'Assemblée générale close à 11h20.

## Réunion du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration de l'AFCAN s'est réuni et a procédé à l'élection du nouveau bureau qui se compose comme suit :

- Président : Pierre BLANCHARD
- Vice-présidents : Hubert ARDILLON, Lionel BARBANÇON, François-Xavier PIZON
- Secrétaire général : Bertrand DERENNES
- Secrétaire général-adjoint : Olivier COURT
- Trésorier : Jacques PORTAIL.

B. APPERRY se propose pour remplacer Ph. SUSSAC dans la surveillance de l'actualité maritime internationale à partir du mois de juin 2018.

Le CA a prononcé, à l'unanimité, la radiation de 9 membres pour non-paiement de la cotisation pendant deux ans en application de l'article 7 des statuts.



Le nouveau président Pierre Blanchard et le nouveau secrétaire général, Bertrand Derennes

Le CA est clos à 11h45.

*Le Secrétaire général, Cdt Alain JEGU*

# O.M.I. : COMPTE-RENDU DU SOUS-COMITÉ SSE 5 SYSTÈMES ET EQUIPEMENT DES NAVIRES

LONDRES 12-14 MARS 2018, SOUS LA PRÉSIDENTIE DE M. S. OTA (JAPON)

## ELABORATION DE NOUVELLES PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA VENTILATION DANS LES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE.

Le sujet concerne la qualité de l'atmosphère dans les embarcations de sauvetage fermées.

Il apparaît que la qualité de l'air à l'intérieur de l'embarcation peut être altérée suite à un retour de gaz d'échappement (design) ou à une fuite sur le collecteur d'échappement.

La proposition initiale concernait uniquement les embarcations de sauvetage complètement fermées. Le MSC 97 a décidé que le Sous-comité devait en priorité élaborer des prescriptions relatives à la ventilation dans les embarcations complètement fermées. Le cas des autres embarcations et radeaux de sauvetage serait examiné ultérieurement.

Partant du principe qu'une embarcation de sauvetage reste un engin qui ne devrait être utilisé qu'en cas de force majeure, il est convenu que les travaux doivent porter sur la sécurité et la capacité de survie et sur le confort.



Il a été déterminé qu'il faudrait maintenir un microclimat habitable pendant une durée minimale de 24 heures, voire 5 jours d'atmosphère respirable.

*Pour l'AFCAN, même si le texte final n'est pas pour demain, on peut s'attendre à des mesures radicales engendrant l'équipement des embarcations par des détecteurs CO, CO2 et O2, ventilateurs électriques, etc.*

*Ces appareils électriques ou dotés de cartes électroniques seront installés dans un environnement exposé et agressif. Il est à craindre des défauts de fonctionnement. Ils devront être la cible de divers inspecteurs.*

Toujours concernant les embarcations, les Bahamas, la Norvège et la République de Corée proposaient de rendre obligatoire des moyens permettant d'amener les canots de secours mis à l'eau manuellement contre le bordé afin de faciliter et sécuriser l'embarquement des personnes. A noter que cette mesure s'applique déjà aux embarcations et radeaux de sauvetage.

Le Japon a présenté un projet d'amendement au paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA visant à permettre l'utilisation de mécanisme à commande manuelle pour la mise à l'eau de canot de secours ne faisant pas partie des embarcations de sauvetage.

## NAVIGATION POLAIRE

Le Sous-comité a décidé qu'un groupe de travail devait examiner plus en avant les conditions spécifiques et les critères d'essai et de performances applicables aux engins et dispositifs de sauvetage destinés à être utilisés dans les eaux polaires.



Face à la multiplication des croisières polaires, le SSE impose d'élaborer des directives intérimaires sur les engins et dispositifs de sauvetage des navires exploités en zones polaires.

## INCENDIES DANS LES ESPACES RORO Révision du chapitre II-2 de SOLAS.

Le transport de véhicules à propulsion électriques dans des espaces roro devrait augmenter dans les prochaines années.

Deux types de risques : transport de véhicules équipés de batteries au lithium ionique et connexion au réseau bord pour recharger les batteries pendant la traversée.

Plusieurs pays tirent dès à présent la sonnette d'alarme.



Connecter des remorques frigorifiques n'est pas nouveau. C'est en général fait par l'équipage. Si les garages des RORO

devaient se remplir de véhicules à propulsion électriques, il est probable que les propriétaires désirant recharger les batteries de leur véhicule pendant la traversée seront nombreux. Qui fera le branchement ?

Recharger une batterie n'est pas anodin. Le faire dans la rue d'une ville est une chose, le faire dans un espace ro-ro en est une autre. Les conséquences en cas d'incendie ne sont pas les mêmes. Le SSE indique qu'il ne convient pas de prendre des mesures sur la formation tant que les amendements ne sont pas achevés.

### PROJETS D'AMENDEMENT AUX DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA CONCEPTION ET L'APPROBATION DE DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION D'INCENDIE À BASE D'EAU DESTINÉS AUX ESPACES ROULIERS ET LOCAUX DE CATÉGORIES SPÉCIALES (MSC.1/CIRC. 1430)

Les discussions ont porté sur :

- les systèmes de commande à distance des dispositifs d'extinction d'incendie à base d'eau (à l'extérieur des locaux à protéger),
- sur les obstacles (type raidisseurs) à la bonne diffusion du moyen d'extinction,
- les dommages éventuels aux ajutages/diffuseurs lors des opérations de chargement/déchargement,
- la distance entre deux ajutages/diffuseurs qui ne devrait pas avoir d'incidence sur l'efficacité du système.



### AMENDEMENTS AU RECUEIL FSS CONCERNANT LES TUYAUTAGES D'ACHEMINEMENT DU CO2 QUI TRAVERSENT LES COURSIVES SOUS PONT

Les discussions ont porté sur les avantages et inconvénients des joints soudés et des joints à brides.



Suite à une enquête, il est apparu que la grande majorité des accidents concernait des fuites dans le local contenant des bouteilles de CO2. Les coursives sous pont ne semblent pas être spécialement affectées.

Exiger que tous les joints soient soudés augmenterait le coût total de l'installation et des réparations/opérations d'entretien. Il est plus aisé de réparer une bride qu'un joint soudé.

Le Sous-comité a donc décidé de ne pas prendre d'autres mesures sur ce sujet.

### DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION D'INCENDIE À POUDRE CHIMIQUE SUR LES NAVIRES TRANSPORTANT DU GAZ LIQUÉFIÉ

Quelques délégations avaient exprimé des inquiétudes concernant l'usage des poudres à bases de sodium avec le risque de réduire le degré de sécurité offert en raison de la possibilité d'encrassement, particulièrement à basse température.

Il apparaît que les poudres à base de bicarbonate de potassium sont plus efficaces que les poudres à base de bicarbonate de sodium, particulièrement à bord des navires transportant du gaz liquéfié.

Le Sous-comité décide que le bicarbonate de sodium devrait être exclu des poudres chimiques acceptables à bord des navires transportant du gaz liquéfié.

### PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX APPAREILS DE LEVAGE ET TREUILS DE MANUTENTION DES ANCRES À BORD.

Le SSE 4 avait décidé qu'il faudrait incorporer de nouvelles dispositions relatives aux appareils de levages et guindeaux dans le chapitre II-1 de SOLAS, définir le champ d'application des nouvelles prescriptions en fonction de la date d'installation du matériel, déterminer le seuil d'application en fonction de la SWL, inclure un projet de prescription fonctionnelle relative à l'inspection des équipements.

Champ d'application : le choix portait sur une liste : soit d'inclusions seulement, soit d'inclusions avec des exclusions ou soit d'exclusions uniquement. Il n'y a pas eu consensus sur cette question.

SWL : Pas de consensus non plus sur ce point. 1 000 kg, 500 kg ou pas de seuil, ce qui ferait que tous les équipements de levage y compris les petits palans seraient concernés.

Le SSE 5 décide que ce sujet devra être débattu lors du MSC 100.



Formation des personnels de terre venant opérer les grues du bord. Il a été proposé que le capitaine vérifie la qualification des personnels de terre. Proposition jugée irréalisable. Il a été décidé que c'était du ressort des compagnies de terre fournissant les opérateurs de grues.

Endroit où placer les nouvelles règles dans SOLAS : nouveau chapitre ? chapitre II-1 ou X-1 ? Là encore pas de consensus. Le groupe de travail devra examiner ce point.

*Cdt Bertrand DERENNES*  
Secrétaire général de l'AFCAN

# EDUCATION ET ENTRAÎNEMENT, COMMENT AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES CARRIÈRES MARITIMES

PRÉSENTATION PAR LE Cdt HUBERT ARDILLON, PRÉSIDENT DU CESMA,  
LORS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2018 DE L'ASSOCIATION EUROPÉENNE DES PILOTES MARITIMES (EMPA)

Bien évidemment, je n'ai pas LA réponse à la question. Cependant je peux essayer d'y répondre en deux temps.

## I. Première étape : attirer.

Exception faite des jeunes dont la famille vit et travaille dans un environnement maritime, navires, ports, etc., qui ont donc déjà entendu parler du maritime et pour lesquels cela est une espèce d'attraction naturelle, il y a tous les autres. Cette jeunesse qui ne vit pas près des côtes, des ports et qui ne connaît rien ou presque de ce milieu.



C'est vers ceux-là qu'il faut aller en priorité. Le premier éveil peut alors être donné très tôt, dès l'école primaire. Chacun de nous, marins, pilotes, autorités portuaires et maritimes, nous devons aller leur parler, leur montrer ce monde dans lequel nous travaillons et nous vivons.

Il y a quelques années, j'étais invité par un professeur des écoles, dans un village dans la campagne environnante, à rencontrer ses élèves.

J'ai passé une après-midi avec des enfants de moins de dix ans, issus pour la plupart d'un milieu social ne leur permettant pas de connaître les choses de la mer, parlant des navires, de mon métier, leur montrant des photos, répondant à leurs questions, questions parfois étranges. Un mois plus tard, je recevais un courrier contenant des dessins faits par les enfants. Plus important certainement, leur maîtresse me racontait que plusieurs d'entre eux exprimaient encore le désir de partir travailler sur ces navires. Comme une petite graine plantée. Et même si je ne me fais pas d'illusion, cette graine

ne poussera probablement jamais, supposons qu'un seul de ces enfants choisisse cette voie. Un seul. Mais quand même un. Mon après-midi aura alors été plus qu'utile.

L'OMI a créé le poste d'ambassadeur maritime. Interrogez vos administrations. Combien de pays européens ont déjà nommé un ou plusieurs ambassadeurs ? Et sont-ils réellement occupés ?

Donc, il faut aller dans les écoles. Expliquer comment est la vie, le travail à bord des navires. Quelles sont les opportunités existantes pour une carrière à la mer, ou dans un autre domaine maritime. Mais il faut parler, expliquer, en vérité. Par exemple ne pas cacher le fait que lorsque l'on part de chez soi, le partant et le restant, on a tous un manque de l'autre.

Expliquer les études faites, les cours suivis, mécanique, mathématique, physique, électronique, navigation certes. Mais aussi les domaines juridique, médical, administratif, facteurs humains. Tant de choses différentes.

Expliquer que dans ce métier, on peut le même jour, avoir les mains dans le cambouis un moment puis se retrouver à faire du travail administratif ou de la navigation peu de temps après.

Expliquer la vie aussi. Bien sûr partir en mer pour une période plus ou moins longue suivant le type de navigation effectuée. Mais se retrouver pour un période aussi longue près de ses proches. Avec les «bénéfices» que cela apporte à la vie de famille.

Parler aussi dans les hydros. Affirmer que ce n'est pas parce que l'on est dans une telle école, et de surcroît citoyen européen, que l'on vivra à bord toujours habillé de blanc. J'ai souvent vu des jeunes officiers qui pensaient être promus capitaine très rapidement. J'en ai même connu qui ont quitté la navigation parce qu'ils trouvaient qu'ils n'allaient pas être promu aussi rapidement qu'espéré. Il est important de leur faire comprendre qu'on ne commence pas tout en haut de la liste d'équipage. Et surtout qu'il faut montrer sa capacité à monter dans cette liste.

Les jeunes que je rencontre dans les hydros, toujours actuellement à une écrasante majorité, veulent être en mer. Aujourd'hui. Pour combien de temps ? Cela dépend principalement des yeux de la personne qui va les attendre à terre. Il faut le dire aussi. Comme il faut dire que le reclassement dans un autre domaine maritime est possible. Tous ces domaines où leur expérience à la mer sera un plus. L'éducation reçue à l'école, mais aussi sur les navires, la responsabilité donnée à un jeune chef de quart, ou chef de service en charge d'une équipe et d'un département du navire pour la maintenance, tout cela est un plus. Lorsque l'on lit les interviews d'anciens navigants partis à terre, tous disent que cette éducation les

a aidés dans leur recherche d'emploi à terre, et surtout les aident toujours dans l'approche de leur travail.

Les secteurs para-maritimes offrent de telles opportunités. Le besoin de marins d'expérience existe dans les armements, les ports et terminaux, les fermes éoliennes et aquacoles, les administrations, etc. Cette expérience vécue d'avoir été en charge d'un quart et d'une équipe, souvent très jeune, est souvent vécue comme un plus par rapport à un jeune frais issu d'une grande école d'ingénieur.

Plus paradoxal certainement, la nouvelle vision des navires, le navire autonome (ou sans équipage), est une réelle opportunité actuellement pour un jeune navigant désireux de partir à terre. C'est un secteur encore au stade recherche et développement, et l'expérience d'un navigant peut faire évoluer les choses de façon plus facile.

Ce besoin, cette opportunité existe. Cependant pour certains qui partiront, il y aura un manque. Mer, navire, voyage, équipage...

Deux choses ont leur importance. Visiter les écoles et parler c'est bien. Mais il faut alors montrer que l'on est, ou a été, heureux de faire ce métier. Être enthousiaste, partager sa passion. Celui qui n'a pas été heureux de sa vie à bord, et qui le montre, n'attirera aucun jeune vers ce métier.

Il faudrait aussi arrêter un certain «bashing» (mot à la mode) du monde maritime, et particulièrement marine marchande. Il est normal de parler du maritime lors d'un incident. Après tout, les trains arrivant à l'heure n'intéressent personne. Mais pour le maritime, particulièrement les navires marchands, le dénigrement est facile. Bien sûr les navires polluent, beaucoup trop. Mais pourquoi n'entend-on jamais lorsque que l'on parle de ces navires marchands responsables de 15% de la pollution, que les 85% restant viennent bien de quelque part. Et pas de ces navires.

## Deux petits exemples.

Le début d'année en France a vu une période de fortes pluies et d'inondations. La Seine en crue. En aval de Paris, il y a eu un amas conséquent de débris divers dont des plastiques et des produits huileux. En aval, donc ne venant pas de la mer. Deux ou trois reportages à la télé, puis plus rien. Qu'aurait-on dit si la même chose était survenue sur la côte ?

Il y a quelques années, une expérience avait été faite au Havre. Un lâcher à la mer de bouteilles plastiques contenant un message. Ceux qui récoltaient une bouteille devaient envoyer un message expliquant où et quand la bouteille avait été trouvée. Une bonne idée. Le résultat : une page complète dans le journal local pour expliquer que la pollution de la côte et des plages venait bien des navires sur rade. À la même époque il était régulièrement impossible aux navires en escale au Havre de mettre leurs déchets à terre.

Shipping bashing ? Comment croire que de tels propos attireront les jeunes vers ce milieu ?

## II. Deuxième étape : motiver, ou plus important ne pas démotiver

De nos jours, les jeunes vivent dans un monde de communication quasi permanente. Lorsque je parle avec des élèves de l'hydro du Havre, la facilité d'accès aux moyens de communications avec les amis et la famille, mais les amis en pre-

miers, ainsi que l'accès à internet est le critère le plus important dans le choix d'une compagnie de navigation. Facilité voulant dire facile, mais aussi pas cher.

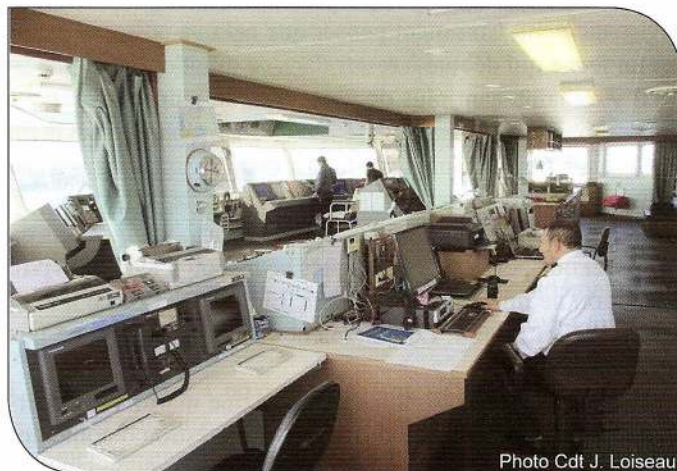


Photo Cdt J. Loiseau

Puis leur rêve doit rester vivant.

Les jeunes que je rencontre ont souvent la mer dans les yeux. Pour eux, embarquer, travailler sur un navire, est presque toujours synonyme de voyages, d'escales. D'aventures. Mais sur des navires VLCC, VLPC, VLCCG, l'aventure à la mer est loin d'être plaisante. Loin des côtes, navigant dans des DST, suivis de près par les bureaux à terre (ils disent d'ailleurs pourchassés), où est le plaisir ? Pour eux, l'équipage, et principalement le capitaine, n'a plus le navire en main. Et une première partie du rêve s'écroule.

Les escales ? Lorsqu'un de ces VL-navires peut entrer dans un port, il est toujours très, très, loin de la ville. L'escale se passe souvent sur la base d'un quart 6/6, plus les manœuvres, les inspections diverses et variées, soutage et autres interventions, il est de plus en plus difficile de partir faire un tour à terre. Et une deuxième partie du rêve s'en va.

Les qualifications demandées, exigées, pour naviguer sur un certain type de navire. Les jeunes souhaitent pouvoir changer de navire, de genre de navigation lorsqu'ils le veulent. Ils n'envisagent pas, ou de moins en moins, rester toute leur vie sur le même navire, de devenir un «routinier» du pétrole, du conteneur, ou du trans-Manche. Changer de genre de navigation est à leurs yeux le meilleur moyen pour continuer à découvrir le monde et leur environnement de travail. Mais il faut pour cela tout un tas de qualifications diverses. Qualifications qui s'autodétruisent après cinq ans. Malheureusement, la réglementation en ce qui concerne les qualifications nécessaires, est de plus en plus stricte. Et cela n'incite pas à changer de navires. Et après quelques temps à la mer, une troisième partie du rêve part en fumée.

Les équipages multiculturels. Au début c'est sensationnel. On voit différentes approches de la profession. Différentes cultures aussi. Ils apprennent. Mais parfois, il y a trop de nationalités à bord. Lorsque sur 15 ou 20 membres d'équipage, on trouve 5, 10 voire plus de nationalités différentes, il y a de grandes chances pour qu'un membre de cet équipage soit le seul de sa nationalité, voire de sa langue maternelle. En conséquence il se retrouve plutôt seul. Pour un jeune qui débute, cela peut être difficile à vivre. Et surtout ne pas lui donner l'envie de continuer l'expérience.

