

# AFCAN

*Informations*



photo E. Guegueniat

N°123

Septembre  
2019



# 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

	Pages
Editorial .....	3
Rouen, l'Armada, juin 2019 .....	4-5
CESMA. 24th Council meeting & AGA 2019 .....	6-8
O.M.I. : 101e session du Comité de la sécurité (M.S.C.) .....	9-14
World maritime day à l'I.P.E.R Le Havre, 3 juillet 2019 .....	15-16
Plaidoyer pour une formation ISM obligatoire .....	17-20
European maritime day - Lisbonne 16-17 may 2019 .....	21-22
L'intelligence artificielle, panacée ou mirage ? .....	23-25
Décès du commandant F. Van Wijnen .....	26
Marin d'eau douce, métier d'avenir .....	27-28
Textes parus au Journal Officiel au 2 <sup>e</sup> trimestre 2019 .....	27
Nouvelles, lettres et extraits, juillet-août 2019 .....	29-34
Séminaire IALA sur la révision des directives OMI pour les VTS .....	35
En passant par les passerelles, l'Armorique et le Côtes du Nord .....	36



### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2019

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 2020	Fin de mandat en 2021	Fin de mandat en 2022
B. Appery	J.P. Côte	H. Ardillon
P. Blanchard	J. Portail	C. Chabillon
O. Court	B. Derennes	J.F. Gicquiaud
M. Guillemot	N. Desbois	FX. Pizon
F. Hardy	T. Coubes	J.R. Varailon-Laborie
Ph. Pieraggi	S. Zamora	Y. de Villars

## Bureau de l'Afcan

**Président** : Cdt Pierre BLANCHARD.

*president@afcan.org*

**Vice-président** : Cdt Hubert ARDILLON.

*hubert.ardillon@afcan.org*

**Vice-président** : Cdt Christophe CHABILLON.

*christophe.chabillon@afcan.org*

**Vice-président** : Cdt François Xavier PIZON.

*fx.pizon@afcan.org*

**Secrétaire général** : Cdt Bertrand DERENNES.

*courrier@afcan.org*

**Trésorier** : Cdt Jacques PORTAIL.

*tresorier@afcan.org*

**Conseil juridique** : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

*juridique@afcan.org*

**Conseil ISM-ISPS** : Cdt Bertrand APPERRY.

*conseil.ism-isps@afcan.org*

## Présidences de Régions

Nord & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - *marseille@afcan.org*

Sud-Est & outremer :

*aquitaine@afcan.org*

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *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 - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

## QR code Afcan



photo cargolaw.com

# Editorial

## Les routes maritimes sont-elles sûres ?

**Les rues de Paris ne sont plus sûres disait Pierre Desproges dans l'un de ses sketches, en serait-il de même des routes maritimes ?**

Ces derniers mois ont été particulièrement mouvementés d'un point de vue sûreté pour les navires marchands : attaques à Fujairah, dans le détroit d'Ormuz, détention de navires pour des raisons géopolitiques, piraterie dans le golfe de Guinée : il ne fait pas bon naviguer dans certaines eaux en ce moment.

Pour avoir passé les 3 derniers mois dans le golfe de Guinée (et y naviguer régulièrement depuis 2013) je vais vous parler de ce point chaud. Il concentre la majeure partie des actes de piraterie du monde et la quasi-totalité des enlèvements de marins : 201 actes et 41 kidnappings en 2018 (source BMI : Bureau Maritime International), il semble malheureusement que la forte hausse de 2018 se confirme en 2019. Les actions sont violentes, organisées, avec des moyens permettant un large rayon d'action, le but étant la prise d'otage en vue de demander des rançons.

Un exemple : le 13 juillet dernier un navire turc a été attaqué à 124 miles nautiques du Nigeria, sur les 18 membres d'équipage 10 ont été pris en otage.

La sécurisation de la zone est très compliquée : on ne peut pas organiser de convois avec escorte militaire comme à Ormuz car il n'y a pas de route standard. Dans le golfe Arabo-Persique les choses sont « simples » : les navires entrent lèges et ressortent chargés tous par la même route. Dans le golfe de Guinée les navires pratiquent le cabotage ou arrivent d'endroits très variés : d'Amérique, d'Europe ou d'Asie par l'Afrique du Sud : il est donc impossible d'établir un corridor sécurisé. Le navire que je commande effectue du cabotage sur zone et des opérations de ship to ship, les escales se déclenchent du jour pour le lendemain, voire pour le jour même. Il est très difficile dans ce cas de planifier une escorte, sauf à avoir un bâtiment militaire pour chaque navire marchand ce qui est bien entendu irréaliste.

N'y a-t-il donc rien à faire ? Le processus de Yaoundé avait posé en 2013 les bases d'une stratégie régionale de lutte contre la piraterie. Il semble bien que les résultats ne soient pas à la hauteur des attentes, c'est le moins que l'on puisse dire. En juin dernier le gouvernement indien a interdit à ses ressortissants de travailler sur des navires dans le golfe de Guinée. Ce geste fort incitera peut-être d'autres pays à le suivre et ainsi mettre la pression sur les pays riverains.

En attendant une hypothétique amélioration, les capitaines sur zone ne peuvent que faire preuve de la plus grande prudence et suivre les recommandations du BMP5 tout en espérant pouvoir un jour mettre les gilets pare-balles au placard.

*Cdt Pierre BLANCHARD, Président*

# ROUEN, L'ARMADA, JUIN 2019



L'Armada de Rouen, rendez-vous de grands voiliers mais aussi de bâtiments militaires, a son origine en 1986 pour célébrer le centenaire de la livraison de la Statue de la Liberté aux Etats-Unis d'Amérique (la Course de la Liberté). Puis en 1989, on fêta le bicentenaire de la Révolution française, sous le nom de «Voiles de la Liberté». En 1994 eut lieu le deuxième rendez-vous avec «l'Armada de la Liberté» pour commémorer le cinquantième du débarquement en Normandie. De rendez-vous en rendez-vous, 1999 «L'Armada du Siècle», 2003 puis 2008 et 2013. Et enfin 2019 correspondant aux soixante-quinze ans du débarquement en Normandie.

Bien évidemment, je n'ai pas pu aller me promener et visiter les navires, voiliers ou militaires, lors des cinq premières Armadas, devant participer à mon armada personnelle, un seul navire, pas dans le port de Rouen, pas de voiles mais quelques centaines de milliers de barils de pétrole à bord.

Je me souviens cependant de celle de 1994, car en congés, celle où l'on pouvait voir sur les quais des personnes d'un

certain âge (dont mon père) regarder avec un voile humide dans les yeux le dernier Liberty Ship navigant le «Jeremiah O'Brien».