Enfin, et cela a aussi son importance, la motivation à rester sur les navires va dépendre aussi de l'attitude des collègues plus âgés. J'ai connu un certain nombre de marins qui passaient leur temps à critiquer leur travail, leur navire, leur environnement. Comment penser que cela va attirer et motiver un jeune qui débute à rester dans ce monde ?

Il y a maintenant plus de vingt ans, un jeune élève, pour son premier embarquement, à Rotterdam, est parti avant la fin de l'escale. On peut bien sûr le critiquer, mais on peut aussi essayer de comprendre pourquoi. Au regard de la liste d'équipage, il s'est avéré que ce jeune était le seul à avoir moins de 50 ans, et que pendant les quelques heures où il avait pu vivre à bord, on ne lui avait parlé que de retraite. Et que ce n'était pas un métier à faire. Le tristement célèbre : «Jeune, ne fais pas ça !».

Récemment, je lisais dans un magazine maritime, l'interview d'un skipper, sorti de l'hydro. À la question recommanderiez-vous à un jeune de faire ces études, il répondait oui. Mais il ajoutait aussitôt qu'il fallait entrer dans cette école, «mais de vite avoir idée en tête pour en sortir, car c'est de plus en plus dur de vivre aujourd'hui loin des siens». Ah bon ? Avant cela ne l'était pas ?

Comment penser que cela puisse attirer un jeune et le motiver à avoir un plan de carrière à la mer ?

Pour conclure, comme tout le monde ici, je n'ai pas la solution miracle pour attirer un jeune sur les navires ou dans un environnement maritime.

Cependant, certaines choses peuvent et doivent être faites.

Rencontrer la jeunesse, et lui parler. Promouvoir le monde maritime, et pas seulement le navire, ce monde est si vaste. Dire que l'expérience de la navigation est utile pour pouvoir se reclasser à terre dans cet environnement maritime. Dire surtout la vérité sur les conditions de travail et de vie à bord. Et montrer les réelles chances de recevoir cette éducation.

Et puis, même si cela est en opposition avec ce qui est voulu par l'industrie maritime, faciliter le changement de navigation. Et pourquoi pas, redonner aux marins un peu de la liberté qu'ils avaient autrefois ?

Mais le plus important est de parler aux jeunes. Mais, s'il vous plaît, toujours de façon positive.

*Cdt Hubert Ardillon,  
Président du CESMA  
Vice-président de l'AFCAN*

## O.M.I. : COMPTE-RENDU DU SOUS-COMITÉ NAVIGATION, COMMUNICATIONS, RECHERCHE, ET SAUVETAGE (NCSR 5)

Le Sous-comité NCSR 5 a tenu sa cinquième session à Londres du 19 au 23 février 2018 sous la présidence de M. R. Lakeman (Pays-



Bas). Ont assisté à la session, 464 délégués de 77 gouvernements membres de l'OMI, et 125 observateurs de 37 organisations intergouvernementales et non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif, soit 589 participants.

La délégation française comprenait 13 représentants dont trois appartenant à la Représentation permanente de l'OMI, trois provenant du bureau Sécurité maritime des Affaires maritimes, et 7 conseillers (deux de l'Agence nationale des fréquences, deux de CEREMA, un du Bureau Veritas, un de la Fédération française des pilotes maritimes, et un de l'AFCAN).

Les gouvernements qui se sont le plus manifestés soit en séance plénière, soit en groupe de travail, étaient représentés par des délégations importantes : le Royaume-Uni 21, le Japon 20, les États-Unis 19, la Chine 17, la Norvège 17, l'Allemagne 14, la Fédération de Russie 13, la Grèce 12, l'Indonésie 12, les Pays-Bas 11 et le Danemark 11.

Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales comprenaient entre un et quatre observateurs, à l'exception de l'International Mobile Satellite Organisation

(IMSO) 7, de l'International Transport Worker's Federation (ITF) 7, de l'International Chamber of Shipping (ICS) 8, et du Comité International Radio-Maritime (CIRM) 36.

### L'ordre du jour

Les principaux points concernaient :

- Point 3 : Organisation du trafic maritime ;
- Point 4 : Mise à jour du système LRIT ;
- Point 6 : Affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication ;
- Point 7 : Directives sur les modes d'exploitation normalisée (S-mode) ;
- Point 8 : Présentation et structure des portefeuilles de services maritimes ;
- Point 9 ; Plan-cadre SMDSM et dispositions relatives aux renseignements sur la sécurité maritime ;
- Point 10 : Nouveau recueil de règles pour les navires dans les eaux polaires ;
- Point 11 : Modernisation du SMDSM ;
- Point 12 : Commission d'études de radiocommunications de l'UIT-R ;
- Point 13 : Sécurité des personnes secourues en mer ;
- Point 14 ; Services par satellite du SMDSM ;
- Point 15 : Normes de fonctionnement révisées des RLS fonctionnant à 406 MHz pour tenir compte de MEOSAR et Copas-Sarsat ;

Point 16 : Fourniture de services mondiaux de recherche et sauvetage maritimes ;

Point 17 : Procédures de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;

Point 18 : Amendements au Manuel IAMSAR ;

Point 22 : Divers

Le point 22 comprenait l'examen de documents concernant les ECDIS, les aides à la navigation sur l'Antarctique, l'INS, les nouvelles normes de la CEI, la maintenance des logiciels de bord, et la protection des mammifères marins en zone polaire.

Les groupes de travail suivants ont été constitués :

- Groupe d'experts sur l'organisation du trafic maritime (point 3) ;
- Groupe de travail sur la navigation (points 6, 7, 8, 22).
- Groupe de travail sur les communications (points 11, 12, 14) ;
- Groupe de travail sur la recherche et le sauvetage (SAR), (points 14, 15, 16, 17, 18) ;
- Groupe de rédaction sur la proposition de créer un nouveau «message de demande d'images de surfaces (SURPIC) archivées» à l'usage des États côtiers.

## Organisation du trafic maritime

### ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE

#### Procédures et méthode de travail

1. D'autorité le chairman a déclaré **qu'une proposition qui ne remplirait pas les critères de l'évaluation préalable définie par la circulaire MSC/Circ. 1060 ne pourrait pas être finalisée à la session considérée**, sauf si la plénière estimait qu'elle était assez aboutie pour cela.

2. (*Pour mémoire : les propositions routeing font l'objet d'une évaluation préalable par le Secrétariat qui vérifie leur conformité aux critères de la circulaire MSC ad hoc. Le résultat fait l'objet d'un document de travail qui sert de base aux discussions.*)

3. Il a été décidé d'amender les règles de procédure pour les documents routeing. A l'avenir, les États devront **soumettre leurs propositions routeing/CRO au plus tard 6 mois avant la session**, pour évaluation préalable. L'extension du délai actuel vise à permettre un échange entre le Secrétariat et les États ; pour corriger les lacunes et imperfections des propositions, le cas échéant.

4. Cet amendement ne sera formellement adopté qu'au MSC 100, donc trop tard pour être applicable aux travaux du NCSR 6. **Toutefois les États ont été invités dans toute la mesure possible à en tenir compte dès à présent.**

#### Présentation des dossiers à l'ordre du jour :

Après un bref examen, tous les dossiers ont été renvoyés au groupe d'experts pour finalisation.

La délégation allemande soulève avec insistance la question des mesures motivées par la protection de l'environnement. Selon elle, d'après des décisions des sessions précédentes, de tels projets devraient être soumis à l'examen du MEPC, le groupe d'experts n'ayant pas la compétence requise pour traiter de sujets environnementaux. S'en est

suivi un échange de vues sur le terme d'«environnement marin» qui dans les documents OMI peut viser deux choses différentes, générant des ambiguïtés : soit le milieu / l'écosystème (contexte de protection de l'environnement), soit les conditions environnementales (météo, état de la mer, hydrographie...).

#### Présentation par le Secrétariat de la nouvelle résolution MSC.433(98) «Directives et critères révisés applicables aux systèmes de CRO (Comptes rendus obligatoires)» :

Cette résolution a été adoptée à l'initiative du groupe de travail «e-NAV» dans un objectif de la charge des reports. La résolution vise principalement à encourager les modalités de **transmission des comptes rendus par moyens électroniques automatisés**.

Par ailleurs les États exploitant des systèmes de CRO sont encouragés à les passer en revue et à vérifier s'ils sont toujours nécessaires, notamment dans le cas des systèmes obligatoires (22 à ce jour).

#### GRUPE D'EXPERTS SUR L'ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME

Le groupe d'experts auquel ont participé 24 délégués des gouvernements membres, dont la France (bureau SM des AM et l'AFCAN), était présidé par M. G. Detweiler (États-Unis). Ont participé également les observateurs des ONG suivantes : Amis de la terre International, Intertanko, International Harbour Masters Association (IHMA), Fonds mondial pour la nature (WWF), Pacific environnement et Clean Coalition.

*Pour mémoire : le groupe d'experts a autorité pour approuver une mesure du trafic ou un système de CRO, ce qui n'est pas le cas des autres groupes de travail. L'approbation par le groupe de travail vaut approbation par le Sous-comité.*

#### Portée de la notion de « considérations environnementales » et nécessité d'une consultation du MEPC

Dans la suite des échanges en plénière, l'Allemagne et les Pays-Bas ont argumenté en faveur d'une consultation systématique du MEPC dès lors que l'on parle de protection de l'environnement marin. Le Danemark s'est montré réservé, soulignant que ces considérations sont déjà prises en compte par des consultations nationales au moment de la conception du projet et qu'il n'était pas judicieux d'alourdir la procédure actuelle en s'imposant une consultation du MEPC. Sujet renvoyé à examen plus poussé et à l'attention du Sous-comité.

#### Modification du système de CRO «REEFREP» (Australie et Papouasie Nouvelle Guinée)

**Ce dossier était le plus intéressant au regard du projet de CRO unique en Manche**, avec des similitudes dans la démarche : objectif de simplification, prise en compte d'évolutions techniques et administratives (dont généralisation de l' AIS), modification (mineure) du périmètre géographique du système.

Compte tenu des prescriptions révisées de la résolution MSC.433(98), les États opérant des systèmes de CRO doivent désormais **prendre en compte les risques cybersécurité liés à ces systèmes**, et développer cet aspect dans leurs propositions.

Cette proposition a été adoptée rapidement et avec peu de discussions. Au-delà de sa bonne qualité, elle bénéficiait d'un a priori favorable du fait qu'elle simplifiait et allégeait les tâches administratives des navigateurs.

#### Etablissement de mesures d'organisation du trafic dans le chenal de Dangan (Chine)

Le chenal de Dangan est situé dans le sud de l'île de Hong Kong et canalise tout le trafic des ports de Canton et de Shenzhen (troisième port à conteneurs de Chine), en particulier celui en provenance et à destination des États-Unis.

Le DST du chenal de Dangan, mis en place au plan national depuis 2015 avec des résultats positifs, comprend deux zones de séparation, quatre voies de circulation, deux zones de prudence et des directions recommandées du trafic.

Le dossier a été assez débattu avec le reproche d'absence de mise à disposition des études et éléments d'appréciation. Après que la Chine a apporté un certain nombre d'informations non présentées dans le document, celui-ci a été adopté, après quelques modifications de forme.

#### Modification des mesures d'organisation du trafic dans le Kategatt (Danemark et Suède)

Actuellement, les navires en transit dans le Kategatt ne peuvent emprunter qu'une seule route établie il y a plus de quarante ans par le Danemark à titre de mesure nationale. Or, chaque année quelque 60 à 70 000 navires passent dans le Kategatt en route ou en provenance de la mer Baltique, un grand nombre d'entre eux ayant un fort tirant d'eau.

Les modifications proposées étaient les suivantes :

- une route recommandée A et une route recommandée B, à l'ouest de Skagen ;
- un DST assorti d'une zone de prudence et d'une zone de navigation côtière au nord de Skagen ;
- une route recommandée S au large de la côte ouest de la Suède ;
- une route recommandée T dans le Kategatt ;
- une zone de prudence à la jonction entre la route recommandée T et la route recommandée S ;
- deux routes en eau profonde dans les limites de la route recommandée T ;
- trois DST et deux zones de navigation côtière associées dans les limites de la route recommandée T.

Le Groupe a noté que des levées hydrographiques étaient en train d'être effectués, que des cartes étaient en cours d'élaboration et que les travaux à cet égard seraient achevés avant que les mesures proposées soient mises en œuvre, soit : en 2020. Aussi était-il proposé que ces mesures soient appliquées le 1er juillet 2020, afin de disposer des nouvelles cartes marines et cartes ENC.

Les nouveaux dispositifs, présentés dans un dossier très étayé et respectueux du format imposé, ont été adoptés très rapidement.



A noter que le projet a été appuyé par une étude réalisée avec les outils d'analyse de l'AIMS (iWrap), publiée par le Danemark et la Suède sous forme de document d'information.

#### Etablissement de six routes à double sens de circulation et de six zones de prudence dans le détroit de Béring (États-Unis et Fédération de Russie)

Le dossier a été validé avec plus de difficultés, plusieurs délégués ayant suggéré son renvoi à une session ultérieure. Il a été notamment reproché l'absence de renseignements concernant les études de trafic, les courants de circulation et l'historique des accidents, la non-harmonisation des différentes cartes, etc. à l'appui du projet.

Par contraste, le dossier a été comparé au précédent.

#### Etablissement de trois nouvelles zones à éviter dans le détroit de Béring (États-Unis)

Les trois zones à éviter sont «l'île Nuvinak», «l'île King» et «l'île Saint-Laurent». Ces îles abritent d'importantes colonies d'oiseaux marins, de fortes concentrations de morsés et de baleines qui y font escale pour s'y reposer, et des zones de chasse utilisées par les populations autochtones.

Le dossier a été longuement débattu, auquel il a été reproché une argumentation très insuffisante. L'opposition s'est cristallisée autour de «l'île Saint-Laurent» en raison de son étendue hors norme (plus de 150 milles dans sa dimension Nord-Sud). Les ONG environnementales ont fortement participé aux débats : la motivation visiblement d'ordre environnemental du projet a réouvert le débat précédent sur la nécessité d'une consultation MEPC.

La proposition a été finalement adoptée dans un périmètre réduit (réduction des 2/3 environ de la zone proposée), laissant aux États-Unis la possibilité de présenter un nouveau document ultérieurement.

#### Etablissement d'une zone à éviter au large des côtes du Ghana (Ghana)

Le dossier a été adopté assez rapidement après que la délégation ghanéenne a apporté des réponses aux observations de l'évaluation préalable. L'étendue de la zone à éviter, délimitée par un cercle de 8 milles de rayon, a été réduite à 4 milles.

#### **TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA NAVIGATION**

Le Groupe NAV, auquel ont participé les délégués de 32 États membres dont la France, et les observateurs de 11 organisations non gouvernementales, ainsi que des observateurs de l'OMM et de l'OHI, était présidé par M. Moises De Gracia (Panama).

Il avait pour mission l'examen des points 6, 7, 8 et 22 de l'ordre du jour.

#### Point 6 : Directives pour l'affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication (documents Norvège et Ukraine)

Vu les liens avec les points 7 et 8 de l'ordre du jour, le Groupe s'est demandé si le projet de directives était suffisamment avancé pour pouvoir être examiné aux fins d'approbation et, dans l'affirmative, si ces directives pré-

sentaient un avantage pour ceux qui étaient supposés les lire, notamment les propriétaires de navires et les fabricants d'équipements.

Certaines délégations étaient d'avis que le projet de directives n'était pas suffisamment élaboré, mais la grande majorité du Groupe a déclaré que les travaux dont il était question dans le projet étaient utiles pour l'harmonisation des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication.

Lorsqu'il a examiné le document soumis par l'Ukraine, le Groupe a pris note de l'intérêt que présentait l'opération consistant à officialiser dans un instrument de l'OMI l'incorporation des renseignements ASN sur VHF/MF/HF dans un système d'affichage de renseignements. L'observateur de la CEI a présenté au Groupe des renseignements actualisés sur l'état des normes actuelles de la CEI relatives aux contrôleurs ASN qui s'imposaient pour assurer la fonction d'envoi des renseignements vers du matériel de navigation. Toutefois, à ce jour, l'OMI n'avait pas élaboré d'instruments qui auraient prescrit les renseignements ASN devant être affichés sur du matériel de navigation.

Le Groupe a en outre noté que la proposition énoncée dans le document ukrainien, tout en traitant un aspect vital, n'était qu'une partie d'une solution plus générale qui s'imposait pour permettre aux renseignements reçus par le biais du matériel de communication d'être acheminés vers du matériel de navigation. Il a donc été décidé d'envisager de tenir compte de la proposition de l'Ukraine à un stade ultérieur, avant de finaliser les directives.

Le groupe NAV a établi la version définitive du projet de directives intérimaires et le projet de circulaire connexe.

Point 7 : Directives sur les modes d'exploitation normalisés (S-mode) (documents Australie et Allemagne)

Le Groupe est convenu que lorsque les directives sur les modes d'exploitation normalisés (S-mode) seraient achevées, il serait nécessaire de réviser en conséquence la directive SN.1/Circ.243/rev.1, sur les directives révisées pour la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation. Le Groupe a donc décidé de charger le Groupe de travail par correspondance intersessions de réviser la circulaire précitée.

Un groupe de travail par correspondance intersessions sur les modes d'exploitation normalisés a été constitué sous la coordination de l'Australie.

Point 8 : Elaboration d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes

Le groupe NAV a examiné le document présenté par le Secrétariat qui contenait le projet d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes, ainsi que le document de l'AIMS et celui de l'Australie et de la Norvège. Le Groupe a apporté quelques légères modifications au projet d'orientations et au modèle, y compris au titre du modèle. Le Groupe s'est demandé si le modèle de service maritime était nécessaire. Il a reconnu à l'unanimité que l'utilisation d'un modèle de haut niveau normalisé était un moyen d'harmoniser les services maritimes et, par conséquent, il a conservé le modèle figurant dans le projet d'orientations.

Pour autoriser le HGDM 2 à progresser dans l'élaboration du projet de recommandations, le Groupe propose de reporter au 16 octobre 2018 les délais de soumission au HGDM 2, s'il était constitué, par les organismes assurant la coordination de domaines, des descriptions des services maritimes relevant de leur compétence, au moyen de l'actuel projet de modèle.

Point 22 : Mise à jour du Plan d'application de la stratégie de l'OMI en matière d'e-navigation (document de l'Australie et la Norvège)

Le Groupe a examiné l'état du Plan précité et a décidé qu'il faudrait lui accorder une place plus importante afin d'en améliorer la visibilité, de manière à faciliter le classement par ordre de priorité des tâches relatives à l'e-navigation et à encourager les États membres à soumettre de nouvelles propositions de résultats. Le Groupe a estimé qu'un document indépendant répondrait aux objectifs susmentionnés et il a décidé de demander au Sous-comité de le renvoyer au Comité pour approbation sous formes d'une circulaire MSC, en demandant au Secrétariat d'en élaborer la page de couverture.

**TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES COMMUNICATIONS**

Le Groupe, auquel ont participé les délégués de 41 États membres, l'Union internationale des Télécommunications (UIT), et les observateurs de 4 ONG (OHI, CE et CEPT), était présidé par M. Alexander Schwarz (Allemagne). La France était représentée par le CEREMA et l'ANFR. Le Groupe avait pour mandat d'examiner les points 11, 12 et 14 de l'ordre du jour.

Point 11 : amendements à SOLAS IV

Compte tenu de la complexité de la question, le Groupe n'a pu couvrir toutes les dispositions d'amendements.

• Champ d'application du chapitre IV de la SOLAS (engins de sauvetage radioélectriques)

Le Groupe a examiné les dispositions relatives au champ d'application des dispositions existantes concernant les systèmes radioélectriques relatifs au sauvetage (règle III/6.2 de la convention SOLAS), qu'il était proposé de transférer dans les nouvelles règles IV/7.1.9 et IV/7.1.10 de la convention SOLAS, en tenant compte des observations formulées dans le document du groupe de travail par correspondance (États-Unis). Il a estimé que les dispositions relatives à l'application de la règle III/6.2 de la convention SOLAS étaient les mêmes que les dispositions relatives à l'application du chapitre IV de ladite convention. Il a également été souligné que certaines délégations figurant dans le chapitre III de la convention SOLAS pourraient devoir être ajoutées ou faire l'objet d'un renvoi dans le chapitre IV. Certaines délégations ont estimé qu'il faudrait modifier en conséquence, à un stade ultérieur, d'autres modèles de certificat qui renvoyaient à la règle existante du chapitre III.

• Déclenchement à distance de la RLS

À l'issue d'un long échange de vues, le Groupe a estimé que le déclenchement à distance des RLS devrait être possible et a approuvé les propositions qui figuraient dans le paragraphe 17 de l'annexe 1 du document du groupe de travail par correspondance.

• Moyen secondaire d'alerte de détresse en zone océanique A1

Le Groupe confirme la suppression de la règle 8.1.1 (SOLAS IV/8.1.1 «on VHF using DSC by using a second VHF radio installation») proposée par le groupe de travail par correspondance sur les amendements SOLAS.

• Fonctions à assurer, y compris les communications d'urgence et de sécurité et les fonctions ne relevant pas du SMDSM

Ce point a fait l'objet de deux commentaires de la France associée à d'autres cosignataires (Antigua-et-Barbuda, la République islamique d'Iran...). Aussi, à la lumière de ces documents et explications complémentaires concernant notamment en application de MSC.1/Circ.1500 et Re.A.1103(29) sur les principes à prendre en considération lors de la rédaction d'instruments de l'OMI, le Groupe a conclu que le chapitre IV se limitait aux radiocommunications relatives à la navigation et donc décidé de supprimer les renvois aux communications relatives à la sûreté du projet de chapitre IV.

• Termes et définitions

*Radiocommunications d'ordre général* désigne les communications ayant trait à l'exploitation, autres que les communications de détresse, d'urgence et de sécurité.

Le Groupe a noté que les communications de détresse, d'urgence et de sécurité, n'étaient définies ni dans le Règlement des radiocommunications de l'UIT ni dans la convention SOLAS et qu'il faudrait par conséquent examiner attentivement s'il était nécessaire d'élaborer des définitions à cet égard.

Le Groupe a décidé de supprimer la définition de l'expression «*Autres communications*» proposée au projet d'amendement dans le document du groupe de travail par correspondance, étant donné la redéfinition des Radiocommunications d'ordre général.

Le groupe de travail par correspondance sur les amendements à SOLAS IV, coordonné par les États-Unis (sous la présidence de Bob Markle, consultant sous contrat avec les USCG), et chargé de compléter le travail d'amendements en tenant compte des propositions qui n'ont pas été discutées lors du NCRS 5. Il doit soumettre un rapport intermédiaire au 14<sup>e</sup> IMO/ITU EG qui se réunira du 3 au 7 septembre 2018. Le 14<sup>e</sup> IMO/ITU EG devra soumettre son rapport sur ce point au 25<sup>e</sup> IMO/ICAO qui aura lieu 15 jours après.

Point 12 : UIT-R et préparation CRM-19

Projet de texte faisant état de la proposition de l'OMI concernant les questions prescrites à l'ordre du jour de la CMR-19 qui intéressent ses travaux

Le 14<sup>e</sup> IMO/ITU EG sera chargé d'actualiser ce document aux fins d'approbation par le MSC 100, en vue de le soumettre ultérieurement à réunion de préparation à la conférence de l'UIT.

Au point 1.8 de l'ordre du jour de la CMR-19, le projet de texte fait état de la position de l'OMI, qui a trait à la protection totale et à la disponibilité des bandes de fréquences que les nouveaux fournisseurs de service agréés devront utiliser. Certaines délégations ont estimé que la demande d'attribution à titre primaire ne relèverait pas de la com-

pétence de l'OMI. Sachant que le groupe de travail 4C de l'UIT examinait actuellement cette question et que des renseignements supplémentaires seraient disponibles à la prochaine réunion du groupe mixte d'experts OMI/UIT, le groupe a donc décidé de reporter la décision concernant l'inclusion de cette question.

L'état de la position de l'OMI concernant les questions inscrites à l'ordre du jour de la CMR-19 à l'issue du NCSR 5 est en PJ 1 (WP5 ANNEX 4).

Le Groupe a examiné les annexes des documents fournis par le Secrétariat dans lesquels figuraient les notes de liaison établies par le groupe de travail 5B de l'UIT-R, dont le texte figure en PJ 2 (WP5 ANNEX 6) qui a été approuvé par le NCSR 5 afin qu'elle soit transmise à l'UIT-R.

Point 14 : Evolution des services par satellites du SMDSM

1. Agrément du service «Fleet Safety» d'Inmarsat en vue de son utilisation dans le SMDSM

2. Le Groupe a établi le projet de résolution concernant la déclaration concernant l'agrément des services fournis par Inmarsat Global Ltd.

D'autres points ont été évoqués **en séance plénière**.

3. Migration des services du SMDSM agréés des satellites d'Inmarsat-3 vers Inmarsat-4

L'OHI a exprimé des préoccupations au sujet du bref délai et du calendrier limité prévus pour la migration des services du SMDSM agréés (c'est-à-dire Inmarsat-C et Fleet 77) des satellites principaux d'Inmarsat-3, à l'exception du satellite 13-FS, vers les satellites d'Inmarsat-4, ce qui ne laissait pas suffisamment de temps pour élaborer des amendements aux instruments connexes, c'est-à-dire le manuel SafetyNET (MSC.1/Circ.1364/Rev.1), le plan-cadre du SMDSM (GMDSS.1/Circ.21) et le manuel IAMSAR, pour assurer la notification aux navigateurs, aux pourvoyeurs de renseignements sur la sécurité maritime (RMS), aux MRCC et aux autres parties prenantes, ni pour garantir la disponibilité des renseignements.

Il a été indiqué en outre que la migration comprendrait quatre étapes incluant le repositionnement des satellites à chaque étape, et que la transition nécessiterait un processus de certification. Certains terminaux d'ancienne génération pourraient ne pas reconnaître le changement de satellite, et il faudrait donc prendre des mesures en conséquence. En outre, de nouveaux pourvoyeurs de RSM n'avaient pas encore achevé la migration vers les services SafetyNET 2. Le NCRS 5 a noté que, lors de la prochaine réunion du groupe de travail de l'OHI chargé de l'examen des documents, le texte d'un avis aux navigateurs serait établi, décrivant une procédure étape par étape, et serait diffusé aux bureaux hydrographiques nationaux, pour expliquer les incidences et les mesures à prendre à bord des navires en cas de difficultés à établir une connexion avec les satellites d'Inmarsat-4.

Il est demandé aux États membres de porter ces renseignements à l'attention des utilisateurs SafetyNET agréés, des pourvoyeurs de RSM et des opérateurs des MRCC dans leurs pays respectifs en diffusant par exemple des avis aux navigateurs, et de les encourager à prendre contact avec Inmarsat et le Groupe de coordination pour solliciter une aide supplémentaire.

Le Sous-comité a noté également que les travaux portant

sur le manuel SafetyNET seraient entrepris par le groupe de travail de l'OHI chargé de l'examen des documents aux fins d'approbation par l'OMM et l'OHI, ainsi que par le NCSR 6 et le MSC 101. Il a noté en outre que l'ILSO avait l'intention d'établir un document d'information à l'intention des administrations, qui serait diffusé dès que possible.

#### 4. Agrément du système mobile à satellites Iridium en vue de son utilisation dans le SMDSM

Des préoccupations ont été exprimées (UK, Allemagne et Chine) au sujet :

1. Des conclusions de l'évaluation menée par l'IMSO à propos du respect des prescriptions de la Résolution A.1001 (25) ;
2. De la procédure d'agrément, et en particulier de « l'attestation de conformité » que devrait délivrer l'IMSO ;
3. De l'actuel statut de déploiement de la constellation de satellites Iridium ;
4. Des incertitudes concernant les satellites de réserve, de l'existence d'un seul centre de commande de la passerelle d'Iridium et du point de défaillance unique qui en résultait ;
5. De l'absence de procédures d'exploitation pour la formation et de matériel de bord Iridium approuvé par type ;
6. Des éventuelles interférences des fréquences satellitaires ;
7. De l'interopérabilité des systèmes à satellites et des incidences financières, et
8. D'autres aspects qui n'entraient pas dans le cadre des prescriptions de la résolution A.1001(25).

S'agissant du respect des prescriptions de la résolution A.1001(25), les points de vue suivants ont été exprimés :

1. La constellation de satellites d'Iridium devrait être pleinement opérationnelle, et être mise à l'essai avant l'agrément ;
2. La diffusion de RSM, les alertes de détresse, les relais et les appels dans le sens terre-navire n'avaient pas encore été mis à l'essai, et
3. La manière de déterminer la disponibilité du réseau n'était pas très claire.

S'agissant des préoccupations exprimées au cours de l'examen général, d'aucuns ont avancé que l'approbation par type et les satellites de réserve ne s'inscrivaient pas dans les prescriptions de la Résolution A.1001 (25), et que la majorité des questions échappaient au contrôle d'Iridium. De l'avis du président, Iridium ne pourrait devenir pleinement opérationnel en tant que prestataire de services par satellite du SMDSM que lorsque toutes les questions de mise en œuvre auraient été reconnues et résolues par le Sous-comité.

Conclusion : le système Iridium n'est pas proposé d'être reconnu comme compatible au SMDSM. Les États-Unis, soutenus par l'Espagne et par la Norvège, ont exprimé leurs réserves sur le fonctionnement partiel de l'OMI. Après avoir pris note des préoccupations formulées à la présente session, le NCSR a invité le MSC à prendre note des échanges de vues et à lui soumettre des recommandations sur la marche à suivre. A cet égard, le NCSR a invité les États membres et les organisations internationales à présenter des propositions au Comité sur cette question.

## Divers



### Conduite d'opérations de recherche et de sauvetage dans les zones maritimes appartenant à la République autonome de Crimée et à la ville de Sébastopol (Ukraine) temporairement occupées

L'Ukraine a présenté un document où elle fait part de ses préoccupations concernant les mesures unilatérales illicites prises par la Fédération de Russie et de ses conséquences pour la conduite d'opérations de recherche et de sauvetage. Elle fait observer les « incidences négatives » de ces mesures, qui l'ont conduite en particulier à suspendre le fonctionnement des MRSC de Kerch et de Sébastopol.

Elle dénonce l'attitude provocatrice de la Russie qui revendique le contrôle des dispositifs de recherche et de sauvetage ukrainiens en Crimée, réduisant la capacité de l'Ukraine à mener de telles opérations dans les eaux maritimes entourant la péninsule de Crimée, enfreignant ainsi les droits de l'Ukraine en tant qu'État côtier responsable de ces zones.

### Réponse de la Fédération de Russie à l'Ukraine

Les accusations de l'Ukraine d'empêcher les opérations de sauvetage et de recherche dans les zones maritimes adjacentes à la Crimée sont sans fondement. La sécurité et la sûreté maritimes sont assurées dans les zones maritimes situées au large de la Crimée. Concernant les « incidences négatives » mentionnées par l'Ukraine, les Centres secondaires de sauvetage maritime de Sébastopol et de Kerch utilisent les stations côtières du SMDSM pour la zone maritime A1, lesquelles fonctionnent sans interruption.

Les zones maritimes relevant de la péninsule de Crimée font partie d'une région de recherche et de sauvetage du Centre de coordination de Novorossiysk (Fédération de Russie). Les stations AIS de base en Crimée constituent un segment du système d'information intégré russe conçu et mis en service de façon à fournir des renseignements à l'appui de la sécurité des activités de navigation. Ces stations permettent d'échanger des données AIS dans les zones adjacentes aux ports de Crimée et d'appuyer les STM locaux

**En séance plénière**, le Sous-comité a pris note des renseignements communiqués par l'Ukraine et des observations de la Russie au sujet du document de l'Ukraine. Il a aussi pris note des déclarations prononcées par les délégations de la Russie, de l'Ukraine et de l'Estonie. Celle-ci a déclaré entre autres que quatre ans après l'annexion illégale de la Crimée, il convenait de faire respecter l'indépendance de l'Ukraine.

A leur demande d'inclure leurs déclarations dans le rapport au Comité, le président a répondu que cette procédure était inhabituelle, mais qu'il veillerait à ce qu'elles figurent en annexe.

*Le Sous-comité a réélu à l'unanimité M. R. Lakeman (Pays-Bas) et M. N.N. Clifford (Nouvelle-Zélande), respectivement président et vice-président pour 2019.*

*La session du NCSR 6 aura lieu du 21 au 26 janvier 2019*

**René TYL, Membre de l'AFCAN  
Conseiller de la délégation française à l'OMI.**

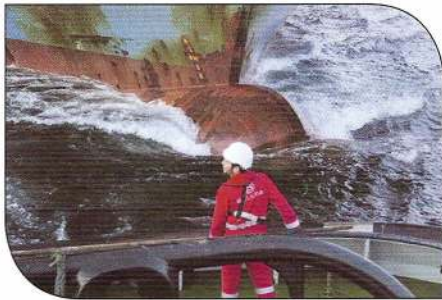
# GÉNÉRATION MARITIME À COÛT RÉDUIT OU «LOW-COST»

LES NORMES INTERNATIONALES ONT-ELLES RÉELLEMENT PERMIS UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SHIPPING ?

## Introduction

Les normes internationales pour la sécurité et la prévention de la pollution sont obligatoires sur tous les navires SOLAS (navires de plus de 500 GT pratiquant la navigation internationale). En théorie, ces normes sont nécessaires et suffisantes en elles-mêmes.

Cependant leur application est sujette à tellement de critères fluctuants, comme la recherche effrénée du moins cher, que leur efficacité est très souvent mise en doute.



Dans ces normes, le code ISM, un des piliers de la sécurité maritime est né justement de la constatation du laxisme de certains armateurs dans la gestion de la sécurité de leurs navires et de la désorganisation qui en résultait à bord comme à terre. Il était reconnu à l'époque que certains navires étaient, du point de vue sécurité, mieux gérés que d'autres, en un mot que certains navires étaient plus sûrs que d'autres et que parallèlement, certaines compagnies, y compris sous le même pavillon, c'est-à-dire contrôlées par la même entité, étaient plus sûres que d'autres.

### Comment est-ce possible ?

Ce code ISM, outil de management, concentre la conformité aux standards internationaux de la construction, l'état du navire et des équipements et ensuite celle du fonctionnement des activités et prétend ainsi créer une culture dont le minimum est justement l'application de ces normes ou standards.

### Nom d'un chien mais c'est bien sûr cela qui nous manquait !

Un outil fantastique alors ? Cependant, d'un côté certains armateurs et les marins parfois, considèrent que le but de la certification ISM est l'obtention du certificat, tandis que l'application stricte de la politique sécurité/sûreté ainsi certifiée conforme est vraiment «embêtante» avec l'excuse classique de trop de paperasse et pour tout dire, finalement beaucoup moins nécessaire.

### Patatras, tout cela pour ça ?

Mais le pavillon a été conservé justement pour que son administration puisse vérifier que les normes sont respectées.

### Mais le fait-il ?

Tandis que les accidents continuent : Costa Concordia, Norman Atlantic, Jolly Nero, Maersk Honan etc.

*Nous allons donc tenter de trouver les causes de ces dysfonctionnements.*

## Les contrôles

Les autorités du pavillon et celles des ports assurent un minimum de vérifications mais des navires continuent toujours de naviguer dans des conditions de risque souvent inacceptables quel que soit leur pavillon et beaucoup d'autres sont «limites» et viendront peut-être s'ajouter à la petite liste ci-dessus.

Si d'un côté, les marins n'ont jamais fait de l'angélisme quant à l'application des normes internationales, ils restent lucides sur les conditions d'application mais s'étonnent toujours du peu de cas accordé aux résultats des enquêtes suite aux accidents, résultats qui ont pourtant l'avantage d'être aujourd'hui à la disposition de tous.

Déjà ils ont échappé à un code ISM *non obligatoire* après les événements survenus sur le Hofe (1987) l'Estonia (1994) et le Scandinavian Star (1990). Il fallait être quand même un peu naïf pour croire que les armateurs allaient de manière volontaire adhérer à une politique sécurité qui implique clairement leur responsabilité dans la manière de gérer la sécurité des navires et de leurs opérations.<sup>(1)</sup>

## Les autorités du pavillon ou des ports seraient-elles donc laxistes ?

(Rappel : laxisme = tolérance, indulgence, laisser-aller)

Principalement par **manque de pouvoir**, un inspecteur compétent a toujours du mal à se faire écouter devant la puissance du lobby «shipping business». Sa formation et ses connaissances sont d'autre part parfois trop justes surtout en technique et construction du navire, pour oser intervenir. Le déni et les arguments des armateurs sont toujours lourds (trop cher, rectification impossible dans l'état du marché etc.) et souvent teintés de chantage au pavillon – «*cette condition est non-exigée ailleurs et son absence est acceptée par un autre pavillon*» - plutôt qu'axés sur des arguments liés aux exigences des conventions internationales et à la sécurité effective de leurs opérations.

**Par manque de moyens surtout :** Un exemple significatif, pour contrôler un paquebot à quai au cours d'une escale toujours rapide (quelques heures seulement) dans le cadre du Port State Control, il faudrait un «commando» d'inspecteurs pour assurer convenablement le contrôle (exemple : 1 inspecteur pont pour les documents et interviewer les officiers, 1 inspecteur pour les appareils passerelle et les enregistrements de navigation puis contrôle des mesures de prévention des accidents aux postes de manœuvre), 2 inspecteurs spécialisés pour la machine (1 pour les moteurs principaux et vérification de la maintenance des systèmes critiques, 1 pour les groupes électrogènes principaux et de secours et les batteries ou autres auxiliaires puis vérification de la conduite en mode dégradé envisagée et testée), 3 inspecteurs pour la vérification de la préparation de l'équipage (plus de 1 000 personnes) à répondre aux situations d'urgence (1 pour les rapports d'exercices et vérification des certificats des membres d'équipage, 1 pour les interviews d'un pourcentage de membres du personnel et une

évaluation au cours d'un exercice de sécurité réel ou encore un test d'anglais etc.) ce qui fait 7 inspecteurs au minimum pour 20 escales de paquebots par mois dans un port de croisière. Impossible bien sûr et donc on fait confiance aux collègues (autre pavillon ou classe) et tant pis si on s'est trompé.