2013 et 2019, en retraite, il m'a été plus facile d'aller me promener sur les quais de Rouen. Cette année, un changement de taille pour les visiteurs : les quais sont (enfin ?) fermés et accessibles uniquement par des portiques. Bien sûr quelques grincheux s'en sont plaints, quelle attente à l'entrée principale rive droite ! Mais c'est la première fois, je crois, que l'on mettait ici en place un semblant de code ISPS. Pour le site, pas pour monter à bord de chaque navire visité.

De même l'environnement n'a pas été oublié. Tous les matins, une péniche collectrice des poubelles descendait et remontait la Seine avec arrêt le long de chaque navire. Cette année, il était demandé aux équipages de trier leurs bouteilles en plastique et en verre afin d'assurer leur recyclage. Un mémo pour le tri a ainsi été rédigé (et distribué) en quatre langues (français, anglais, espagnol et russe). En tout, ce sont quelques 15 tonnes de déchets par jour qui auront été col-

lectés. Et cerise sur le gâteau, le syndicat de traitement des déchets de l'agglomération rouennaise a répondu favorablement à la demande des organisateurs pour gérer GRATUITEMENT la collecte et la valorisation des déchets produits à bord des navires. La Seine ne s'en porte que mieux. Comme quoi quand on veut, on peut !

Je suis donc allé voir et j'ai également essayé de visiter des navires pendant 5 jours sur les 10 jours de leur présence. Qu'en ai-je retenu ?

Les grands voiliers : quand on pense que ces navires (Cuauhtemoc, Kruzenshtern, Mir, Eagle, Mircea, Shahab Oman II, Cisne Branco, Dar Mlodzeizy, Sedov) sont tous des navires écoles, et que pas un seul n'est français.

Faire naviguer, faire s'amariner nos apprentis marins de l'ENSM serait sans doute une bonne chose. D'autant qu'ayant parlé avec certains «cadets» je me suis aperçu qu'ils continuaient à apprendre le maniement du sextant et à naviguer sur cartes papier même si l'ECDIS est à bord, entre autres choses, et que cela leur plaisait !

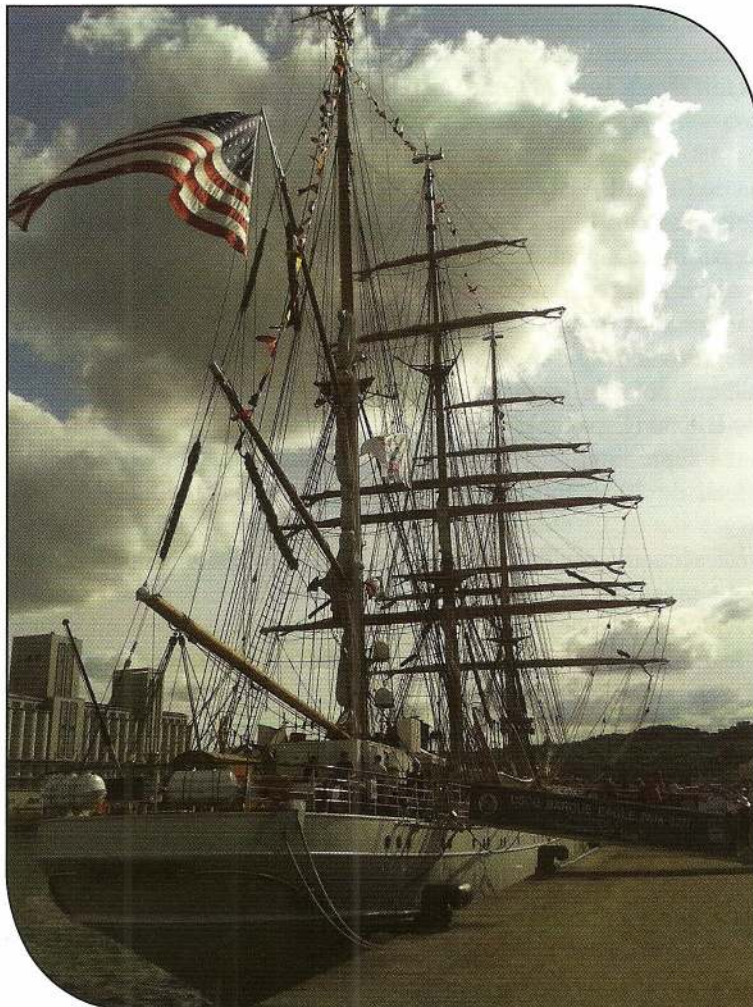
Les navires militaires : cette fois-ci, je n'ai pu en visiter aucun. Plus qu'étonné de voir qu'à quai à Rouen avec le nombre de touristes venus, il fallait présenter une pièce d'identité française pour pouvoir monter sur la «Bretagne». C'est le regret que je garde de cette édition de l'Armada. À priori il n'y avait pas la même restriction nationale pour monter sur le navire belge ou marocain. Que pouvait-il y avoir de

«secret défense» accessible à bord ? Par contre l'équipage de la «Bretagne», en collaboration avec les pompiers, avait mis en place pour les enfants une expérimentation de lances à incendie, avec tenue et casque. Là aussi la queue était relativement importante.

L'Hermione : c'était l'attraction de l'Armada. Dès l'entrée du site, les visiteurs ne pensaient qu'à aller voir l'Hermione. Mais ce fut une déception personnelle. Les plusieurs heures de queue pour monter à bord ne m'ont pas encouragé, surtout que le jour où nous étions décidé d'y aller en famille s'est avéré être jour de relève d'équipage, donc sans visite possible ! Et puis je dois dire que pour l'avoir visité à Rochefort plusieurs fois lors de sa construction (qui a duré un certain nombre d'années), bizarrement, je l'ai trouvé plus petit et moins joli à voir malgré ses belles peintures.

Enfin parmi ceux visités, 2 sister ships : le Mircea (Roumain) et l'Eagle (US). Un autre sister ship le Sagres III (Portugais), bien qu'annoncé, n'est pas venu. Mais je l'avais déjà visité lors d'une édition précédente. Deux superbes navires, surtout le Mircea qui a vraiment enchanté mes yeux. Quant à l'Eagle, j'ai surtout eu le plaisir de monter à bord du navire école des USCG. Et pour les avoir vus venir si souvent sur mon navire pour inspection, je n'ai pu m'empêcher de leur faire remarquer, gentiment, que 18 personnes ensemble sur la coupée pour monter à bord, ce n'était pas très «safe»... Certainement très mesquin, mais on a les plaisirs qu'on peut !