Cependant, toutes les administrations du pavillon et/ou les RO sous-traitantes sont aussi soumises au même credo du coût réduit ou loi du marché ou baisse des effectifs.

Il y a les MOU (Memorandum of Understanding) qui fonctionnent très bien en théorie sauf que les critères varient d'un MOU à un autre : on «satisfera» peut-être au Black Sea MOU mais pas au Paris MOU. Qui peut expliquer cela ?

#### *Mais où est donc la solution ?*

Il y avait auparavant d'anciens officiers marine marchande qui assuraient les fonctions d'inspecteurs ou auditeurs sécurité et sûreté. C'était évidemment une bonne solution car ces personnes-là avaient la capacité à tout vérifier sur un navire (technique et management), une polyvalence qui garantissait l'objectif du contrôle. Mais, vu les salaires proposés ces personnes-là sont à présent fort rares.

#### *Encore du coût réduit*

Des projets sont actuellement à l'étude pour tenter de résoudre le problème de recrutement et les sociétés de classification reviennent en force dans le contrôle pour le compte de l'Etat du pavillon. Même si on a envie de voir des personnes compétentes assurer ces contrôles, ce n'est plus vraiment du coût réduit pour l'armateur, mais du coût réduit pour l'administration du pavillon cette fois-ci.<sup>(2)</sup>

#### *Drôle de retour de manivelle.*

**Donc, par une politique générale de coût réduit**, credo de notre industrie de transport depuis de nombreuses années, celui-ci est partout : les navires, les contrôles, le combustible, les équipements, les approvisionnements, et les équipages, leurs salaires, leur formation.

#### *Navires :*

Certains chantiers construisent des séries de navires roro «juste conformes» mais à minima (Norman Atlantic est de ceux-là par exemple). Une série de navires fait bien sûr baisser le prix pour l'armateur, mais n'espérez pas trouver à bord ce qui a pu être recommandé même fortement suite à un accident. Non vous n'aurez que la SOLAS et rien que la SOLAS.

Quant aux paquebots, tout le monde sait que le champion du coût réduit est le groupe Carnival en général et Costa Croisière en particulier mais si voulez mieux ou beaucoup mieux vous préférerez d'abord MSC puis Royal Caribbean ou Ponant. Selon vos moyens, vous voulez une Jaguar ou une Dacia ?

#### *Combustible :*

Notre industrie pollue, nous le savons depuis toujours et devant la catastrophe sanitaire provoquée par les particules du fuel, sa teneur en oxyde d'azote ou de soufre et sa production de CO<sub>2</sub>, la marine marchande se cache derrière, devinez quoi, le coût des soutes.

Il aura fallu quand même de nombreuses années et une prise de conscience internationale avant que notre industrie envisage de brûler autre chose que ce HFO infâme que nous connaissons bien. Il est vrai que le MDO, moins polluant que le HFO, coûte deux fois plus cher. Mais les solutions non polluantes n'existent pas sauf dans l'esprit de certains rêveurs,

après les scrubbers, on se dirige actuellement vers le GNL qui reste un hydrocarbure quand même, mais qui a l'avantage de brûler quasi-complètement en produisant moins de CO<sub>2</sub> (20% en moins). Il est plus léger que l'air et a donc l'avantage de s'échapper dans l'atmosphère en cas de fuites (gare aux étincelles quand même !). Mais finalement, il participera au réchauffement climatique au même titre que les animaux (les vaches notamment) mais au moins il attaquera beaucoup moins nos bronches. En outre comme les réserves sont colossales, il reste d'un coût raisonnable même si la consommation des moteurs augmente. Le GNL a donc des qualités mais il a un gros défaut : il est difficile à transporter à près de -200° et surtout très difficile à stocker à bord. On arrive à le stocker en citernes amovibles (Honfleur de Brittany Ferries) ou non (Viking Grace), mais la solution d'un ballast à membrane est encore balbutiante. L'approvisionnement est cependant à présent au point et des souteurs spéciaux sont déjà en service. A cette occasion un retour vers les turbines à gaz ou à vapeur semble aussi être d'actualité (CMA CGM). Une alternative au GNL reste le GPL (EXMAR) qui a l'avantage d'être plus facilement transportable pour un prix équivalent. Un bémol, le GNL ou le GPL sont des ressources naturelles épuisables, nos ingénieurs pensent certainement déjà à la suite. Verrons-nous le retour des chaudières nucléaires ? En effet l'industrie maritime nucléaire (militaire) continue, évolue sans bruit et recrute même. Les chaudières sont performantes et non polluantes au sens actuel de la pollution atmosphérique, les turbo-alternateurs et la propulsion électrique sont au point. Alors quand redémarre-t-on le nucléaire dans la marine marchande ?<sup>(3)</sup>

#### *Équipements*

Y compris dans le matériel de sécurité, les économies liées aux achats et à l'entretien sont monnaie courante. Un exemple élémentaire que nos armateurs suivent avec attention : les brassières de sauvetage. Les prix, même de gros, varient du simple au double en fonction du design mais toutes ont l'homologation 150 newtons. Sur le nouveau navire de Genting commandé chez Werften en Allemagne, il est prévu des équipements pour 9 500 personnes soit plus de 10 000 brassières sans compter celles pour enfants et bébés. Croyez-moi, là il n'y a pas de petites économies.

Ceci n'est qu'un exemple, le prix d'autres équipements passe aussi très facilement du simple au double, jusqu'à rendre un navire 2 fois plus cher que le standard SOLAS que le chantier est tenu de fournir. A tel point que pour éviter de trouver «moins cher que moins cher», l'OMI a été obligée de créer son label (la roue que vous connaissez) qui est plus un label de conformité que de qualité finalement.

#### *Approvisionnements*

Aujourd'hui, c'est assez anecdotique, mais il fut un temps que la plupart d'entre nous ont connu, où les approvisionnements étaient également souvent du domaine du coût réduit. Nous avons tous des souvenirs de «marchands de soupe» où le «confort alimentaire» du marin était un domaine tabou. Heureusement, cet aspect de «petit commerce» a pratiquement disparu.

Sauf exception le marché des pièces de rechange est aujourd'hui suffisamment régulé pour assurer un bon niveau de sûreté de fonctionnement sans supporter de trop l'effet coût réduit.

## Equipages

S'il est un domaine où le coût réduit sévit toujours, et même de plus en plus, c'est bien sûr le coût des équipages.

Même si le ratio des frais d'équipage dans les frais généraux liés aux opérations d'un navire reste modeste, c'est un domaine où il était possible de faire des économies substantielles notamment sur les salaires et frais annexes de protection sociale ou de relève dudit équipage.

Aujourd'hui, près de 500 000 Philippins naviguent sur les navires de la marine marchande mondiale. En gros, un marin sur trois est Philippin et le chiffre semble stable tandis que les Indiens et les Indonésiens, eux aussi à coût très réduit, sont de plus en plus nombreux. Un exemple : sur Costa Concordia il y avait 295 Philippins et 202 Indiens pour 150 Italiens (langue de travail l'italien) sur un total de 1 023 personnes ce funeste vendredi 13. (NB 50% c'est plus ou moins le ratio chez Carnival)

Récemment sur un navire à passagers où plus de la moitié de l'équipage est Philippin, j'entendais un invité m'assurer que si l'armateur recrutait des Philippins c'est qu'ils sont très bons marins. Non content de voir des Européens remplacés par des Philippins trois fois moins chers, on croit qu'ils sont meilleurs. Pour nous, meilleur marin, cela n'a pas de sens lorsque la formation est standardisée. La mentalité, la disponibilité, oui, font la différence.

*En réalité, la compétition continue dans la recherche de l'équipage «moins cher que moins cher» et acceptant de rester un an sur le navire.*

Le combat étant tellement inégal que, à part quelques îlots de résistance ici et là (Brittany Ferries, CorsicaLinea, et quelques autres), en étant sensé, on peut penser que le métier traditionnel de marin ou officier de la marine marchande semble fichu pour nous Européens, sauf à travailler au même taux que les Philippins et trouver le moyen de payer une protection sociale équivalente. Mission impossible.

### Formation initiale et continue de l'équipage

Malgré le bel effort de notre industrie de créer un standard international obligatoire pour la formation minimum des personnes travaillant à bord des navires (y compris les bateaux de pêche), l'application effective de cette convention STCW reste toujours aléatoire.

D'abord pour se comprendre dans le travail il faut une langue commune et justement les problèmes commencent là. Encore une fois l'accident du Norman Atlantic a mis en lumière ce problème de niveau d'anglais parmi les membres d'équipage pourtant tous Européens (Grecs et Italiens).

*Sur la mer jolie, la langue anglaise a gagné et on ne reviendra jamais là-dessus.*

Des tentatives sont faites doucement en Europe pour effectuer la formation initiale des officiers et des marins entièrement en anglais. C'est on ne peut plus sensé : je me



souviens qu'en 1968 à l'école d'hydrographie du Havre, on l'envisageait déjà en réunion de manifestants. Cinquante ans après on y vient doucement et les élèves ne sont pas contre, ce sont les professeurs qui manquent le plus à ce qu'il paraît.

Doucement, disais-je car pour ce qui est des équipages actuels Européens ou non-Européens, le niveau est toujours souvent assez lamentable et si le nombre de mots anglais connus se limite à quelques dizaines pour les activités normales (hôtelières par exemple), en situation d'urgence, c'est une catastrophe. Savez-vous que Costa ne prévoyait pas de test d'anglais dans son recrutement du personnel hôtelier, incroyable mais vrai.

*Sujet tabou, les vérifications récentes «réalité et qualité des formations», effectuées par l'EMSA aux Philippines sont encore restées dans les tiroirs.*

Soyons honnêtes, il se peut que les activités purement maritimes d'un équipage à coût réduit ne nécessitent pas un anglais d'Oxford sur un cargo mais sur un navire à passagers en situation d'urgence où 50 % de l'équipage est à coût réduit, il va bien falloir aider les passagers à suivre le plan d'urgence et tenter d'en gérer toutes les déviations possibles : gête excessive (Costa Concordia) ou incendie (Norman Atlantic) empêchant de suivre le plan existant. Tout cela en théorie s'apprend dans une formation STCW bien faite mais diversement appliquée comme toujours. Considérant le membre d'équipage «lambda» comme incapable de comprendre, une partie de cette formation (code STW A V/2 § 4) n'était exigée que pour les «personnes directement responsables de la sécurité des passagers en situation d'urgence» ce qui permettait d'exclure une grande partie du personnel hôtelier (la plus nombreuse) qui est celui qui est pourtant le premier et souvent le seul sur place avec les milliers de passagers hyper stressés ou déjà paniqués. Allez comprendre.

*Encore un effet du coût réduit ?*

Avec les résultats de l'enquête sur le naufrage du Costa Concordia et à présent ceux de l'enquête de l'accident du Norman Atlantic, la formation gestion de crise et comportement humain (sous-entendu en crise) sera en principe étendue à tout le personnel hôtelier en contact avec les passagers en situation d'urgence (Amendement 2017 à STCW déjà applicable sous pavillon Bahamas), ce qui est on ne peut plus logique.

D'autre part, la formation continue, c'est-à-dire les exercices et entraînements sont trop souvent réduits au minimum quand ils ne sont pas négligés (Concordia – El Faro)

Les porte-conteneurs ne sont pas exclus d'un manque général de formation continue et sur les navires à passagers persiste toujours la différence aberrante entre List of Safe Manning Crew et Musterlist.

*Effet du coût réduit encore ?*

### Qualité de la formation

En complément sur la formation, un autre petit problème : les certificats, c'est bien mais quid de la qualité de la formation ? En effet tout le monde admet que d'excellents techniciens experts puissent être très mauvais formateurs et vice-versa. Au niveau international, la question est actuellement débattue et on pense fortement à réguler la «formation des formateurs» via le code STCW lui-même. Bonjour les dégâts dans certains centres de formation.

NB : Au sein de l'Afexmar nous pratiquons depuis longtemps à titre expérimental une formation «train the trainer» en suivant le cours type OMI 6.09. Nous n'avons donc pas peur du tout de cette initiative, au contraire nous la soutenons.

## En conclusion

Que d'efforts faits pour la sécurité du transport maritime ! Surtout à la suite des divers naufrages qui marquent le public soit par la proximité de la pollution (Amoco Cadiz, Erika) soit par la taille du navire et le nombre de naufragés ou les images TV (Costa Concordia, Norman Atlantic).

Malgré une tendance à ne réagir qu'après un accident, la communauté maritime travaille vraiment à l'amélioration de la sécurité dans toute la mesure du possible mais malheureusement la philosophie du coût réduit a gangrené cette industrie. Il suffit de regarder ce qui a été fait du point de vue conception des navires depuis le naufrage du Costa Concordia, rien ou presque. On conserve la «clause «grand père»»

et on reporte aux calendes grecques les solutions de stabilité après avarie, des pansements sur des jambes de bois. Même pas une accélération des mesures préconisées et ...

*Toujours, les «pieds lourds» des armateurs sur les freins !*

**Cdt Bertrand APPERRY**

**AFCAN, AFEXMAR**

**bertrand.apperry@orange.fr**

<sup>1</sup> A cause de son application galvaudée, le code ISM est considéré aujourd'hui comme un demi-échec en lui-même et une belle arnaque en ce qui concerne la responsabilité de l'armateur et... sans oublier le leurre de la responsabilité du pavillon. (Ceci fera l'objet d'un nouvel article en cours de finition)

<sup>2</sup> Il faut se rappeler que les contrôles de l'Etat du port (PSC- port state control) n'existent que parce que les autorités de certains pavillons ne font pas toujours leur travail (Flag state control)

<sup>3</sup> On se demande pourquoi Brittany Ferries a choisi des citernes amovibles alors que les souteurs GNL existent. Un problème de coût ? Mais la noria de citernes GNL dans la ville de Ouistreham et les éventuels retards provoqués par ces manutentions ne vont-ils pas contredire les objectifs ?

# CESMA : 23<sup>E</sup> RÉUNION DU CONSEIL ET ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE KOTOR - MONTÉNÉGR0 3 ET 4 MAI 2018

Cette année l'Assemblée Générale Annuelle a été organisée à Kotor, au Monténégro, à l'invitation de l'association des capitaines monténégrins, UPKCG (Udrzenje Pomorskih Kapetana Crne Gore).

Kotor, petit port sur l'Adriatique, est principalement un port d'escale pour les navires de croisière, puisqu'en 2017 quelques 450 navires de ce type, plus ou moins importants, y sont venus, soit à quai soit au mouillage. Le MSC Musica (2 500 pax) a fait escale à Kotor pendant les jours où nous y étions. On peut dire que Kotor ne vit quasiment que du tourisme.

Monténégro (pays hôte) ainsi que, par ordre alphabétique, Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Espagne, France, Irlande, Italie, Lettonie, Pays-Bas, et Slovénie. Manquaient à l'appel, si l'on peut dire, les représentants de la Lituanie, du Portugal, ainsi que pour les pays présents les associations de capitaines de Bilbao (Espagne), Hydros (France), et Yacht Masters (Italie). Au total CESMA représente plus de 1100 capitaines européens.

Les capitaines monténégrins nous attendaient... (porte principale d'accès à Kotor)



Le 3 mai, après une courte visite du musée maritime de Kotor, musée dans lequel on peut admirer cartes marines, appareils de navigation, maquettes, armes diverses, vêtements et documents de toutes sortes tels que deux flacons en verre à message, le Conseil se réunissait au Boka Navy Home dans Kotor. Cette année le Conseil a réuni les représentants de 14 associations membres représentant 12 pays de l'UE :



COUNCIL – Les membres à la sortie du musée maritime

Le Conseil a tout d'abord été accueilli par le capitaine Mario PILASTRO, président du UPKCG. Puis le président du Cesma, le capitaine Hubert ARDILLON (AFCAN, France) a ouvert la réunion. Après une présentation sommaire des membres présents, l'adoption de l'agenda du présent Conseil et des minutes du précédent, le secrétaire général, le capi-

taine Fredrick Van WIJNEN (Pays-Bas) nous a présenté les comptes et le budget de la confédération. Comptes qui nous ont permis de noter le solde bénéficiaire en fin d'année 2017, principalement dû à une diminution des activités pour cause de santé du secrétaire général, et un budget 2018 en légère augmentation à 14 500 euros.

Le Bureau de CESMA est composé de 4 personnes. Le deputy president, le capitaine Roberto SUREZ, de l'association CTPC de Trieste – Italie, a démissionné de son poste, ne pouvant assumer le rôle au sein du Bureau de CESMA en même temps que son travail. Il y avait donc renouvellement du poste et 3 candidats se présentaient à l'élection. Après deux tours de scrutins dans le respect des statuts et du règlement intérieur, c'est le capitaine Dimitar DIMITROV, de l'association des capitaines bulgares BSMA, qui a été élu deputy president.

Le Bureau se compose dès lors comme suit :

Président : capt Hubert ARDILLON, AFCAN France

Deputy president : capt Dimitar DIMITROV,  
BSMA Bulgarie

Vice-président : capt Giorgio RIBARIC, ZPU Slovénie

Secrétaire général : capt Frederick Van WIJNEN, NVKK Pays-Bas.

Dans l'après-midi, le secrétaire général a fait le compte-rendu des activités CESMA de l'année 2017. Après avoir salué le retour de l'association de capitaines de Bilbao, il a évoqué les discussions en cours avec les associations de capitaines désirant adhérer. Les pays concernés sont la Finlande, membre de l'UE, ainsi que deux pays non membres de l'UE, à savoir la Turquie et l'Ukraine, qui ne pourraient donc adhérer que comme membres associés. Suite à la clôture du Council, nous avons effectué une visite de la faculté maritime de Kotor.

Le lendemain, 4 mai et toujours à Kotor, se tenait l'Assemblée Générale Annuelle à l'hôtel Cattaro. Une assistance nombreuse était venue, après les mots d'accueil et de remerciements d'usage, écouter les présentations suivantes :

- «Implementation of EU marine environment protection standards in view of Boka Kotorska Bay» par Madame Ranka VUKASOVIC, architecte navale ayant fait ses études maritimes à la faculté maritime de Kotor. Elle a entre autre mis l'accent sur la pollution générée par les fumées des navires dans la baie de Kotor.
- «Simulator versus Seatime» par le capitaine Boudewijn BAERT, membre de Cesma et secrétaire général de l'association des capitaines belges, KBZ. Présentation malheureusement un peu longue qui n'a pas permis, faute de temps, de laisser la parole à l'assistance pour des questions ou des remarques, tous les représentants présents n'étant pas forcément en accord avec ce qu'avait dit le capitaine BAERT au sujet de l'équivalence de mois de navigation pouvant être donnée suite à des heures effectuées sur simulateurs. Le représentant irlandais, le capitaine Bill KAVANAGH, sans contester le bien-fondé de séances sur simulateurs de navigation, a tout de même pu poser la question de savoir comment était simulés, entre autres choses, la fatigue ainsi que les équipages multinationaux, question restée sans réponse.

- «Future working plan European Maritime Safety Agency» par M. Markku MYLLY, executive director de l'EMSA. C'était un honneur d'avoir la présence du directeur de l'EMSA qui nous a présenté l'EMSA et toutes ses zones de travail pour la sécurité et l'environnement. Les mots revenus le plus souvent lors de sa présentation ont été «uniformization», «standardization» et «harmonization».

À noter que M. MYLLI est de nationalité finlandaise et qu'il œuvre aussi au rapprochement de l'association finlandaise de capitaines avec le CESMA.

Les trois présentations devraient être visibles bientôt sur le site internet de CESMA. Attention nouvelle adresse : [www.cesma-europe.org](http://www.cesma-europe.org)



Mr MYLLY écouté pendant sa présentation sur l'EMSA

La pause déjeuner a permis aux participants de continuer les discussions sur les trois sujets présentés.

Dans l'après-midi, assemblée générale avec un ordre du jour assez (trop ?) chargé. Il a fallu malheureusement avancer assez vite dans l'agenda, ce qui n'a pas toujours permis d'avoir des discussions avec les capitaines monténégrins actifs présents, en suivant le déroulé des résolutions de l'année dernière afin de voir leur évolution.

Toutefois, même si certaines résolutions ont peu ou pas évolué depuis l'année dernière, le Bureau lors de l'assemblée générale a pris bonne note des remarques.



Le Bureau (à droite M. PILASTRO, président de l'UPKCG) – les participants à l'AGA



Suite à l'AG, une mini croisière (mais gastronomique) nous a réunis sur un bateau-mouche parisien (!) dans la baie de Kotor jusqu'à Perast, plus précisément un îlot devant Perast sur lequel l'on trouve l'église Notre-Dame-du-Rocher où nous avons pu accoster malgré un bel orage.



Notre-Dame-du-Rocher



L'hélice à main



Dans le petit musée de cette église, dans laquelle des offices, principalement des mariages, sont toujours célébrés, on peut y admirer des ex-voto en plaques d'argent apportés par des capitaines de navire marchands, ainsi qu'une hélice «manuelle», commandée par une manivelle...

## RESOLUTIONS FROM 23rd CESMA AGA ON 4TH MAY 2018 AT THE CATTARO HOTEL KOTOR, MONTENEGRO.

### Resolution nr.1: Criminalisation of seafarers.

The 232rd Annual General Assembly in Kotor, again noted that the problem of criminalization of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. CESMA urgently requests ship owners and/or operators to always provide legal assistance for masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until, at least, a verdict has been pronounced. Moreover masters are urgently advised to consider taking a risk insurance.

### Resolution nr.2: Piracy

The Assembly again discussed the problem of piracy against ships in various parts of the world, with attacks on ships in the West Africa area still frequent and violent, while piracy in seas around Somalia seems to increase lately. CESMA no longer resists the use of armed security teams, either military or private but also advocates the use of non-violent measures which become more and more sophisticated as an alternative, in combination with BMP 4 practices. Under all circumstances the authority of the master should be efficaciously maintained, except when fire-arms have to be used. CESMA also insists on exact rules of engagements to be observed under all circumstances.

### Resolution nr.3: Fatigue and safe manning

The Assembly again discussed the problem of fatigue in the maritime industry. The requirement of a minimum of three certified bridge watchkeepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA, although we see improvement due to better controls by some flag states (Spain) and Port State Control officers. It continues to urge Port State Control officers to intensify verification of work and rest periods during shipboard inspections. CESMA supports the results of the Martha project.

### Resolution no.4: Safety of ro-ro and large passenger ships

The Assembly again discussed the safety of ro-ro and large passenger ships as well as car carriers. Disembarking a great number of passengers and crew in an emergency situation continues to be a great concern. Damage stability as a result of flooded decks and/or holds caused by an accident, is still not sufficiently observed, also with regard to new buildings. Recently ordered vessels seem to show improvements due to lessons learned from the «Costa Concordia» accident.

### Resolution no.5: Mooring accidents

The Assembly again expresses its concern about the increase of serious mooring accidents on board and ashore. Reasons discussed are the increase in sizes of vessels, layout of harbours, mooring equipment used and the ability and number of crew at the mooring stations. Another issue is disturbances in communication due to language problems.

### Resolution nr.6: Employment of EU seafarers

Following the growing shortage of EU officers, employed on EU flag ships, also due to complicated procedures by some administrations regarding training and certification, the Assembly again urges EU administrations to support their respective seafarers by recognizing certificates issued by all EU administrations and enforcing simpler issue/renewal procedures for certificates of EU officers. CESMA again appeals to EU ship owners to create opportunities for young EU officers to complete their practical education and training and obtain their certificates. In this way maritime knowledge and experience within the EU maritime industry can be maintained. All efforts should be employed to interest young people in the EU to choose for a maritime career.

### Resolution nr.7: Illegal immigrants in the Mediterranean

The Assembly again noted with concern the situation in the Mediterranean where illegal immigrants try to reach Europe by using unseaworthy craft which sometimes, due to overcrowding and bad condition, require assistance from merchant navy vessels nearby. According to the SOLAS Convention, ships are obliged to render assistance and take the immigrants on board. This could lead to dangerous situations whereby the crew is outnumbered by the quantity of immigrants. Moreover their intentions and medical condition are unknown, as most ships have no professional medical staff on board. As a consequence, vessel and crew could be endangered. The Assembly again wants to convey its concern to the European Commission and Parliament, as well as the IMO, in this respect

### Resolution nr.8: Future of simulator training in the EU maritime industry

The Assembly again underlines the importance of simu-

lator training in the maritime industry. However it urges EU administrations to standardize exchanging of practical education and training periods by simulator training as «sea time equivalent».

#### **Resolution nr.9: Reduction of paperwork on board.**

The Assembly urgently requests governments and authorities to intervene in reducing the many documents to be completed by vessels before and between entering ports, as they severely increase the working load on board, particularly of the master, who is primarily responsible for the safe navigation of the vessel, especially in confined waters.

#### **Resolution nr.10: Safe construction of Very Large Ore Carriers (VLOC's)**

The Assembly, noting with concern the large number of seafarers missing at shipwrecks of VLOC's, asks international maritime authorities, including the European Union, to not close their eyes on a kind of fatality that could convict seafarers aboard this vessel type to death. It urgently requests the European Union and its member states to push the International Maritime Organization (IMO) to create clear legislation on VLOC's. This includes the prohibition of conversion of Very Large Crude Carriers (VLCC's) into VLOC's, as well as their current operation.

The Assembly also expressed concern about the liquefaction of certain bulk cargoes, such as bauxite ore, on bulk carriers, causing this type of vessels to suddenly capsize during their voyage and sink with all crew on board lost.

#### **Resolution nr.11: Decrease of traditional navigational skills.**

The Assembly noted again, with great concern, the decrease of traditional navigational skills among younger shipmasters and officers on board. Recent development of electronic equipment facilitates position fixing by satellite systems. However latest breaches in cyber security, such as jamming of GPS, raise the importance of a backup system.

CESMA calls for relevant action by the European Commission and IMO to maintain proper legislation regarding safe watch keeping and use of satellite systems together with traditional navigational skills. In this process, CESMA encourages maritime and qualification institutes to pay attention in their curriculums to traditional navigational skills. Also to the ability to change over in good time in case of a GPS failure. CESMA also encourages the present generation of seafarers to use all efforts, via mentoring on board or any other means, to transfer their knowledge.

#### **Resolution nr.12:**

CESMA urgently requests the European Parliament and Commission, as well as all maritime EU Member States, to provide proper initiatives to harmonize procedures for training certificates of seafarers. These include certificates of training and refreshment courses, issued by EU based training institutions which should be recognized by all EU member states, both for service on EU and foreign flag vessels in order to facilitate mobility of seafarers and reduce financial burden.

*Kotor (Monténégro), 4 mai 2018*

## **O.M.I. - 98<sup>E</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)**

Le Comité MSC (Comité de la Sécurité Maritime) a tenu sa quatre-vingt-dix-huitième session du 7 au 16 mai 2017, sous la présidence de Monsieur Bradley George Groves (Australie), au siège de l'OMI, à Londres.

Comme le veut la tradition, le Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Kitack Lim (Corée du Sud), a ouvert la session. Il a, tout d'abord, attiré l'attention des délégués sur les attentats terroristes survenus ces derniers temps dans différentes parties du monde et, en particulier, sur les deux récents attentats survenus au Royaume Uni. Après avoir présenté les condoléances de l'OMI aux familles des victimes, il a incité les délégués à faire preuve de vigilance avant, pendant et après les réunions. Il a ensuite insisté sur le fait que les buts et objectifs de l'OMI ne peuvent être remplis que si tous les Etats membres mettent uniformément en œuvre les règles de l'OMI et il a vivement incité les Etats à continuer à travailler ensemble pour aller vers un monde maritime plus sain, plus sûr et plus écologique. Il a longuement parlé du «World Maritime Day» (28 septembre 2017) dont le thème est : «Connecting Ships, Ports and People» et de l'agenda 2030 du développement durable.

Il a finalement souligné l'importance de quelques-uns des points de l'ordre du jour de la session :

1. Les normes de construction des nouveaux navires en fonctions d'objectifs (GBS) et le développement d'amendements aux directives pour la vérification, sur la base des audits de vérification initiaux,
2. Le développement de prescriptions fonctionnelles pour le chapitre III de la Convention SOLAS, le concept OMI de l'approche de haut niveau pour des normes en fonction d'objectifs,
3. La mise en œuvre et l'application anticipée d'amendements aux instruments (Convention SOLAS et Codes associés) afin d'éviter tout conflit entre Etats du pavillon et Etats du port,
4. La sûreté maritime et les incidents dans le golfe de Guinée, le golfe d'Aden et l'ouest de l'océan Indien,
5. La nécessité d'agir pro-activement en matière de sécurité, sur la base de l'analyse et des statistiques des accidents maritimes,
6. Les amendements aux instruments obligatoires.

La délégation française était ainsi composée :

Monsieur Vincent Bouvier, Secrétaire général de la Mer, Madame Nicole Taillefer, ambassadrice de France et représentante permanente auprès de l'OMI, Messieurs François-Xavier Rubens de Cervens et Amaury Meulenaere, représentants permanents, Messieurs Vincent Denamur, sous-directeur de



la Sécurité maritime, et Alan Symoneaux, chef du bureau de la Réglementation et du contrôle de la sécurité des navires, Madame Claude Wohrer, chargée de mission auprès du Secrétariat général de la Mer, Messieurs Aballea, Crouzet et Leroux (Bureau Veritas), Monsieur Simon (DCNS), Monsieur Casanova (Association des pilotes), Monsieur Faist (sous-direction des systèmes d'information), Madame Hecquet (Assemblée nationale) et moi-même, représentant l'AFCAN. Une délégation conséquente et parfaitement qualifiée permettant de participer activement à la plénière et aux groupes de travail.

L'ordre du jour de la session était le suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour; rapport sur les pouvoirs des représentants
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires
4. Mise en œuvre/application anticipées des instruments de l'OMI
5. Mesures pour renforcer la sûreté maritime
6. Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs
7. Transport des cargaisons et des conteneurs (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa troisième session)
8. Prévention de la pollution et intervention (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa quatrième session)
9. Élément humain, formation et veille (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa quatrième session)
10. Conception et construction du navire (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa quatrième session)
11. Navigation, communications, recherche et sauvetage (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa quatrième session)
12. Systèmes et équipement du navire (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa quatrième session)
13. Renforcement des capacités pour la mise en œuvre des nouvelles mesures
14. Évaluation formelle de la sécurité
15. Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires
16. Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer
17. Application des instruments et questions connexes
18. Relations avec d'autres organisations
19. Organisation des travaux et méthodes de travail du Comité
20. Programme de travail
21. Élection à la présidence et à la vice-présidence pour 2018
22. Divers
23. Examen du rapport du Comité sur les travaux de sa quatre-vingt-dix-huitième session

Durant cette session, trois groupes de travail et un groupe de rédaction furent établis :

1. groupe de travail sur la mise en œuvre/application anticipées des instruments de l'OMI (Point 4 de l'ordre du jour),

2. groupe de travail sur les normes en fonction d'objectifs (Points 6 et 12 de l'ordre du jour),
3. groupe de travail sur la sûreté maritime (Points 5 et 15 de l'ordre du jour), j'ai participé à ce groupe.
4. groupe de rédaction sur les amendements aux instruments obligatoires (Point 3 de l'ordre du jour)

## Bilan des travaux relatifs aux principaux points.

### Adoptions d'amendements à la Convention SOLAS

Le MSC a adopté un certain nombre d'amendements à la Convention SOLAS dont l'entrée en vigueur prévue est le 1er janvier 2020.

#### 1. Chapitre II-1 Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques.

Amendements relatifs à la stabilité des navires à passagers  
Le MSC a adopté un projet d'amendements au chapitre II-1 qui précise les règles applicables au compartimentage et à la stabilité après avarie des navires à passagers.

Référence : Résolution MSC.421 (98).

C'est à la suite d'un examen approfondi du chapitre II-1 de la Convention SOLAS que ces amendements furent élaborés. Ils concernent plus particulièrement les nouveaux navires à passagers. Cet examen s'est appuyé sur les recommandations formulées dans le cadre de l'enquête sur l'accident du «Costa Concordia» en 2012.

Dans ce contexte, le MSC a, de plus, adopté les Notes explicatives révisées se rapportant aux règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS.

Référence : Résolution MSC .429 (98).

Les Directives révisées relatives à l'ouverture des portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers pendant la navigation ont également été approuvées.

A ce sujet, la stabilité des navires à passagers, je rappelle l'article très documenté et très complet (Evolution de l'indice de compartimentage R des navires à passagers) de notre collègue François-Xavier Nettersheim, paru dans la livraison N° 116 (décembre 2017) d'AFCANINFORMATIONS.

#### 2. Chapitre II-2 - Prévention, détection et extinction de l'incendie

Ont été adoptés :

Des amendements à la règle II-2/3.56 relative à la définition de l'expression «transporteur de véhicules», ainsi qu'un projet de nouvelle règle II-2/20.2 relative à la protection contre l'incendie des espaces à cargaison contenant des véhicules ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion, et particulièrement les véhicules qui n'utilisent pas leur propre propulsion lorsqu'ils se trouvent dans l'espace à cargaison.

Des amendements à la règle II-2/9.4.1.3 dont le but est



d'éclaircir les prescriptions relatives à l'intégrité au feu des fenêtres à bord des navires à passagers qui ne transportaient pas plus de 36 passagers et aux navires spéciaux qui transportent plus de 60 personnes (mais pas plus de 240).

Référence : Résolution MSC.421 (98)

### 3. Chapitre III - Engins et dispositifs de sauvetage

Amendements apportés aux règles III/1.4, III/30 et III/37 concernant les exercices de maîtrise des avaries à bord des navires à passagers. Ces amendements prescrivent que des exercices de maîtrise des avaries soient menés à bord de tous les navires à passagers à partir de 2020.

Référence : Résolution MSC.421 (98)

#### AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS CONNEXES :

##### 1. Code IMSBC

Adoption du projet d'amendements (04-17) de 2017 au Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) visant à actualiser plusieurs prescriptions applicables à un certain nombre de cargaisons. Ce projet d'amendements comprend notamment des amendements aux paragraphes 4.5.1 et 4.5.2, soulignant qu'il incombe à l'expéditeur de s'assurer qu'un essai permettant de déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport d'une cargaison solide en vrac est effectué. Il comprend également des amendements relatifs aux substances nuisibles pour le milieu marin, exigeant que l'expéditeur déclare si ses cargaisons solides en vrac, autres que les grains, sont nuisibles ou non pour le milieu marin.

Référence : Résolutions : MSC.426 (98).

##### 2. Recueil HSC

Amendements aux Recueil de règles de 1994 et de 2000 sur les engins à grande vitesse, clarifiant l'exemption éventuellement accordée à certains navires de plus petites dimensions de porter un canot de secours, à condition qu'il soit satisfait aux prescriptions minimales relatives aux embarcations de sauvetage et qu'une personne puisse être récupérée en position horizontale ou quasi horizontale.

Références : Résolutions MSC.423(98) et MSC.424(98)

##### 3. Recueil LSA

Amendements à la section 6.1 du chapitre VI du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage en lien avec les charges d'épreuve et les coefficients de sécurité auxquels les engins de mise à l'eau et leurs éléments doivent résister.

Référence : Résolution MSC.425 (98)

Adoption également d'amendements connexes à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (résolution MSC.81(70)).

Référence : Résolution MSC.427 (98)

##### 4. Recueil MODU

Amendements au Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2009 (Recueil MODU de 2009). Il s'agit là d'actualiser et de modifier le Recueil de 2009, en tenant compte des recommandations formulées dans le cadre de l'enquête sur l'explosion, l'incendie et le naufrage du «Deepwater Horizon», dans le golfe du Mexique au mois d'avril 2010.

D'autres révisions clés visent les installations de machines et électriques dans les zones dangereuses, les dispositifs de protection contre l'incendie, et les engins et dispositifs de sauvetage.

Référence : Résolution MSC.435 (98)

#### NORMES EN FONCTION D'OBJECTIFS (GBS) : FINALISATION DES AUDITS DE VÉRIFICATION INITIALE DE LA CONFORMITÉ

Le MSC a confirmé que l'audit de vérification initiale des règles applicables à la construction des pétroliers et des vraquiers soumise par 12 sociétés de classification avait été finalisé avec succès. Cela fait suite à la demande de rectifications des défauts de conformité qui avaient été signalés, demande réclamée lors du MSC 96 (2016).

En effet, le MSC 96 avait, d'une part, confirmé que les règles applicables à la construction des pétroliers et des vraquiers soumise par 12 sociétés de classification étaient conformes aux objectifs et aux prescriptions fonctionnelles établis par l'Organisation et énoncés dans les normes internationales de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers (résolution MSC.287(87)), lesquelles avaient été adoptées en 2010, et, d'autre part, décidé que les défauts de conformité signalés devaient être rectifiés.

Le MSC a également progressé dans l'élaboration d'amendements aux Directives pour la vérification de la conformité avec les GBS et approuvé le calendrier et le programme d'activités révisés pour l'exécution du programme de vérification de la conformité avec les GBS, comprenant le suivi de la vérification.