*Cdt Hubert Ardillon  
Vice-président de l'AFCAN*



# CESMA. 24TH COUNCIL MEETING & AGA 2019



Cette année l'Assemblée Générale Annuelle était organisée à Anvers, en Belgique, à l'invitation de l'association KBZ (Koninklijk Belgisch Zeemanscollege).

Anvers, 2e port européen, 1er suivant les calculs de nos amis Belges, nul besoin de présenter ce port et cette ville, les adhérents AFCAN n'y ayant pas fait escale au moins une fois ne devant pas être très nombreux.

Le 9 mai avait lieu la réunion du Conseil, à laquelle assistaient les représentants de 15 associations, soit 12 pays de l'UE : Belgique (pays hôte) ainsi que, par ordre alphabétique, Allemagne, Bulgarie, Croatie, Espagne, France, Irlande, Italie, Lettonie, Monténégro, Pays-Bas, et Slovénie. Manquaient à l'appel, si l'on peut dire, les représentants de la Finlande, de la Lituanie, du Portugal, ainsi que pour les pays présents les associations de capitaines de Bilbao (Espagne), et Yatch Masters (Italie). Au total CESMA représente plus de 1100 capitaines européens. Soit un total de 20 membres plus 4 membres individuels.

Le Conseil a tout d'abord été accueilli par le capitaine Alan PELS, président du KBZ. Le président de CESMA, le capitaine Hubert ARDILLON (AFCAN, France) a ouvert la réunion. Après avoir remercié le KBZ pour son invitation, fait part des excuses reçues des membres absents et une présentation sommaire des membres présents, l'ordre du jour du Conseil a été adopté.

Cette année, le Bureau n'était pas au complet. En effet le secrétaire général Fredrik van WIJNEN (Pays-Bas) était absent pour raison de santé.

Pas d'adoption des minutes du Conseil précédent, suite à l'absence de ce document. Puis le capitaine Dimitar DIMITROV (Bulgarie), deputy president, a présenté les comptes

et le budget de la Confédération, préparé sur son lit d'hôpital par le secrétaire général. Les comptes nous ont permis de noter le solde légèrement bénéficiaire en fin d'année 2018, même si le poste de dépense des activités (frais de déplacement) a été supérieur au budget. Le budget 2019 est présenté stable à 14 000 euros. La somme de 8 000 euros a pu être transférée cette année sur un compte livret rémunéré, ce qui permet à CESMA d'avoir une réserve de 2 années de budget. Les comptes ont été approuvés par le Conseil.

Suite au budget, le capitaine Dimitar DIMITROV, a présenté le rapport d'activité écrit par le secrétaire général. 2018 a été une année avec de nombreux déplacements. Rapport adopté par le Conseil.

La présentation de ce rapport d'activité s'est poursuivie par une discussion sur la fonction de secrétaire général. Le président a expliqué la situation avec le secrétaire général actuel et son état de santé. Il doit être noté que le secrétaire général ne peut pas continuer ainsi, même s'il a travaillé à l'organisation du Conseil et de l'AGA jusqu'au dernier moment, mais sur un lit d'hôpital. CESMA doit trouver un (ou des) successeur au secrétaire général. Le problème de sa succession a été largement et longuement évoqué, chaque membre ayant pu faire valoir ses idées quant à la façon dont cette succession devait prendre forme : la nécessité de ne pas être seul, d'avoir un assistant, de vivre relativement près, ou d'avoir de grandes facilités de déplacement vers le lieu de discussion qu'est Bruxelles. À partir de ces discussions, et après avoir noté toutes les tâches (liste non exhaustive) dont s'occupait Fredrik van WIJNEN (à la fois secrétaire général et trésorier), il est ressorti que le poste de secrétaire général devait être scindé en plusieurs fonctions : gestion des mails, invitations aux différents colloques, séminaires ou forums

de discussion, répartition des déplacements en fonction du lieu, tenue de la trésorerie, édition de la revue CESMA News, etc. Il a été décidé qu'à la fin de l'été le président ferait une demande aux associations de présenter un ou des candidats aux postes de «nouveau» secrétaire général ainsi que défini précédemment. Le but étant que les candidats puissent se faire connaître avant la fin de l'année pour une élection lors du prochain Conseil prévu en mai 2020. Le Conseil pourrait ainsi être composé de cinq personnes au lieu de quatre actuellement (trois si l'on considère l'indisponibilité du secrétaire général actuel).

À la fin de cette discussion, le capitaine Fredrik van Wijnen est élu à l'unanimité membre honoraire de CESMA.

Une autre discussion sur la tenue des Conseils et Assemblées générales. Il est devenu habituel d'avoir des présentations sur des sujets maritimes lors de la matinée de l'Assemblée générale, ce qui diminue le temps consacré à l'Assemblée elle-même.

La journée du 10 mai (AGA) étant déjà prise pendant toute la matinée par des présentations, le Bureau propose de commencer l'étude des résolutions de CESMA en fin de Conseil. Une proposition faite par le capitaine Dimitar DIMITROV de regrouper dans un préambule certaines des résolutions passées, toujours en vigueur certes, mais ne présentant pas un caractère d'actualité immédiate. Proposition acceptée, après discussions, vives pour certaines. Voir les résolutions en fin de rapport.

Le Conseil terminé, les membres ont été invités, par le KBZ, à visiter AMA (Antwerp Maritime Academy) où son directeur nous attendait.

Le lendemain, 10 mai et toujours à Anvers, se tenait l'Assemblée Générale Annuelle, toujours à l'hôtel Hilton. Une assistance nombreuse (nombre de capitaines Belges) était venue pour, après les mots d'accueil et de remerciements d'usage, écouter les présentations suivantes, dont le thème était : «The future of shipping» :

- "The shipowner view" par Monsieur Alexander SAVERYS, CEO CMB NV. Après quelques mots sur la société CMB, une présentation des "challenges" auxquels doivent faire face les compagnies maritimes, ainsi que les capitaines. Challenges d'ordre environnementaux, et les investissements associés, particulièrement le moteur à hydrogène en ce qui concerne sa société.
- "Autonomous shipping and its effect on maritime education and training" par le capitaine Rowan van SCHAEAREN, directeur de l'Académie maritime d'Anvers. Il parla des méthodes de formation et des nouvelles installations de l'académie, rapprochant les techniques digitales actuelles avec le savoir traditionnel et le besoin d'entraînement à la mer.
- "Climate change & shipping" par le capitaine Wilfried LEMMENS, Royal belgium shipowner association. Présentation axée sur les exigences futures : amélioration constante du management des navires (routes, vitesse), nouvelles techniques de construction, combustibles alternatifs (méthane, méthanol, hydrogène, etc.)
- "The flag tstate view" par Monsieur Eugeen van CRAEYVELT, administration maritime belge. Il expliqua le besoin

de plus d'inspections et d'audits externes des compagnies et des navires, plus de contrôle par les administrations, et que l'autorité maritime belge n'était pas en faveur d'une délégation de ces inspections à une société externe. Il indique que la Belgique allait insister à l'OMI pour l'implémentation d'une "maritime single window" en Europe ainsi que dans le monde pour diminuer les tâches administratives du capitaine. Pour lui, la "maritime single window" devrait être en service à l'horizon 2024.

- "Implementation of today's and tomorrow's technology in shipping" par Monsieur Kenneth RUYTS, Partner Westray. Pourquoi et comment, puisqu'il y a de plus en plus de navires, et donc de plus en plus d'accidents, l'intelligence artificielle va permettre de réduire les risques, les ordinateurs n'étant jamais fatigués (!!!).
- "How will autonomous and unmanned ships affect maritime law" par le commander Walter VERSTREPEN, legal advisor admiralty. Retour sur les différents degrés d'autonomie et sur les lois internationales, régionales (Europe) et nationales. Il insista sur le fait qu'un navire autonome est un navire, avec toutes les conséquences juridiques que cela suppose. Pour lui, le rôle d'un "contrôleur terrien" d'un navire autonome doit être assimilé à celui d'un capitaine de navire, avec toutes ses fonctions de représentation légale et de responsabilités.
- "The challenges of digitalisation" par Madame Natalie SHAW, International chamber of shipping. Elle a insisté sur le rôle des ONG sur la révision de STCW alors que l'arrivée des navires autonomes va permettre sans doute la venue sur le marché de nouveaux armateurs sans expérience dans le shipping.



## RESOLUTIONS FROM 24th CESMA AGA ON 10TH MAY 2019 AT THE HILTON HOTEL ANTWERP, BELGIUM.

Suite aux diverses questions que l'assistance a pu poser, cette matinée s'est conclue sur le constat qu'il n'y avait pas encore de cadre légal en terme de responsabilité pour les navires autonomes.

L'après-midi a été consacrée à l'Assemblée générale. Après présentation des membres du Bureau et quelques mots sur l'absence de secrétaire général, adoption de l'ordre du jour : adoption des minutes de l'AG de 2018 à Kotor, manifestation du souvenir pour le Betelgeuse à Bantry Bay (capt KAVANAGH, IIMM), rapport sur les suites juridiques de l'accident du Jolly Nero à Gênes, (capt LETTICH, CNPC), VTS v/s Master (capt GEENEVASEN, NVKK), conséquences sur la navigation des navires citerne en Baltique en hiver, suite au réchauffement climatique et à la non-utilisa-

tion de navires brise-glace (perte de savoir-faire en la matière), courrier adressé par l'association finlandaise.

L'Assemblée générale a été conclue par la présentation de l'association croate UKPTM pour l'organisation de l'Assemblée générale de 2020 à Rijeka.

The CESMA members attending CESMA AGA in Antwerp, Belgium noted with concern the problems of piracy, safety of ro-ro, ropax and cruise ships, decrease of employment of EU seafarers, continued illegal immigrants in the Mediterranean, mooring accidents involving approved equipment, different practices in simulator training in EU countries, excessive paperwork on board commercial ships, decrease of traditional navigational skills, decreased employment of EU seafarers and continued accidents some with fatal end with Very Large Ore Carriers (VLOC's) sticks on the following resolutions of primary importance for shipmasters:

**Resolution nr. 1: Implementation of sulphur cap and ballast water management.** The 24th Annual General Assembly in Antwerp noted serious problems the shipmasters and crew face with the implementation of 2020 sulphur cap and prosecution of seafarers on violations of the existing rules from the companies and suppliers of fuel. The bunkers nowadays are ordered by the ship operators and the latter receive all the documents concerning the fuel beforehand. If any problems arise in implementation of sulphur contents restrictions in the fuel or compliance with ballast water management rules the masters are blamed and there are several cases with serious charges against shipmasters. The delegates insist on EU institutions to adjust the existing rules to the latest industry and information technology developments and not to blame the shipmasters for the violations coming from the shore parties involved in ship operation and shipmanagement.

**Resolution nr. 2: Criminalisation of seafarers.** The 24th Annual General Assembly in Antwerpen again noted that the problem of criminalisation 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 final verdict has been pronounced. Moreover masters are urgently advised to consider taking risk insurance.

**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 watch keepers, 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 nr. 4: Shipmaster key role in navigating the ship in VTS control areas.** The Assembly discussed the safety of ships when navigating in VTS surveillance areas and the current trend to restrict the shipmasters' decisions in favour of more authority by the VTS operators. CESMA urges European institutions and national legislative bodies to respect the shipmaster's overriding authorities as per ISM Code in saving life at sea, the ship and marine environment.

Antwerp Belgium 10th, May 2019

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



Photo KBZ

# O.M.I. : 101<sup>E</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)



La 101<sup>e</sup> session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 5 au 14 juin 2019, sous la présidence de M. Bradley GROVES (Australie).

## ALLOCATION D'OUVERTURE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

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

- l'exercice de définition pour les MASS
- les audits GBS pour les vraquiers et pétroliers
- la sécurité d'utilisation des fuel-oils et la qualité des livraisons
- les 223 cas de piraterie en 2018
- la migration en 2018 et l'affaire du pétrolier détourné vers Malte
- les 6<sup>e</sup> réunions des Sous-comités NCSR, SSE et HTW
- la sécurité des navires de pêche, et la ratification des accords du Cap

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

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

## TRAVAUX DU MSC 101

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

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

Ont participé à cette 101<sup>e</sup> session du Comité de la sécurité maritime 101 délégations d'États membres.

### II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

NIL

### III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le Comité a adopté les projets d'amendements aux recueils FSS, IGF, LSA, qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024, conformément aux Recommandations relatives à l'entrée en vigueur des amendements à la Convention SOLAS de 1974.