#### RECOMMANDATIONS ET DIRECTIVES

Parmi les recommandations et Directives adoptées par le MSC, on notera :

1. Les Directives concernant la sécurité pendant les exercices d'abandon du navire effectués avec des embarcations de sauvetage et le projet d'amendements visant à actualiser les Directives pour l'élaboration des manuels d'exploitation et d'entretien des systèmes d'embarcation de sauvetage (MSC.1/Circ.1205). Ces deux séries de Directives ont été examinées après que le MSC 96 a adopté les Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, l'essai de fonctionnement, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage (résolution MSC.402(96)) et les amendements associés à la Convention SOLAS qui rendent les Prescriptions obligatoires. Cet ensemble de prescriptions, devant entrer en vigueur le 1er janvier 2020, a rendu obligatoire les mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage et à traiter un certain nombre de questions de longue date. Parmi ces dernières figurent notamment la nécessité d'élaborer une norme uniforme, sûre et attestée pour la révision de ces embarcations, ou encore la nécessité d'élaborer des prescriptions en matière de délivrance de certificats, de qualification et d'autorisation afin de s'assurer de la fiabilité de ladite révision.

2. La Circulaire MSC sur les amendements à apporter à la circulaire MSC.1/Circ.1503 intitulée «ECDIS – Guide de bonnes pratiques».

3. Les 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. Les Directives ont été renvoyées au Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (Sous-comité III) aux fins d'inclusion dans les travaux en cours sur la révision de la résolution A.1052(27) sur les Procédures de contrôles par l'État du port, 2011 .
4. Les Directives relatives aux navires et unités dotés de systèmes de positionnement dynamique. Ces Directives, généralement applicables aux navires et unités neufs dotés de systèmes de positionnement dynamique, ont été élaborées en vue de tenir compte de la pratique actuelle dans le secteur et des technologies en matière de positionnement dynamique. Le précédent ensemble de Directives a effectivement été diffusé en 1994 et continuera de s'appliquer aux navires existants (Directives relatives aux navires dotés de systèmes de positionnement dynamique (MSC/Circ.645)). Le respect des Directives sera attesté par un document d'agrément de la vérification du positionnement dynamique (DPVAD). Le MSC a aussi approuvé des amendements aux Directives pour la formation des opérateurs des systèmes de positionnement dynamique, qui seront diffusées sous la cote MSC.1/Circ.738/Rev.2.
5. Les Amendements aux Directives pour l'évaluation et le remplacement des dispositifs de largage et de récupération des embarcations de sauvetage (MSC.1/Circ.1392) visant à inclure une méthode d'évaluation concernant les crocs, les raccords fixes du mécanisme de largage à la structure et la structure sur laquelle ils sont fixés, s'ils ne sont pas fabriqués dans un matériau résistant à la corrosion dans le milieu marin, en vue de confirmer qu'ils sont en bon état.
6. Les Recommandations à l'intention des parties, des administrations, des autorités chargées du contrôle par l'État du port, des organismes reconnus et d'autres parties pertinentes au sujet des prescriptions de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée (STCW.7/Circ.24 sous la cote STCW.7/Circ.24/Rev.1), sur la base des recommandations formulées par le Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (Sous-comité HTW).

#### **SMDSM (GMDSS) : PLAN DE MODERNISATION**

Le plan de modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSS) préparé par le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) a été approuvé. Ce plan prévoit l'élaboration d'amendements à la Convention SOLAS et aux instruments connexes. Ces amendements devront être approuvés en 2021, adoptés en 2022, et entreront en vigueur en 2024.

#### **CHAPITRE III DE LA CONVENTION SOLAS : ÉLABORATION DES PRESCRIPTIONS FONCTIONNELLES**

Le MSC a examiné l'avancée des travaux effectués par le Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (Sous-comité SSE) dans l'élaboration du projet de prescriptions fonctionnelles et des performances escomptées du chapitre III de la Convention SOLAS concernant les engins et dispositifs de sauvetage.

L'objectif est de décrire les performances escomptées des prescriptions fonctionnelles en termes quantitatifs. Le Co-

mité a invité les États membres et les organisations internationales à soumettre des renseignements et des données relatifs à cette question au Sous-comité SSE.

#### **E-NAVIGATION : MISE EN ŒUVRE DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE ET D'UNE STRATÉGIE**

Le MSC a adopté et approuvé un certain nombre de normes de fonctionnement nouvelles et révisées, ainsi que des Directives en lien avec la sécurité opérationnelle, dont celles qui concernent la mise en œuvre d'une stratégie en matière d'e-navigation.

Le MSC a approuvé une circulaire sur les Directives relatives au traitement à bord des données sur la position, la navigation et la synchronisation (PNT), lesquelles 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). En conséquence, des amendements à la résolution MSC.401(95) sur les normes de performance des récepteurs de radionavigation multisystèmes de bord ont été adoptés.

Le MSC a également adopté des amendements aux Directives et critères révisés applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.43(64)), concernant les systèmes obligatoires de comptes rendus de navires établis conformément à la règle V/11 de la Convention SOLAS. Ces amendements actualisent la résolution et encouragent l'utilisation et la reconnaissance de moyens électroniques automatisés pour les comptes rendus de navires.

#### **SYSTÈMES D'ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME : ADOPTION DE NOUVELLES MESURES ET D'AMENDEMENTS AUX MESURES EXISTANTES**

Le MSC a adopté de nouvelles mesures d'organisation du trafic maritime, ainsi que plusieurs amendements aux mesures existantes.

On notera la création d'une nouvelle zone à éviter à titre de mesure de protection associée pour la zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA) du Parc naturel du Récif de Tubataha, situé dans la mer de Sulu (Philippines). Cette zone à éviter est liée à la proposition de PSSA qui avait été approuvée en principe en 2016 et qui doit être désignée officiellement par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC 71), au mois de juillet.

Une route recommandée «Au large de la côte occidentale de l'île d'Izu O Shima», qui est la première mesure d'organisation du trafic de l'OMI à s'appliquer au large du Japon a également été adoptée.

#### **CYBER-RISQUES : ADOPTION D'UNE RÉOLUTION SUR LA GESTION DES CYBER-RISQUES**

Le MSC a adopté une résolution portant sur la gestion des cyber-risques maritimes dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité. Celle-ci rappelle aux acteurs concernés que le code international de gestion de la sécurité (code

ISM) contient une prescription stipulant que tous les risques identifiés pour les navires, leur personnel et l'environnement doivent être évalués et que des mesures de sécurité appropriées doivent être établies.

La résolution invite par ailleurs les administrations à s'assurer que les cyber-risques sont convenablement incorporés dans les systèmes de gestion de la sécurité au plus tard à la date de la première vérification annuelle du document de conformité délivré à la compagnie après le 1er janvier 2021. Une circulaire conjointe FAL/MSC intitulée «Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes», a également été adoptée. Cette circulaire s'appuie sur les Directives intérimaires sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC.1/Circ.1526). Cette circulaire fournit des recommandations de haut niveau sur la gestion des cyber-risques maritimes. Aux fins de ces Directives, le cyber-risque maritime permet de mesurer à quel point une ressource technologique est menacée par une circonstance ou un événement susceptible de se produire qui pourrait entraîner la corruption, la perte ou l'altération des renseignements ou des systèmes et, par là, des défaillances opérationnelles et des lacunes en matière de sécurité ou de sûreté. Les Directives contiennent des informations générales, des éléments fonctionnels et des bonnes pratiques pour assurer une gestion efficace des cyber-risques.

*Références : Résolution MSC.428 (98) et Circulaire MSC-FAL.1/Circ.3 Guidelines on maritime cyber risk management.*

#### NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES : RÉALISATION D'UN EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE

J'ai gardé pour la fin ce point qui était un point brûlant lors de cette réunion. On a pu compter plus d'une soixantaine d'interventions en



plénière et on peut dire, sans méchanceté qu'on a entendu tout et son contraire ! Une délégation a rapporté qu'un essai concluant avait été fait mais, renseignements pris, il s'agirait du déplacement d'un modeste remorqueur d'un quai à l'autre. Un grand vague, une grande incertitude, me semblait-il, règne en ce domaine. Est-ce pour cela que la voie d'un exercice de définition réglementaire a été retenue ?

Le MSC a donc décidé d'intégrer la question des navires de surface autonomes à son ordre du jour, sous la forme d'un exercice de définition réglementaire.

Il s'agit à déterminer la mesure dans laquelle le cadre réglementaire doit être modifié pour permettre l'exploitation des navires de surface autonomes dans le respect de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement conformément aux instruments existants de l'OMI.

Compte tenu des progrès technologiques effectués concer-

nant l'élaboration de navires de surface autonomes et sans équipage, le MSC a convenu que l'OMI devrait jouer un rôle moteur et être aux avant-postes sur cette question. Cet exercice de définition réglementaire, qui constitue un point de départ pour le Comité, est considéré comme une entreprise complexe qui affectera l'ensemble de l'Organisation et aura une incidence sur de nombreux domaines, comme l'élément humain, la sécurité, la sûreté, les interactions avec les ports, le pilotage, les interventions à la suite d'incidents et la protection du milieu marin.

L'exercice de définition réglementaire des instruments de l'OMI vise à identifier : les règles de l'OMI, telles qu'elles sont libellées actuellement, qui excluent l'exploitation des navires sans équipage ; les règles de l'OMI qui ne visent pas l'exploitation des navires sans équipage (puisqu'elles sont exclusivement applicables à l'exploitation des navires dotés d'un équipage) et les règles de l'OMI qui n'excluent pas l'exploitation des navires sans équipage, mais qu'il pourrait être nécessaire de modifier pour garantir que les navires de surface autonomes sont construits et exploités en toute sécurité et d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.

L'exercice de définition réglementaire doit couvrir divers degrés d'automatisation, dont les navires semi-autonomes et les navires sans équipage, et prévoir l'élaboration d'une définition précise de ce que recouvre l'expression « navire autonome ». Les délégations ont suggéré que l'exercice englobe les aspects suivants :

1. La prise en compte de tous les navires autonomes, qu'ils soient à équipage partiel ou sans équipage, qui sont contrôlés par des opérateurs à terre
2. Un examen de la fiabilité, de la robustesse, de la résilience et de la redondance des systèmes techniques, des dispositifs de communication, des logiciels et des machines et systèmes auxiliaires qui assurent le fonctionnement du navire
3. Un examen de la possibilité d'effectuer une évaluation formelle de la sécurité ou une analyse des lacunes concernant les aspects techniques, opérationnels, et en lien avec la sécurité et l'élément humain, des navires autonomes contrôlés à distance ou des navires sans équipage.

Il a également été convenu qu'il faudrait tenir dûment compte des aspects juridiques, notamment de l'attribution de responsabilités en cas d'accident faisant intervenir un navire de surface autonome, ainsi que des conséquences pour la cargaison et des incidences pour le personnel à terre. Il est prévu que ces travaux soient menés sur quatre sessions, soit jusqu'à la moitié de l'année 2020. Le Comité a invité les États membres à soumettre leurs documents lors de la prochaine session (MSC 99, mai 2018).

Par ailleurs, Monsieur Bradley George Groves a été réélu, à l'unanimité, président du Comité pour 2018 tandis que Monsieur Juan Carlos Cubisino (Argentine) a été réélu vice-président pour 2018.

Enfin, la prochaine session du Comité (MSC 99) se tiendra du 16 au 25 mai 2018.

*Jean-François FAUDUET,  
Membre de l'AFCAN.*

## RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

### INSPECTIONS CHEZ POLARIS SHIPPING.

Fin mars, le MOF (Ministry of Oceans and Fisheries) sud-coréen a ordonné à Polaris Shipping de corriger, sans délai, 22 modifications exécutées sans autorisation sur le Stellar Eagle (vraquier 278 258 tpl). Des inspections ont été faites à la suite du naufrage du Stellar Daisy, le navire s'étant brisé en deux le 31 mars 2017 (22 disparus). Ces deux navires étaient des pétroliers transformés. 28 navires de la compagnie ont été inspectés, et quelques-uns envoyés à la casse après découverte de risques importants de structure.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### RISQUES CACHÉS DE L'AUTOMATISATION.

Lors d'une conférence à Vancouver (6-8 mars), les discussions ont été amenées à des comparaisons entre le shipping et la conduite des avions, pour finalement souligner les risques d'une automatisation trop poussée. L'introduction de l'ECDIS a été rapidement suivie de l'expression « échouement sous conduite ECDIS », parfois mauvaise utilisation et surtout trop grande confiance dans un système. On ne nie pas les progrès d'une nouvelle technologie, mais le besoin réel est de comprendre comment elle va être utilisée. Les pilotes d'avions passent trois minutes de conduite réelle pendant n'importe quel vol, le reste du temps est passé à regarder/surveiller des écrans. Il a été montré qu'une surveillance relâchée (ou un endormissement) est facteur de la moitié des accidents aériens. De même, pour les marins, s'ils passent des heures à surveiller des écrans sans s'occuper de leur environnement, il y a risque certain d'ennui et de fatigue, alors qu'une réaction immédiate et compétente peut être nécessaire à tout moment. Il a été rappelé que les humains sont meilleurs que des machines pour prendre des décisions en situation de risque, et il est, en fait, impossible de savoir combien d'accidents ont été évités par ces décisions. Une automatisation complète est un risque.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### LA CHINE ET LES VOYAGES PAR LE NORD.

Mi-mars, on annonce le début de la construction du premier navire expédition/croisière polaire chinois, navire de 104,4 m, propulsion électrique, livraison prévue en août 2019. Cela dans le cadre de la politique du président Xi Jinping pour la route Arctique. Il a aussi été publié un «white paper» encourageant les compagnies à construire et à faire des voyages commerciaux d'essai sur la «route polaire de la soie».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### USA, EAUX DE BALLAST.

Fin mars, on constate que, au vu des statistiques, les armateurs ont ressenti les efforts des USCG pour vérifier que les navires se conforment aux règles concernant les eaux de ballast. En effet, alors que les inspections ont augmenté de 1,9% en 2017 par rapport à 2016, les infractions constatées ont pratiquement doublé (219 en 2017). Il y a (mars 2018) six systèmes de traitement des eaux de ballast approuvés US (BWMS), et les USCG font des contrôles stricts sur les navires dont les armateurs continuent à repousser l'installation de ces matériels. A ce jour, l'amende maximum (38 175 USD) a été infligée, début 2017, à l'armateur du Vega Mars, vraquier qui avait rejeté de l'eau non traitée dans le port de Tacoma. Il ya eu peu de détentions : 92 en 2017, mais on s'attend à une augmentation. Les USCG indiquent que la plupart des infractions étaient des journaux mal tenus, des procédures inadéquates, et des rejets fautifs. Les sanctions pouvant être : restrictions aux opérations, sorties ordonnées pour changer le ballast en haute mer et amendes. Des armateurs se plaignent que même des systèmes approuvés US n'ont pas toujours donné de résultats conformes lors des contrôles et que des fabricants n'ont pas toujours donné des instructions adéquates pour la conduite et l'entretien de ces équipements coûteux.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### AUSTRALIE, INTERDICTIONS.

En Australie, les navires en infraction pour diverses règles ou conventions non respectées, peuvent être non seulement détenus jusqu'à mise en conformité, mais ensuite interdits d'escale pour un certain temps. Fin mars, le MSC Kia Ora (pavillon libérien) a été détenu à cause de 24 défauts relevés sur des équipements machine, mais surtout pour des manquements à la MLC 2006 et des défauts de paiements de salaires (53 000 AUDS payés en 24 heures). Une fois autorisé à appareiller, il a été banni des ports australiens pour trois mois. Cet exploitant (Vega Reederei) avait déjà eu un navire (Vega Auriga) banni en 2014, pour infractions répétées.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### UTILISATION DU HFO EN OCÉAN ARCTIQUE.

La Finlande a demandé le bannissement du fuel lourd en Arctique à partir de 2021. La question doit être examinée à l'OMI au MEPC d'avril. Le HFO est déjà banni en Antarctique. Mais le Canada souhaite poursuivre les délibérations sur le sujet et demande un délai plus important, indiquant qu'il ne peut accepter cette règle, bien qu'il soit déjà strict sur l'utilisation du HFO dans ces zones (Ocean protection plan). Des communautés éloignées ne peuvent être ravitaillées annuellement que par la mer avec une quantité suffisante pour toute la saison d'hiver, et la plupart des navires affectés à ce trafic sont assez anciens et utilisent eux-mêmes du HFO. Des concertations sont en cours avec le gouvernement, les opérateurs et les communautés concernées. La proposition finlandaise est soutenue par l'Allemagne, Islande, Pays Bas, Norvège, Nouvelle-Zélande, Suède et les USA qui envisagent une augmentation du trafic dans les passages du Nord-Ouest ou Nord-Est.

#### MISE EN GARDE DE SÉCURITÉ.

Début avril, les USCG ont émis une «safety alert» suite au naufrage de l'El Faro. Le rapport après enquête indique que la perte de la propulsion dans le très mauvais temps est un facteur majeur ayant conduit au naufrage. Les détails exacts sont inconnus, mais les enregistrements audio passerelle indiquent un manque de pression de lubrification des turbines et du réducteur ayant entraîné l'arrêt. Une étude, sur modèle, a montré que la gîte importante combinée avec une forte assiette sur l'avant après avarie entraînait un désamorçage. Il est rappelé les règles de l'article 46 du code of federal regulations, identiques pour l'essentiel à SOLAS chapitre II-I, règle 26-6, qui stipulent que la machine principale et les auxiliaires essentiels pour la propulsion doivent pouvoir fonctionner quand : 1) le navire est droit, 2) jusqu'à une gîte de 15° en statique, 3) en dynamique, avec une inclinaison jusqu'à 22,5° et, simultanément, une assiette de 7,5° sur l'avant ou l'arrière.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### NAVIRES AUTONOMES, UNE COMPAGNIE NORVÉGIENNE.

Début avril, en Norvège, on annonce une association entre Wilhelmsen et Kongsberg destinée à fournir un service complet pour des navires autonomes (conception, développement, systèmes de conduite, services logistiques et exploitation). Cette compagnie, nommée «Massterly» est considérée comme devant consolider la position dominante de la Norvège dans le secteur. Elle est basée à Lysaker (sur le fjord d'Oslo) et doit être opérationnelle en août. Massterly indique être en contact avec Yara (le Yara Birkeland est un projet de navire autonome électrique pour un trafic entre Heroya, Brevik et Larvik) et avec ASKO (compagnie envisageant de remplacer des camionnages par un navire traversant le fjord d'Oslo). Massterly précise que les contrats ne sont pas encore signés, recherche d'autres clients pour de petites traversées, prévoit l'installation de centres de conduite à terre et espère une demande significative.

Il faudra encore du temps avant que des navires autonomes soient envoyés sur les océans. Il existe cependant un «Mayflower Autonomous Ship's project» voulant marquer le 400e anniversaire (2020) du voyage du Mayflower, tout en faisant état de préoccupations sur la réglementation, assurance et classification. «There are big challenges we face».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### POIDS DES CONTENEURS, COMMENTAIRES NÉGATIFS.