Le Comité a adopté les projets d'amendements aux recueils IBC, ESP de 2011, et au Code IMSBC qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

## IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

*Il faut s'attendre à des difficultés avec certaines administrations maritimes, car les prescriptions de l'OMI manquent de précision. Il faut séparer les types de mesures qui doivent être prises : d'une part les mesures passives telles que l'existence de pare-feu, antivirus, et mise à jour des systèmes d'exploitation, ainsi que la mise hors réseau des sauvegardes après la mise à jour, et les mesures actives de recherches des failles de sécurité et de diffusion de virus inconnus. Les mesures actives nécessitent un personnel spécialisé de haut niveau, et dont le spectre d'activité est très large, dépassant ce qui peut et doit être fait à bord.*

### Renseignements sur les faits nouveaux concernant la sûreté maritime

Le Comité a pris note de la déclaration commune des délégations de l'Arabie saoudite, des Émirats arabes unis et de la Norvège, qui apporte les conclusions préliminaires de l'enquête sur les attaques coordonnées contre quatre pétroliers (deux sous pavillon saoudien, un sous pavillon norvégien et un sous pavillon des Émirats arabes unis) qui se sont produites le 12 mai 2019 dans la zone de mouillage au large du port de Fujairah. La République islamique d'Iran et du Sultanat d'Oman ont fait part de leurs préoccupations au sujet de ces attaques. Ces déclarations figurent à l'annexe 38 du compte-rendu du MSC 101.

### Gestion des cyber-risques maritimes

Le Comité a estimé que la gestion des cyber-risques maritimes doit être incorporée dans les plans de sûreté ISPS des navires sans que cela se traduise obligatoirement par un système parallèle de gestion de la cybersécurité. Le Comité a confirmé que la résolution MSC.428(98) sur la gestion des cyber-risques maritimes énonçait les prescriptions de l'Organisation établissant que les administrations doivent s'assurer que les cyber-risques sont pris en considération dans les systèmes de gestion de la sécurité définis dans le Code ISM, et que cela devait être attesté par un document de conformité et un certificat de gestion de la sécurité.

### Accès aux ports et aux navires par les fournisseurs des navires

Le Comité a rappelé qu'en vertu du Code ISPS, un plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) doit spécifier les procédures visant à faciliter :

1. les permissions à terre du personnel du navire ou les changements de personnel;
2. l'accès des gens de mer aux services sociaux et soins médicaux à terre;
3. l'accès au navire des visiteurs, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer; et
4. l'accès au navire du personnel d'appui basé à terre, y compris les personnes participant à la livraison des provisions de bord et des hydrocarbures de soute.

Le Comité a rappelé également que le port, les exploitants des installations portuaires et le personnel de sûreté étaient tenus de maintenir l'équilibre entre les exigences liées à la sûreté et les besoins du navire et de son équipage.

Le Comité a estimé qu'il était nécessaire que le personnel autorisé puisse accéder au navire et que les autorités portuaires veillent à ce que les agents de sûreté de l'installation portuaire coordonnent les tâches relatives aux documents requis et aux formalités avec l'agent de sûreté du navire, si possible, avant l'arrivée du navire dans l'installation portuaire.

## V. EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE (RSE) POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES (MASS)

*La hantise des administrations maritimes est que des navires autonomes soient mis en service avant que la réglementation appropriée soit effective. Déjà, un bac entièrement autonome fonctionne sur un fjord. D'où une certaine précipitation dans la réalisation de l'exercice de définition réglementaire. C'est un travail énorme, car il faut examiner chaque terme de réglementation sous les 4 types d'autonomie. Pour le seul code STCW, il y a environ 60 règles, ce qui nécessite donc 240 réponses.*

*La vraie question qui se pose est le montant des primes d'assurances pour ces navires plus ou moins autonomes. Cela risque d'en empêcher l'exploitation commerciale.*

### État d'avancement de l'exercice de définition réglementaire

Le Comité a noté que le Secrétariat, pour remédier aux lacunes dans les règles ou règlements, a créé pour chaque instrument et chaque degré d'autonomie un onglet «Observations générales» dans le module du GISIS consacré au RSE.

Le Comité a décidé que le module du GISIS consacré au RSE intégrerait les observations d'ordre général.

Le Comité a examiné le document MSC 101/5/4, présenté par la Finlande et la France qui établit une liste de termes dont la compréhension varie considérablement suivant les différentes parties prenantes. Ce document propose d'utiliser d'autres termes et d'élaborer un projet de glossaire afin de faciliter les futurs travaux sur les navires de surface autonomes. 16 délégations ont soutenu le document, mais les oppositions ont été plus nombreuses, venant aussi de plusieurs pays européens, déclarant notamment :

- un appui sur plusieurs des conclusions mais à examiner à l'issue du RSE.
- l'examen en détail du glossaire est essentiel, mais pas à ce stade des travaux.
- les termes et définitions actuellement employés dans le cadre du RSE ont été approuvés à l'issue de longs débats.
- les termes et définitions doivent être arrêtés de façon définitive en coopération avec d'autres organisations internationales.

- le Comité technique 8 de l'ISO est en train d'élaborer une norme internationale appropriée qu'il soumettra au MSC 102.

À l'issue de ces interventions, le Comité a décidé qu'il faudra examiner la question du glossaire une fois que le RSE aura été achevé, en même temps que le document de l'ISO relatif à la nouvelle norme en préparation qui devrait être soumis au MSC 102.

*Le Comité a donc décidé d'éventuellement examiner la cohérence des terminologies une fois la réglementation établie. Il aurait pourtant été utile de se mettre d'accord avant de continuer.*

### Rapport du Groupe de travail

Le Comité a approuvé le rapport du groupe de travail, et le mandat du groupe de travail intersessions.

### Directives intérimaires relatives à la mise à l'essai des navires de surface autonomes

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1604 sur les Directives intérimaires relatives à la mise à l'essai des navires de surface autonomes.

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

### Renseignements sur la nouvelle fonctionnalité du module du GISIS «Points de contact nationaux» permettant d'établir une réserve d'auditeurs GBS

Le Comité a approuvé l'utilisation de cette nouvelle fonctionnalité du module du GISIS et il a demandé aux États membres et aux organisations internationales de désigner des auditeurs qualifiés directement dans le GISIS.

### Projet d'amendements aux Directives générales pour l'élaboration de normes de l'OMI en fonction d'objectifs (MSC.1/Circ.1394/Rev.1) (Directives générales)

Le Comité a approuvé le projet de texte révisé des Directives générales pour l'élaboration de normes de l'OMI en fonction d'objectifs, pour sa diffusion par la circulaire MSC.1/Circ.1394/Rev.2.

## VII. MESURES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES NON-SOLAS EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES

Le Comité a chargé le Sous-comité NCSR 7 d'examiner comment renforcer la sécurité des navires non soumis à la Convention SOLAS, y compris éventuellement en élaborant des amendements à la Convention SOLAS et/ou au Recueil sur la navigation polaire, et de donner un avis au Comité;

le Comité a approuvé le projet de résolution de l'assemblée intitulée «Mesures de sécurité intérimaires applicables aux navires non soumis à la Convention SOLAS exploités dans les eaux polaires», en vue de le soumettre à l'A 31 pour adoption.

## VIII. ÉLABORATION D'AUTRES MESURES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES NAVIRES SUR L'UTILISATION DU FUEL-OIL

Mesures visant à améliorer la sécurité des navires sur l'utilisation du fuel-oil

Le Comité a approuvé la méthode de travail permettant d'évaluer la nécessité d'autres mesures pour améliorer la sécurité des navires

sur l'utilisation du fuel-oil, et il a décidé de prendre d'autres mesures d'urgence en ce sens.

En conséquence, le Comité a chargé le Groupe de travail d'effectuer les travaux suivants :

- en tenant compte des résultats du MEPC 74, examiner les propositions qui figurent dans les documents MSC 101/8 et MSC 101/8/2, les autres mesures visant à améliorer le respect des prescriptions de la Convention SOLAS relatives au point d'éclair et l'élaboration d'un module du GISIS sur la sécurité du fuel-oil.
- examiner et élaborer en urgence des recommandations visant à renforcer la sécurité des navires sur l'utilisation de fuel-oil.

#### **Interprétation uniforme des arrangements concernant les caisses de combustible**

Le Comité a chargé le Groupe de travail de mettre au point le texte définitif du projet de circulaire MSC sur l'Interprétation uniforme de la règle II-1/26.11 de la Convention SOLAS, en prenant en considération les documents MSC 101/8/1 et SDC 6/9/4.

Après avoir noté que le Groupe de travail n'avait pas pu parvenir à un consensus sur ce projet, le Comité a chargé le SDC 7 d'examiner de nouveau l'élaboration d'une interprétation uniforme de la règle II-1/26.11 de la Convention SOLAS.

#### **Mesures intérimaires recommandées et plan d'action**

Le Comité a adopté la résolution MSC.465(101) sur les mesures intérimaires recommandées pour améliorer la sécurité des navires sur l'utilisation de combustibles, dont le texte figure en annexe 12 et il a approuvé le plan d'action connexe qui figure à l'annexe 13.

#### **Module du GISIS à utiliser pour signaler le non-respect des prescriptions relatives au point d'éclair**

Le Comité a approuvé la création d'une plateforme sur le GISIS pour signaler le non-respect des prescriptions relatives au point d'éclair, en l'intégrant de préférence dans la plateforme relative à l'Annexe VI de MARPOL.

#### **Constitution d'un groupe de travail par correspondance**

Afin de faire progresser les travaux pendant la période intersessions, le Comité a constitué un groupe de travail par correspondance sur la sécurité du combustible, dont les travaux seront coordonnés par l'Allemagne et qui aura le mandat suivant :

1. examiner l'élaboration des prescriptions obligatoires sur la notification à l'Organisation des cas confirmés dans lesquels des fournisseurs de combustibles n'ont pas respecté le point d'éclair prescrit.
2. examiner l'élaboration des prescriptions obligatoires exigeant que les gouvernements contractants à la Convention SOLAS prennent les mesures voulues à l'encontre des fournisseurs de combustibles dans les cas de livraison de combustible ne satisfaisant pas aux prescriptions de la règle II-2/4.2.1 de la Convention SOLAS, et de la règle 18.9.4 de l'Annexe VI de MARPOL.
3. examiner l'élaboration des prescriptions obligatoires exigeant d'attester le point d'éclair du combustible au moment du soutage, en fournissant une déclaration indiquant que le combustible livré est conforme aux prescriptions de la règle II-2/4.2.1 de la Convention SOLAS.
4. examiner l'élaboration des directives à l'intention des navires en cas de situations dans lesquelles les résultats d'essais indicatifs leur donneraient à penser que le combustible livré ne serait pas conforme aux prescriptions de la règle II-2/4.2.1 de la Convention SOLAS.

5. recueillir des renseignements sur les mesures qu'il est possible de prendre au sujet des paramètres du combustible autres que le point d'éclair.

6. soumettre un rapport écrit au MSC 102.

### **IX. TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS** (rapport sur les travaux du Sous-comité CCC-6)



#### **Projets d'amendements au Recueil IGC et IGF**

Le Comité a approuvé les projets d'amendements qui seront diffusés conformément à l'article VIII de la Convention SOLAS pour d'adoption au MSC 102.

#### **Interprétations uniformes des Recueils IGF et IGC**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1605 sur les interprétations uniformes du Recueil IGF et la circulaire MSC.1/Circ.1606 sur les interprétations uniformes du Recueil IGC.

#### **Transport des produits additionnels énumérés au chapitre 19 du Recueil IGC**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1607, sur le transport à bord des navires construits après le 1er juillet 1986 et avant le 1er juillet 2016.

### **X. APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI** (rapport sur les travaux du Sous-comité III-5)

#### **Analyse des rapports d'enquête de sécurité maritime**

Le Comité a chargé le SSE 7 d'examiner le problème de sécurité décelé par le III 5 en se fondant sur les analyses des rapports d'enquête sur les incendies survenus à bord du Liang Sheng, du Royal Diamond 7 et du Border Heather.

#### **Relevés des gardes des paliers du gouvernail pendant les inspections dans l'eau**

Le Comité a décidé de suivre le III 5 qui n'a pas approuvé la proposition de l'IACS d'aligner les dispositions des Directives sur les visites en remplaçant par une inspection dans l'eau l'inspection en cale sèche du fond des navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers. Cela aurait réduit à un seul examen en cale sèche au cours d'une période de cinq ans pour les relevés des gardes des paliers du gouvernail.

### **XI. NAVIGATION, COMMUNICATIONS ET RECHERCHE ET SAUVETAGE** (rapport sur les travaux du Sous-comité NCSR-6)

#### **DÉCLARATIONS DE DÉLÉGATIONS**

La délégation française a fait une déclaration, qui figure à l'annexe 38, sur un tragique accident survenu sur la côte ouest de la France le

7 juin 2019, où trois membres d'une équipe de sauvetage ont tragiquement trouvé la mort en effectuant une opération de recherche et de sauvetage. Le pêcheur, seul à bord du navire de pêche, est porté disparu.