Mi-avril, plusieurs commentaires indiquent qu'un manque de surveillance d'une bonne application de la règle SOLAS VGM (verified gross mass) a encouragé les chargeurs à ne pas l'appliquer strictement. Il avait été indiqué deux méthodes possibles (pesée ou calcul). Un port important de l'UE se plaint que le nombre de conteneurs pesés est en diminution constante depuis l'entrée en vigueur de la règle. Le commentaire indique que, vu le manque total de contrôle par les autorités dans bien des pays, beaucoup ne se soucient pas de la règle, le mot «beaucoup» est répété. Par ex. en Belgique les chargeurs utilisant le calcul doivent être sur une liste officielle approuvée, beaucoup le font sans cette autorisation. Le PSC est sensé vérifier la conformité des procédures à SOLAS ou à la loi nationale. On constate un manque général à Anvers. L'OMI a toujours demandé que le poids brut soit déclaré mais on estime encore à au moins 20% le nombre de conteneurs mal renseignés.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### SAUVETAGE, COMMENTAIRES D'ASSUREURS.

Lors d'une réunion d'assureurs à Londres, en dehors de commentaires sur le gigantisme des navires, sur les restrictions pouvant apparaître pour mettre un navire à la côte ou à l'abri à cause de refus locaux, Paul Haworth (société Birketts) a longuement insisté sur les changements dans les priorités. Après un accident, l'ordre des priorités - Sauvetage de l'équipage puis des biens et la protection de l'environnement - est la plupart du temps modifié par les autorités en sauvetage de l'équipage, protection de l'environnement puis sauvegarde des biens. L'exigence de retirer les soutes avant toute tentative de sauvegarde de la cargaison ou d'allègement du navire prendra du temps et pourra ainsi compromettre le sauvetage. Les assureurs doivent absolument en tenir compte. Et revenant sur le gigantisme et la quantité de soutes de certains navires, Paul Haworth indique que, par exemple, pour un navire échoué, 14 000 camions-citernes pourraient être nécessaires. Il a fait aussi allusion au peu de disponibilité de très grandes cales sèches, pouvant nécessiter de longs remorquages de navires en avaries.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### INCENDIE SUR LE MAERSK HONAM.

Un incendie s'est déclaré, le 6 mars, à bord du Maersk Honam (15 262 evp) en route vers le canal de Suez, à environ 900 milles dans le Sud d'Oman. Incendie dans les cales avant. Sur les 27 membres d'équipage, 23 ont abandonné le navire et ont été recueillis, un est mort de ses blessures, les corps de trois des quatre manquants ont été retrouvés à bord. Le navire a pu être remorqué et mis au mouillage de Jebel Ali, le 23 avril, alors que l'incendie continue. Toute la partie en avant des aménagements est détruite, et Maersk espère, en 4 ou 5 semaines, obtenir l'extinction et une stabilisation suffisante du navire pour aller à quai et commencer le déchargement.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### VRAC, RAPPEL DES PRÉCAUTIONS BASIQUES.

Début mai, le P&I Swedish Club a publié un rapport rappelant fermement que les précautions les plus basiques sont à prendre pour éviter les contentieux trop nombreux pour humidité des cargaisons vrac. Ces dommages sont les plus coûteux des contentieux courants avec une moyenne de 110 000 USD et sont dus à un manque d'étanchéité des panneaux dans le mauvais temps. Défauts pour différentes raisons, principalement défauts d'entretien ou mauvaise fermeture (par ex. joints défectueux ou tire-bords détériorés), qui entraînent également des corrosions anormales sur l'installation. Alors que l'on cherche à optimiser la route en fonction de la météo, des dommages surviennent par un mauvais entretien ou une mauvaise mise en place des panneaux. Bien des contentieux pourraient être facilement évités et le collage de rubans, même garnis de mousse ou de bitume, n'est jamais un substitut à un bon entretien.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### RÉDUCTION D'ÉMISSION DE CO2 DANS LE SHIPPING.

Les discussions sur la question d'émissions de gaz à effet de serre (CO2) dans le cadre des MEPC de l'OMI semblent longues et laborieuses, à tel point que l'on parle «d'aucune solution facile» ou d'hésitations. Des pays demandent d'attendre les résultats des mesures qui doivent entrer en vigueur, que les objectifs soient basés sur des preuves. On constate que l'UE et les Îles Marshall sont parmi les pays qui demandent les objectifs les plus ambitieux. Lors de la session du 13 avril du MEPC, une majorité de délégués ont soutenu «l'initial strategy» de 40 à 70 % d'amélioration de l'efficacité du navire et une réduction de 50 % de gaz à effet de serre (GHG) vers 2050 (en valeur absolue), il y a des oppositions.



Par ailleurs, des commentaires, venant par exemple de H. Otto Kristensen architecte naval et consultant, indiquent que le «slow steaming» n'est pas la panacée pour la réduction du CO2.

Avant la crise les grands porte-conteneurs naviguaient à 25 nds, puis après 2008 la vitesse normale a été diminuée avec de nombreux navires supplémentaires. Assurer une ligne régulière avec une vitesse ralentie demande davantage de navires, et de plus, la météo a une influence relativement plus importante sur la tenue d'un horaire. Tout cela corrige un calcul optimiste sur la réduction d'émission.

Par ailleurs, estimant que l'OMI risque de continuer à «hésiter», certains ont fait état de craintes d'actions légales contre des compagnies dans les prochaines années si elles ne se conforment pas à l'Accord de Paris, actions analogues à celles visant, pour le moment, les compagnies d'énergie. Les «Amis de la Terre» (Pays-Bas) veulent attaquer Shell si cette compagnie n'agit pas pour «stopper sa destruction du climat», Shell a déclaré réduire ses émissions de GHG de 50 % vers 2050. La ville de New York, en janvier, a attaqué plusieurs compagnies pétrolières pour «mettre à leur charge les coûts de la protection de la ville contre l'impact du changement climatique, ces compagnies ayant créé cette menace» car elle les estime responsables de 11% de l'émission de GHG. D'autres actions sont en cours en Californie ou au Pérou.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### MAERSK ANNONCE TESTER UN SYSTÈME AI SUR UN PC.

Le Vistula Maersk, premier d'une série de sept porte-conteneurs classés glace, destinés au trafic mer du Nord – Baltique sera le premier navire PC équipé d'un système d'intelligence artificielle (AI) de contrôle, connaissance de la situation. Appareil de la compagnie Sea Machines Robotics (Boston), un leader dans ce secteur. Sea Machines indique que c'est la première installation, software de détection, perception et mesure de distance (LiDAR- Light detection and ranging) qui permettra l'amélioration des opérations de transit. Ils précisent que l'AI augmente la connaissance de la situation à la mer, l'identification des objets et leur suivi, système semblable à l'ADAS (Advanced driver assistance system) présent dans le recherche automobile, et la communique à la passerelle «facilitant des opérations plus sûres et efficaces».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### ON PARLE EN PERMANENCE DE LA CYBERSÉCURITÉ ET DE L'ASSURANCE.

Au vu des attaques cyber plus ou moins récentes, plusieurs P&I font des commentaires inquiets sur le sujet. Le temps où on disait aux armateurs «vous devez penser à la sécurité informatique» est terminé. Maintenant on dit «vous avez besoin de systèmes de sécurité robustes et de procédés de résilience en cas d'attaque». Les assureurs doivent vérifier que sur les navires, les équipages sont sérieusement formés à détecter une attaque et à procéder à des mises en sécurité ou à une résilience. Certains demandent des essais réels de hackers sur les systèmes. La difficulté pour les assureurs est qu'ils n'ont pas de repères pour évaluer le risque financier et l'assurer. De plus, les dommages peuvent être la conséquence d'une attaque non ciblée. L'exemple est celui des dommages subis dernièrement par Maersk alors que le virus était assez général, et les nouvelles conditions de ses assurances sont encore en révision. L'augmentation et l'éventuelle continuité des contacts terre-navire aggravent le risque de diffusion d'un dommage.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### SYSTÈMES DE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST.

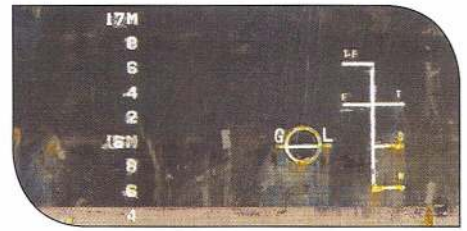
Au vu des changements, parfois confus, sur les règles environnementales, les armateurs ont souvent différé l'achat de systèmes coûteux (entre 500 000 et 2 millions USD) qui n'auraient, peut-être pas été conformes, mais les règles ont été clarifiées et les dates d'entrée en vigueur approchent. L'OMI demande l'installation sur les navires neufs et lors du renouvellement du certificat IOPP (après le 8 septembre 2019) sur les navires existants. Les USA sont plus stricts, installation depuis décembre 2013 sur les navires neufs, et au premier passage au bassin (après le 1er janvier 2016) sur les navires existants. Mais, en fait, le premier système approuvé par les USCG l'a été en décembre 2016 (il y en a maintenant 6) et des exemptions ont été accordées puis retirées. Les ventes augmentent rapidement et certains fabricants ne peuvent fournir à temps toutes les demandes. Par ailleurs, divers problèmes apparaissent sur ces nouveaux matériels, en particulier pour des navires existants, problèmes qui ont surpris la profession. Un des plus importants est l'usage des filtres, avec des procédures de changement ou de nettoyage mal évalués et insuffisants. Dans de nombreux cas, des navires n'ont pas pu ballaster dans le temps normal d'une escale en rivière ou dans des eaux troubles. Des armateurs reprochent à des fabricants un manque d'information entraînant une mauvaise formation des équipages, et la difficulté d'obtenir des informations pour un choix pertinent par type de navire.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

### N'IMPORTE QUOI !

gCaptain qui commercialise des objets siglés avec la marque de Plimsoll, marque de franc-bord universelle, a reçu une lettre de E. Mills, attorney représentant W.C. Leewenburg (expert cargo en Caroline du Nord), propriétaire de la marque Plimsollgear.com.

Cette marque a été brevetée aux USA pour utilisation exclusive sur de nombreux produits, dans de nombreux pays. En conséquence, et bien qu'il y ait de légères différences de dessin, il est demandé à gCaptain de cesser l'utilisation de ce sigle. La réponse à des contacts avec des armateurs est qu'ils n'ont pas reçu de demande d'effacer la marque de franc-bord sur leurs navires, il n'a également pas été demandé d'effacer la marque reproduite sur la tombe de S. Plimsoll.



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### ÉTUDE SUR LES ACCIDENTS COURANTS.

L'American Club ABS et l'université Lamar ont publié un communiqué (début mars) indiquant qu'ils lancent une étude conjointe pour réduire les accidents courants à bord des navires, d'abord au sujet des chutes, en trébuchant ou glissant. L'étude est destinée à faire ressortir les principales causes de ces accidents qui ont parfois des conséquences graves jusqu'à un débarquement définitif, coûts et contentieux d'assurance, sans parler des conséquences sur une famille privée de ressources. Une large collecte de données devrait permettre d'identifier des leçons à en tirer et des corrections à apporter.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### SANCTIONS US, LES ASSUREURS DEMANDENT UNE CLARIFICATION.

La décision des USA de se retirer du JCPOA (Joint comprehensive plan of action) avec l'Iran a provoqué de nombreuses demandes des armateurs aux assureurs. Ceux-ci se renseignent auprès d'autres pays, mais malgré les déclarations, par exemple de l'UE, de nombreux assureurs (surtout les réassureurs) ont pris la décision de suivre les recommandations US : un communiqué du 9 mai de l'OFAC (Office of foreign assets control) précise qu'après une période de transition, les sanctions seront reprises le 4 novembre, y compris les sanctions secondaires contre les non-nationaux US. Les assureurs peuvent se baser sur le régime de sanctions de 2010-2016.

Mi-mai, Maersk et MSC ont indiqué ne plus prendre de nouvelles commandes venant d'Iran et cesser complètement début novembre.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### LE MoU DE PARIS ET LES FUELS DÉSOUFRES.

La règle de l'OMI prévoit le taux de 0,5 % de soufre maximum dans les fuels utilisés à partir du 1er janvier 2020, déclarant que les navires avec des combustibles non conformes pourront être déclarés «unseaworthy». R. Schiferli (secrétaire général du MoU de Paris) a déclaré que les inspections PSC seront strictes sur la question dès le premier jour de l'obligation. Il compte faire une campagne de mise en garde en 2019. Le régime PSC du MoU de Paris couvre l'Europe et l'Atlantique Nord.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### UN RAPPORT D'INTERCARGO SUR LES VRAQUIERS.

Intercargo (International association of dry cargo shipowners) a publié une étude sur les accidents de vraquiers entre 2008 et 2017. Le rapport indique 53 vraquiers de plus de 10 000 t en perte totale avec 202 morts. La liquéfaction est la principale cause de pertes de vies humaines de ce trafic. De 2012 à 2015, la liquéfaction est la cause de la perte de 9 navires et 101 morts (six chargés de minerai de nickel indonésien, deux de latérite, minerai de fer indien, un de bauxite malaysienne). En 2008, 22 pertes totales (principalement échouements), dont 6 et 61 morts pour cause inconnue, 8 et 14 morts pour voie d'eau et envahissement. En 2017, 32 morts en deux naufrages (Stellar Daisy, minerai de fer et Emerald Star, minerai de nickel), un incident sérieux est celui du MV Cheshire (août 2017), avec abandon du navire après un échauffement incontrôlable de 50 000 t d'engrais nitrate d'ammonium.



photo Cdt J. Lorseau

Intercargo déplore qu'au moins 22 résultats d'enquête n'ont pas encore été communiqués à l'OMI.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### UN DÉBAT SUR LES PROCÉDURES À L'OMI.

Lors de la célébration du 70e anniversaire de l'organisation, en même temps que l'entrée du 174e membre (Nauru, île du Pacifique), des experts ont été incités à débattre de sujets assez généraux. Il se trouve qu'un des principaux débats a été sur l'organisation elle-même et ses méthodes de réglementation. Knut Orbeck Nilsen (DNV GL, actuel chairman de l'IACS) a demandé que l'OMI soit beaucoup plus agile dans le futur, parlant de «tremendous opportunities for innovation and change in the maritime industry...IMO to have very close collaboration with the industry». Un intervenant a même suggéré que le shipping devrait s'inspirer des procédures de la course Formule 1, mais la réglementation n'évolue pas dans le vide et demande toujours un financement. En conclusion, P. Thomson, envoyé de l'ONU, a déclaré que le système actuel, bien qu'imparfait, est le meilleur que nous ayons : «S'il y en a un meilleur, je peux y penser. L'actuel reste le meilleur, il est lent, mais nous avons à vivre avec».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### DÉMOLITION À LA PLAGE, SUITE...

Depuis un certain temps, il y a des controverses (et des actions judiciaires) au sujet de l'envoi de navire à la démolition «à la plage» à cause de la pollution et des mauvaises conditions de travail.

Les principaux sites sont Gadani (Pakistan), Alang (Inde) et Chittatong (Bangladesh). Une nouveauté est la réticence de certaines banques à financer les compagnies utilisant ce procédé sur des sites non approuvés. En février, le fonds souverain norvégien a exclu de ses financements quatre compagnies (Evergreen Marine – Taïwan, Precious Shipping et Thoresen Thai Agencies – Thaïlande et Korea Line – Corée), suivi par l'assureur norvégien KLP qui a vendu ses parts dans une des compagnies et blacklisté les autres. On signale, sans confirmation, que des fonds de pension (Caisse de dépôt, CCP, OMERS) réfléchissent à la question. Des sites ont fait

des progrès certains, il y a des sites de démolition convenables, une liste de décembre 2016 doit être mise à jour par l'UE dans l'année.

Un tribunal a condamné deux cadres de la compagnie Seatrade (Danemark) pour avoir envoyé, en direct, des navires à la plage pour démolition: infraction à la règle de gestion des déchets (qualificatif qui a pu être attribué à un navire ayant tous ses certificats). Un des plus graves accidents a eu lieu en 2016 à Gadani, 26 morts et nombreux blessés sur une seule démolition.



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### LES COURTIERS DOIVENT AVOIR UNE MEILLEURE «CONSCIENCE» DE L'AVARIE COMMUNE.

Un P&I Club avertit les courtiers qu'ils ne doivent pas négliger l'avarie commune (GA, general average) pour son assurance et même sa pleine compréhension. La GA est définie par ce qu'on appelle les règles de York et d'Anvers (sacrifice ou dépenses intentionnellement engagés pour la sauvegarde des biens faisant partie de l'expédition maritime). Certains pensent que ces règles sont obsolètes, mais elles sont toujours en vigueur et semblent bien adaptées au transport maritime. Actuellement, le gigantisme des navires (en particulier PC) et les difficultés de lutte contre l'incendie sur ces navires, entraînent de graves avaries au navire, de longues opérations de sauvetage, et le fait de l'indisponibilité de zones refuge font que cette question devient majeure pour la marchandise. Le règlement de la GA est effectué par un dispatcheur indépendant (AA average adjuster) au nom de toutes les parties. Il fixe la valeur de «l'admission» de l'avarie et surtout la «contribution» (appelée aussi la «quotité») en fonction de la valeur des biens impliqués. Or, les circonstances font que l'admission peut être très importante, aggravée bien sûr par le temps passé et, par exemple en cas d'incendie sur un PC, des dommages étendus induits. On a vu que la quotité dans le cas du MSC Flaminia a été presque de 100%. Dans le cas du Maersk Honam (incendie le 6 mars, ramené au mouillage de Jebel Ali avec l'incendie toujours actif le 23 avril, accosté à Dubaï le 27 mai pour déchargement) la quotité est déjà estimée à environ 50%. L'assurance contre l'avarie commune et l'incendie est peu coûteuse (mais l'information adéquate n'est pas toujours donnée à des chargeurs occasionnels et même certains habitués ne s'assurent pas contre ces risques).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### 1<sup>ER</sup> JANVIER 2020, INTERROGATIONS, COMMENTAIRES.

La condition d'utilisation de fuels désoufrés à 0,5 % en janvier 2020 (pour les navires non équipés de scrubbers performants) suscite de nombreux commentaires. L'augmentation du prix de ce combustible, prévue importante, n'est pas la seule considération. La façon dont le fuel sera stocké à bord doit être envisagée. Il n'est absolument pas certain que ce combustible soit disponible partout, et des trafics devront être repensés pour certains navires. Des trafics deviendront non rentables sauf augmentation importante des frets. L'ICS indique qu'actuellement, on ne peut savoir dans quelles zones ce fuel sera disponible en grande quantité. Autant l'installation d'un scrubber sur un navire neuf semble une option valable et une bonne précaution, autant l'installation, très coûteuse en général, sur un navire existant nécessite des calculs et prévisions et, en cas de non installation, peut-être l'abandon d'un trafic où il n'y aurait pas de fuel désoufré disponible en quantité.

Par ailleurs, en avril/mai on signale que plusieurs compagnies appliquant des surcharges combustible aux frets (en particulier conte-neurs).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### NAVIRES AUTONOMES, PREMIERS PAS DE L'OMI.