#### RAPPORT DU NCSR 6

Le Comité a approuvé dans son ensemble le rapport de la sixième session du Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage et il a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

#### Dispositifs de séparation du trafic (DST) et mesures d'organisation du trafic

Le Comité a adopté :

1. les nouveaux dispositifs de séparation du trafic et mesures associées «Dans le détroit de la Sonde» et «Dans le détroit de Lombok», devant entrer en vigueur le 1er juillet 2020, et leur diffusion par la circulaire COLREG.2/Circ.74.
2. les mesures d'organisation suivantes du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic, et leur diffusion par la circulaire SN.1/Circ.337 :
  - a. les nouvelles zones de prudence «Dans le détroit de la Sonde» et «Dans le détroit de Lombok» et les directions recommandées du trafic devant entrer en vigueur le 1er juillet 2020.
  - b. les amendements aux Recommandations sur la navigation dans la Manche et le Pas-de-Calais (adoptés par la résolution A.475(XII) sur l'organisation du trafic maritime), devant entrer en vigueur le 1er janvier 2020.

Le Comité a approuvé la décision du NCSR 6 de faire diffuser la circulaire SN.1/Circ.232/Add.2 pour signaler l'abrogation des circulaires SN/Circ.232 et SN.1/Circ.232/Add.1 sur le «Dispositif de séparation du trafic «Au large d'Ouessant», zone de navigation côtière associée, passage du Fromveur, chenal du Four, chenal de la Helle et Raz de Sein», dont le contenu est devenu obsolète.

#### LRIT

Le Comité a approuvé :

1. un amendement au plan sur la continuité du service du système LRIT (MSC.1/Circ.1376/Rev.3), et la diffusion de la circulaire révisée MSC.1/Circ.1376/Rev.4.
2. un amendement à la documentation technique du système LRIT (Partie I) (MSC.1/Circ.1259/Rev.7) et la diffusion de la circulaire révisée MSC.1/Circ.1259/Rev.8.
3. la circulaire MSC.1/Circ.1412/Rev.2 sur les Principes et directives pour l'examen et l'audit de la performance des centres de données LRIT et du central international de données LRIT.

#### Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1612 sur les Directives générales relatives au matériel de navigation et de communication destiné à être utilisé à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

#### MISE EN ŒUVRE DES SERVICES IRIDIUM AGRÉÉS EN VUE DE LEUR UTILISATION DANS LE SMDSM

Le Comité a décidé de diffuser le manuel intérimaire sur les services SafetyCast assurés par Iridium, et a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1613 intitulée «manuel intérimaire sur le service SafetyCast d'Iridium».

## XII. CONCEPTION ET CONSTRUCTION DU NAVIRE

### RAPPORT SUR LES TRAVAUX DU SDC 6

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité de la conception et de la construction du navire (Sous-comité SDC) sur les travaux de sa sixième session et il a pris les mesures suivantes.

Le Comité a approuvé :

1. le projet d'amendements à la règle II-1/3-8 de la Convention SOLAS (Équipement de remorquage et d'amarrage) pour adoption au MSC 102
2. les projets de Directives suivants qui devraient entrer en vigueur le 1er janvier 2024 une fois les amendements connexes à la Convention SOLAS entrés en vigueur :
  - a. Directives relatives à la conception des dispositifs et de l'équipement d'amarrage
  - b. Directives pour l'inspection et l'entretien de l'équipement d'amarrage
  - c. Directives relatives au matériel de remorquage et d'amarrage de bord
3. le projet d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS en vue d'en assurer l'harmonisation pour l'étanchéité à l'eau, et la diffusion en vue de l'adoption au MSC 102.



#### Transport de plus de 12 membres du personnel industriel à bord de navires effectuant des voyages internationaux

Le Comité a de nouveau confirmé la décision du MSC 99, à savoir qu'il fallait utiliser le nombre combiné de passagers, de membres du personnel spécial et de membres du personnel industriel comme critère d'application du projet de recueil IP.

#### Interprétations uniformes du Recueil IS de 2008

Le Comité a approuvé le texte révisé des interprétations uniformes du Recueil sur la stabilité à l'état intact, 2008 (Recueil IS) (MSC.1/Circ.1537) qu'a établi le SDC 6 et qui comprend des interprétations uniformes révisées de la section 2.3 (Vent et roulis forts) et de la section 3.4.2 (Hypothèses pour le calcul des conditions de chargement), pour diffusion par la circulaire MSC.1/Circ.1537/Rev.1.

#### Interprétations uniformes relatives au Protocole de 1988 sur les lignes de charge

Le Comité a examiné le texte révisé de ces interprétations uniformes, et il a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1535/Rev.1.

#### Interprétations uniformes du chapitre II-1 de la Convention SOLAS

Le Comité a approuvé le texte révisé de ces interprétations uniformes concernant l'application des prescriptions relatives au retour au port en toute sécurité aux systèmes de détection de l'envahissement à bord des navires dont le contrat de construction est passé le 1er juillet 2019 ou après cette date, pour diffusion par la circulaire MSC.1/Circ.1539/Rev.1.

### **XIII. PRÉVENTION DE LA POLLUTION ET INTERVENTION**

(rapport sur les travaux du PPR-6)

Le MEPC 74 a adopté la résolution MEPC.320(74) contenant les Directives de 2019 pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % m/m conformément à l'Annexe VI de MARPOL, ce qui avait été élaboré par le PPR 6. Ayant noté la décision concordante du MEPC 74, le Comité a approuvé la circulaire conjointe MSC-MEPC.5/Circ.15 sur la livraison de fuel-oil conforme par les fournisseurs.

### **XIV. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE**

#### **RAPPORT DU SSE 6**

Le Comité a approuvé dans son ensemble le rapport sur les travaux du Sous-comité SSE 6 et a pris les mesures suivantes

#### **Amendements aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212)**

Après avoir relevé que les travaux sur la ventilation des embarcations et radeaux de sauvetage étaient en cours et accepté que la question relative à la limite de 5 000 ppm soit réexaminée à un stade ultérieur, le Comité a :

1. décidé de modifier le projet de texte de la performance escomptée 1 au titre de la prescription fonctionnelle 8 en supprimant le texte ci-après : «qui empêche qu'elles soient exposées à long terme à une concentration de CO<sub>2</sub> supérieure à 5 000 ppm pendant plus de 24 heures».
2. approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1212/Rev.1 sur les Directives révisées sur les autres conceptions et dispositifs dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS.

#### **Directives intérimaires sur les engins et dispositifs de sauvetage des navires exploités dans les eaux polaires**

Le Comité a estimé que le paragraphe 3.7 du projet de directives intérimaires devait s'appliquer à tous les types d'embarcations et radeaux de sauvetage et il a modifié en conséquence le paragraphe 3.7.2 : «Les embarcations et radeaux de sauvetage doivent constituer un environnement habitable pour toutes les personnes à bord, qui empêche qu'elles soient exposées à long terme à une concentration de CO<sub>2</sub> supérieure à 5 000 ppm pendant le délai de sauvetage maximal prévu. La ventilation doit être examinée dans le contexte des prescriptions relatives au chauffage qui visent à assurer une température adéquate dans l'embarcation.»