La session MSC 99 (mai) a établi un groupe de travail par correspondance au sujet des MASS (Maritime autonomous surface ships) afin de définir la méthodologie envisagée sur le sujet pour y revenir lors du MSC 100 (décembre). Il a d'abord été envisagé des définitions: navire qui, à des degrés divers, peut être exploité indépendamment d'action humaine. Les divers stades envisagés sont: 1) navire avec des systèmes automatiques d'aides à la décision. Les marins à bord exploitent et contrôlent les systèmes, certaines actions pouvant être automatiques 2) navire exploité/contrôlé à distance avec des marins à bord 3) navire exploité et contrôlé à distance sans marin à bord 4) navire entièrement automatique, le système pouvant décider et exécuter par lui-même. Dans un premier temps, l'étude doit identifier les actes ou règles OMI inapplicables pour chaque catégorie. Dans un deuxième temps, l'étude devra déterminer les meilleures règles pour les opérations des MASS en tenant compte, entre autres, des facteurs humains, technologiques et opérationnels. Il faudra considérer d'abord la SOLAS III/17-1 (recueil des personnes) qui demande l'établissement de procédures strictes, SOLAS V/19-2 (dispositifs obligatoires de navigation), Load Lines 10 (renseignements à fournir au bord), puis SOLAS II 1/3-4 (dispositif de remorquage d'urgence) et V/22 (visibilité). La liste doit également inclure en plus de toute règle pertinente SOLAS, le COLREG, Load Lines, STCW, STCW-F, SAR, convention sur le tonnage, et les règles spéciales paquebots SPACE FTP, FTP. De nombreuses interventions ont insisté sur la prise en compte du facteur humain et de la formation. Nautilus indique que 85% des professionnels pensent que des navires sans marins contrôlés à distance sont une menace sur la sécurité en mer.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### MAERSK A DEMANDÉ À L'ABS D'ÉTUDIER L'INFLUENCE DE L'ARRIMAGE SUR LA SÉCURITÉ.

Fin mai, Maersk a signalé avoir missionné l'ABS (classification) pour identifier et évaluer les dangers potentiels de l'arrimage des marchandises dangereuses sur la sécurité des porte-conteneurs. L'ABS indique avoir identifié plusieurs dangers potentiels sur l'arrimage des dangereux, en rapport avec le design des navires, beaucoup n'étant pas mentionnés dans le code IMDG. Maersk a indiqué avoir le souci de la sûreté de ses 9 000 marins, environ, déplorer 5 morts lors de l'incendie du Maersk Honam, et continuer à étudier tous les moyens susceptibles d'améliorer la sécurité des personnels. Les risques détectés seront communiqués pour une concertation avec la profession.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

#### RISQUE DE DÉTENTION POUR TRAFIC DE DROGUE.

Devant la cour suprême britannique, il a été jugé un appel des assureurs du vraquier B Atlantic (38 000 tpl), disant qu'il n'y a pas

de couverture dans les polices standards pour les navires impliqués dans un trafic de drogue (couverture pour interruption d'exploitation due à une détention). Le cas suivant est extrême: le 13 août 2007, après un chargement de charbon dans le lac de Maracaibo (Venezuela) pour déchargement en Italie, une inspection sous-marine a découvert trois emballages de cocaïne (132 kgs) collés à la coque à 10 m de profondeur, près du gouvernail. Le navire a été détenu près de deux ans, amenant les armateurs à déclarer la perte totale et la valeur à l'assurance. D. Williams, assureur du Strike Club, indique qu'un tel cas, problème de trafic de drogue, n'est pas couvert. Les temps de détention sont couverts pour des délais «normaux» pour les intérêts des armateurs, affréteurs ou exploitants par la plupart des polices. D. Williams, en indiquant que le risque est surtout pour les navires reefers, les compagnies en ligne régulière doivent considérer une assurance adéquate (ce genre de garantie est de plus en plus demandé). Par ailleurs, dans bien des pays, la criminalisation du capitaine ou de l'équipage est souvent appliquée.



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**COMMENTAIRE DE L'ICS APRÈS LE REFUS D'ACCOSTAGE DE L'AQUARIUS.**

La semaine du 11 juin, l'interdiction d'entrer dans un port italien pour le navire Aquarius (affrété ONG) avec 629 migrants a amené un commentaire de l'ICS indiquant que cela aurait un impact important sur le shipping dans la région. Actuellement, selon l'OMI, un peu plus d'une opération sur dix de recueil de migrants est opérée par des navires marchands, il semble que l'Italie continue à accueillir ces cas, ainsi que ceux opérés par ses propres navires garde-côtes (Le lundi 11 juin au soir, l'Ubaldo Diciotti, coastguard italien, a accosté à Catane avec 937 migrants). Hinchiffe (ICS) déclare que les politiciens UE ne semblent pas comprendre que ce n'est pas une solution à court terme et qu'on ne peut pas considérer le shipping comme un «pansement» pour un problème humanitaire.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**CHARBON DE BOIS EN VRAC (CONTENEURS).**

Après des enquêtes au sujet de débuts d'incendie sur deux porte-conteneurs, l'Allemagne demande à l'OMI de mettre à jour les règles de transport du charbon de bois en conteneurs. Les deux cas sont, novembre 2015, sur le MSC Katrina et, février 2016, sur le Ludwigshafen Express, des cas de combustion spontanée de charbon de bois chargé en vrac dans des conteneurs (de Bornéo en France). Dans les deux cas l'incendie a pu être maîtrisé (un avec aide extérieure) sans dommage significatif au navire. L'Allemagne demande le classement du charbon de bois en IMDG 4.2. Des recommandations ont été diffusées dans les compagnies concernées pour un chargement en pontée. De plus, Hapag Lloyd signale avoir mis le charbon de bois indonésien sur sa liste d'exclusion.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**PIRATERIE - ATTAQUES**

**ATTAQUE EN MER ROUGE.**

Le 3 avril, le pétrolier chargé MT Abqaiq (pavillon Arabie Saoudite, 300000 tpl) a été attaqué dans le Sud de la mer Rouge (14°29 N, 042°11 E) et légèrement endommagé, mais il a pu continuer sa route, escorté par un navire EUNAVFOR. Des sources indiquent une «Houthi-Iranian attack».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**LE RMS ST HELENA DEVIENT UN NAVIRE-ARMURERIE.**

Le St Helena, dernier «postal ship» britannique assurant les liaisons des îles britanniques en Atlantique (un aéroport a été construit à Sainte-Hélène), a été renommé MNG Tahiti et prendra position comme armurerie flottante dans le voisinage du golfe d'Oman.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**EXEMPLE D'ATTAQUE AU LARGE DU NIGERIA.**

On signale que 12 des 14 membres d'équipage du FWN Rapide (pavillon néerlandais) ont été kidnappés au large de Port Harcourt, le 21 avril. Le navire était en route de Takoradi à Bonny, les deux membres d'équipage restant sont parvenus, par la suite, à mettre le navire en sûreté. Pas de commentaires sur d'éventuels contacts entre les ravisseurs et la compagnie.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**MENACES PAR DRONES AÉRIENS ?**

Ces derniers temps les drones aériens ont fait d'importants progrès en autonomie, charge utile et distance de leur base, alors que les prix baissent. Certains pensent que c'est une menace pour la sûreté de la navigation. Un drone pourrait larguer des explosifs, et les navires au port, au mouillage ou près des côtes seraient bien seuls pour pouvoir éventuellement se défendre. La société Martek (UK) a développé un système (D-FENCE) de détection et de défense contre des drones. Le système est indiqué pouvoir détecter une approche et brouiller le signal de commande et vidéo à une distance de 500 m. Le code ISPS prévoit (partie A, paragraphe 1.3.3) l'interdiction d'introduction d'armes non autorisées, engins incendiaires ou explosifs sur les navires et le Ship Security Plan doit prévoir les contre-mesures correspondantes, le problème est que les drones n'ont pas été prévus.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

**SALAIRES EN SITUATION D'OTAGE, AMENDEMENTS À LA MLC 2006.**

Début mai, on annonce que le Comité Tripartite Spécial (STC) prévu pour mettre en place des amendements à la convention MLC 2006 de l'OIT a adopté un texte pour garantir le paiement des salaires des marins lorsqu'ils sont en situation d'otage. L'amendement devrait être adopté. C. Doumbia-Henry (ancienne directrice à l'OIT) présidente de la World Maritime University qui avait été partie prenante dans les discussions pendant près de 15 ans pour l'élaboration de la convention s'est félicitée, avec l'ITF, de ce progrès.

Le STC en profite pour rappeler aux gouvernements, le souhait de faciliter les sorties à terre et lutter contre les navires abandonnés. Mme Doumbia-Henry rappelle encore la demande d'application de la convention 185 (document d'identité des marins).



#### AMÉRIQUE CENTRALE, MER DES ANTILLES.

Un rapport transmis par Reuters indique une augmentation importante des attaques dans la région, en particulier au large du Venezuela et du Surinam, mais aussi dans les eaux territoriales de Saint-Vincent et Grenadines, de Sainte-Lucie et de Colombie. Ces attaques, contre des navires et bateaux au mouillage ou des pêcheurs, sont en général violentes. Au Surinam, on a signalé plusieurs attaques de pêcheurs avec des morts. En avril la totalité de l'équipage d'un navire de pêche a disparu (12 hommes), présumés morts (trois corps retrouvés). Dans la région, la valeur des pillages est estimée à plus de 1 million USD en 2017.

## TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018

Pour obtenir les textes : [www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr) ou [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

**Arrêté du 8 janvier 2018** relatif aux modalités d'accréditation des organismes d'inspection réalisant le repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante à bord des navires prévues à l'article 3 du décret n° 2017-1442 du 3 octobre 2017 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires.

Texte NOR : TRAT1728012A, publié au JORF n° 0017 du 21 janvier 2018.



**Arrêté du 16 janvier 2018** relatif aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

Texte NOR : TRAT1733791A, publié au JORF n° 0022 du 27 janvier 2018.

**Arrêté du 23 janvier 2018** relatif aux conditions d'aptitude médicale aux fonctions de pilote, de capitaine pilote et de pilote hauturier et de patron pilote.

Texte NOR : TRAT1710822A, publié au JORF n° 0027 du 2 février 2018.

**Arrêté du 29 janvier 2018** relatif à la délivrance d'un agrément pour la formation préalable à l'obtention de l'attestation spéciale passagers. (sur les bateaux de navigation intérieure)

Texte NOR : TRAT1800495A, publié au JORF n° 0034 du 10 février 2018.

**Circulaire du 6 février 2018** relative à la procédure de délivrance du titre unique de francisation et d'immatriculation des navires de commerce et de pêche.

Texte NOR : TRAT1800155N, non publié au JORF mais au BO MTES -MCT n° 2018/2 du 25 février 2018.

[www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr)

**Arrêté du 23 février 2018** portant agrément de l'Association pour la sécurité des appareils à pression (ASAP) pour ce qui concerne des matériels destinés au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1804825A, publié au JORF n° 0057 du 9 mars 2018.

**Arrêté du 23 février 2018** portant agrément de l'APAVE pour ce qui concerne des matériels destinés au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1804827A, publié au JORF n° 0057 du 9 mars 2018.

**Arrêté du 23 février 2018** portant agrément de l'Association des contrôleurs indépendants (ACI) pour ce qui concerne des matériels destinés au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1804820A, publié au JORF n° 0060 du 13 mars 2018.

**Arrêté du 23 février 2018** portant agrément du BUREAU VERITAS SA pour ce qui concerne des matériels destinés au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1804822A, publié au JORF n° 0069 du 23 mars 2018.

**Arrêté du 21 mars 2018** portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines.

Texte NOR : TRAT1806941A, publié au JORF n°0076 du 31 mars 2018.

**Arrêté du 26 mars 2018** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareils AIS Intérieur.

Texte NOR : TRAT1806417A, publié au JORF n° 0083 du 10 avril 2018.

## PARTICIPATION DE L'AFCAN AUX SESSIONS DE L'OMI EN 2018

L'AFCAN participera aux sessions suivantes à l'OMI :

22 - 26 janvier	SOUS-COMITÉ de la conception et de la construction du navire (SDC) - 5e session
19 - 23 février	SOUS-COMITÉ navigation, communications, recherche et sauvetage (NCSR) - 5e session
12 - 16 mars	SOUS-COMITÉ des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) - 5e session
16 - 25 mai	COMITÉ de la sécurité maritime (MSC) - 99e session
16 - 20 juillet	SOUS-COMITÉ de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) - 5e session
10 - 14 septembre	SOUS-COMITÉ du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) - 5e session
22 - 26 octobre	COMITÉ de la protection du milieu marin (MEPC) - 73e session
3 - 7 décembre	COMITÉ de la sécurité maritime (MSC) - 100e session

M. NETTERSHEIM  
M. TYL  
Cdt DERENNES  
Cdt PIZON  
M. FAUDUET  
M. FAUDUET  
Cdt FILLIARD  
Cdt PIZON

# EN PASSANT PAR LES PASSERELLES -

## VILLÉGIATURE À LA CIOTAT, MAI 1968 - PREMIÈRE PARTIE

L'Hélène Delmas était le deuxième navire d'une série de quatre, de conception nouvelle pour la Delmas tout au moins, concernant la conduite du secteur de l'énergie tant au point de vue propulsion que pour les engins de manutention puisque très automatisés, ces navires devaient bénéficier de la marque AUT. Ils étaient en construction à La Ciotat. Les nouveaux principes de l'automatisation, tant théoriques que pratiques, n'étant pas connus des futurs utilisateurs, la compagnie avait fort judicieusement mis sur pied un programme de stages en entreprises pour les principaux des équipages désignés, c'est-à-dire pour chacun d'entre eux le commandant, le second capitaine, le chef mécanicien, le second mécanicien, le radio et l'électricien.

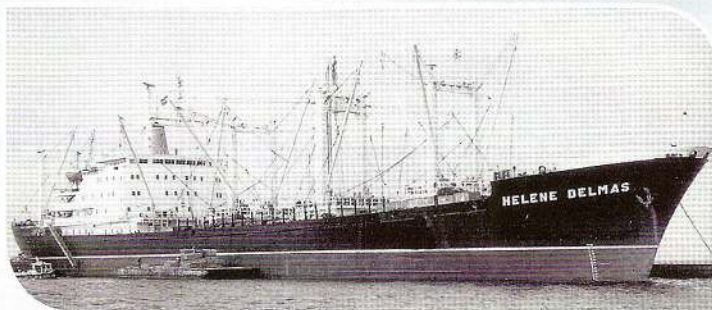
C'est le 12 novembre 1967 que je retrouvai le second capitaine A.C., le chef-mécanicien R.P., le second mécanicien P., l'électricien T. à Nantes. Mais cette période studieuse n'ayant pas d'intérêt pour le lecteur éventuel je n'évoquerai à son propos que l'anecdote suivante : Il s'agit de l'étonnement de clients du café «Le Molière» sis place Graslin qui me voyaient chaque lundi remettre de l'argent aux personnes attablées avec moi. Que pouvaient-ils supposer ? Ce n'était pas le partage du produit d'un «coup» mais simplement la distribution des avances pour la semaine sur indemnités de déplacement, argent que je venais de retirer de la succursale de la Transat, notre agent local, mais évidemment les témoins n'étaient pas censés le savoir. Qui plus est je crois qu'il est interdit par la loi de payer des gens dans un débit de boissons, mais qu'importe c'était plus confortable que l'aurait été une distribution dans la rue.

Quelques mois plus tard vint un premier passage à La Ciotat pour assister, le 16 mars 1968, au lancement de «l'Hélène Delmas», opération toujours spectaculaire compte tenu de l'exiguïté et du faible volume d'eau du bassin ce qui génère une forte lame déferlant sur les quais presque jusqu'au pied des maisons. Pour autant que je m'en souvienne le temps était exécrable et l'eau du ciel vint se mêler à celle de la mer.

Ce fut enfin le 1<sup>er</sup> avril (ce n'est pas un poisson !) la prise de contact réelle avec le chantier et le suivi des travaux afin d'épauler le commandant F. et le chef mécanicien H. chargés de la surveillance de la construction des quatre navires de la série, les quatre «Filles». L'embryon d'équipage était composé de ceux qui avaient suivi les stages, l'électricien T. ayant été remplacé par M., plus le graisseur extérieur L.. C'était une excellente équipe tant au point de vue professionnel qu'état d'esprit, ce qui fut fort appréciable lorsque certains événements survinrent par la suite.

Chacun avait pris ses quartiers selon les possibilités offertes par l'hébergement local. Le second capitaine, sa femme et leur jeune fils s'étaient installés dans une maisonnette meublée annexe du logis principal d'un ancien ouvrier des chantiers et de son épouse, personnes sympathiques et accueillantes. Le chef mécanicien avait son point de chute principal à Toulon dans de la famille et j'avais quant à moi pris pension à l'hôtel Chantemer. Les autres étaient disséminés en ville.

Nous disposions d'une pièce dans l'immeuble administratif situé à l'entrée des chantiers et ce n'était pas le travail qui manquait. Surveillance et réception des travaux d'achèvement, et chaque matin une



pile de «feuilles d'attachement» nous attendait sur nos bureaux. En principe les mécaniciens se chargeaient de la partie machine, le second capitaine et moi nous consacrant à celle du pont alors que le radio et l'électricien passaient de l'une à l'autre. J'ai écrit «en principe» car il arrivait fréquemment qu'un déséquilibre dans la répartition des tâches oblige les uns ou les autres à sortir du «domaine de son art» et à épauler ses collègues. C'est ainsi qu'il m'a fallu ramper bien des fois dans des ballasts, même à combustible, pour y vérifier soudures et tuyautages, alors que dans d'autres cas, le chef mécanicien s'assurait de la bonne finition des menuiseries.

Comme il fallait bien subvenir à nos besoins matériels, j'avais ouvert dans la succursale locale d'une banque marseillaise un compte à mon nom que j'alimentais régulièrement soit en y faisant effectuer des virements par le siège, soit en allant chercher des espèces chez Freycinet-Fabre notre agent phocéén. Puis, comme je l'avais déjà fait au cours des stages, je distribuais à chacun les indemnités de déplacement, en général autour d'une table de café, pratique qui, comme déjà dit, serait paraît-il strictement interdite par la loi. Mais cela ne m'a jamais inspiré le moindre sentiment de culpabilité.

L'équipe était bien soudée lorsque, la fin des travaux approchant, elle fut complétée par six nouveaux arrivants dont le 3<sup>e</sup> mécanicien, le 1<sup>er</sup> lieutenant, le bosco et le maître d'hôtel, ceci afin d'avoir un noyau d'équipage disponible pour les premiers essais en mer.

Bien que le travail de suivi de la construction ait été fort intéressant, la finalité était quand même d'aller naviguer et ce jour arriva enfin. Un certain samedi, c'était au début du mois de mai, nous nous présentâmes au petit matin à la porte des chantiers pour constater, à notre grande surprise, que celle-ci était toujours close, sans aucun signe d'activité derrière les grilles, ce qui était bizarre même pour un samedi matin. Mais un cadre responsable était cependant là pour nous accueillir. Il nous informa qu'un mouvement de grève avait conduit à reporter les essais mais que cela ne durerait certainement pas, que cela s'arrangerait au cours du week-end et que nous n'avions qu'à revenir lundi matin pour prendre la mer. Il avait dit «lundi» mais sans préciser lequel car je ne sais pas si ce fut effectivement un lundi mais cette reprise du travail n'eut lieu que courant juin, reportant à la fin de ce mois les premiers essais et cela pour les raisons que l'on sait.

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