#### **Directives intérimaires visant à réduire au minimum la fréquence et les conséquences des incendies dans les espaces rouliers et les locaux de catégorie spéciale des navires rouliers à passagers neufs et existants**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1615 sur ces Directives intérimaires.

#### **Interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1616 sur les interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS relatives aux règles II-2/9.2 (Localisation de l'incendie, cloisonnements ayant une résistance thermique et mécanique), II-2/9.7.5 (Localisation de l'incendie, dispositifs de ventilation, conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines) et II-2/10.10.4 (Lutte contre l'incendie, équipements de pompier, communication entre les pompiers).

#### **Interprétations uniformes du Recueil IGC**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1617 sur les interprétations uniformes du Recueil IGC relatives aux paragraphes 11.3.6 (Protection contre l'incendie et extinction de l'incendie, dispositif d'extinction par eau diffusée) et 11.4.8 (Protection contre l'incendie et extinction de l'incendie, dispositifs d'extinction de l'incendie à poudre chimique).

#### **Interprétations uniformes du chapitre III de la Convention SOLAS**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1618 sur les interprétations uniformes du chapitre III de la Convention SOLAS relatives aux règles III/20.11 (Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections, entretien, examen approfondi, mise à l'essai en cours d'exploitation, révision et réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des canots de secours rapides, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage), III/22.1.1 et III/32.1.1 (Engins de sauvetage individuels, bouées de sauvetage).

#### **Projet d'amendements à la résolution MSC.81(70)**

Le Comité a adopté les amendements à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (résolution MSC.81(70)) par la résolution MSC.472(101), dont le texte figure à l'annexe 26.

#### **Directives pour l'élaboration des manuels d'exploitation et d'entretien des systèmes d'embarcation de sauvetage**

Le Comité a approuvé le projet d'amendements aux Directives pour l'élaboration des manuels d'exploitation et d'entretien des systèmes d'embarcation de sauvetage (MSC.1/Circ.1205), et la diffusion par la circulaire MSC.1/Circ.1205/Rev.1.

### **XV. APPLICATION DE LA CONVENTION STCW**

NIL

### **XVI. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES NOUVELLES MESURES**

NIL

### **XVII. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ**

Le Comité a approuvé la tenue d'une réunion du groupe d'experts FSA, au siège de l'OMI, du 18 au 20 novembre 2019, et l'a chargé de passer en revue les études FIRESAFE I et II relatives à la protection contre l'incendie des ponts rouliers des navires à passagers.

### **XVIII. PIRATERIE ET VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES**

*Faits nouveaux intervenus depuis le MSC 100, y compris l'échange de renseignements sur les actes de piraterie et les vols à main armée*

Après avoir examiné les renseignements communiqués par le Secrétariat, le Comité a en particulier:

- invité les États membres à continuer de signaler les actes de piraterie et les vols à main armée au Secrétariat.
- invité les États membres à remplir et à tenir à jour le questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires (MSC-FAL.1/Circ.2), qui doit être envoyé au Secrétariat par l'intermédiaire de l'adresse [marsec@imo.org](mailto:marsec@imo.org);

#### **Proposition visant à constituer un groupe de contact dans le golfe de Guinée**

La délégation française a fait une présentation générale du groupe

des amis du golfe de Guinée, qui avait été établi en 2013, similaire au Code de conduite de Yaoundé, et qui aborde de manière globale les différentes menaces pour la sécurité et la sûreté dans la région, comprenant en sus de la piraterie, la pêche illicite, ainsi que le trafic de drogues et d'armes et la traite d'êtres humains.

## **XIX. MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER**

### **Pacte mondial pour les migrations et pacte mondial sur les réfugiés**

*Le Comité ne peut traiter que les problèmes techniques résultant des tentatives de passage clandestin par voie maritime.*

Le Comité a noté, entre autres, les avis suivants :

- les conditions qui prévalent dans les pays de transit, comme la Libye, sont telles qu'elles favorisent ou encouragent les migrations dans le bassin méditerranéen, et à travers des frontières poreuses. Des institutions illicites et des réseaux reposant sur des clans permettent aux passeurs et aux trafiquants d'exploiter des migrants prêts à tout.
- le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés estime toujours qu'un débarquement en Libye à la suite d'un sauvetage ne peut être considéré comme un transfert en lieu sûr et que les capitaines ne devraient pas recevoir d'instructions à cet effet et ne pas être pénalisés pour avoir cherché en toute bonne foi à se conformer au droit international.

L'observateur de BIMCO, appuyé par l'observateur de l'IFSMA, a mis en lumière les difficultés rencontrées par le secteur des transports maritimes, liées aux opérations de sauvetage en mer à grande échelle et au retour des personnes secourues vers un lieu sûr, et s'est inquiété des cas où les autorités donnent des instructions aux navires pour qu'ils renvoient les personnes secourues en Libye, pays qui n'est pas considéré comme un lieu sûr, car cette pratique peut être vue comme une violation du principe de non-refoulement et constitue potentiellement une violation du droit international.

## **XX. APPLICATION DES MÉTHODES DE TRAVAIL DU COMITÉ**

NIL

## **XXI. PROGRAMME DE TRAVAIL**

- Protection contre l'incendie des postes de sécurité des navires de charge
- Précisions concernant le protocole de mise à l'essai hydrostatique des bouteilles de dioxyde de carbone sous haute pression
- Performance dans l'eau des brassières de sauvetage prescrites par la Convention SOLAS
- Harmonisation des prescriptions relatives à l'emport de brassières de sauvetage des Recueils HSC de 1994 et de 2000
- Évaluation des cargaisons solides en vrac eu égard aux risques liés aux MDV (CR)
- Mise à l'essai en cours d'exploitation des dispositifs de largage d'une embarcation de sauvetage à mise à l'eau en chute libre sans mettre à l'eau l'embarcation de sauvetage
- Révision des Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires
- Amendements au Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac
- Normes de performance des clinomètres électroniques

- Numéro d'identification des matières pour les cargaisons en vrac
- Révision des prescriptions obligatoires relatives aux portes étanches à l'eau à bord des navires de charge
- Substances interdites dans les dispositifs d'extinction de l'incendie
- Service en mer obligatoire pour les candidats aux titres en vertu de la Convention STCW
- Critères applicables à la fourniture de systèmes mobiles de communication par satellite dans le cadre du SMSDM
- Approche globale pour renforcer la sécurité des transbordeurs internationaux
- Mise à l'eau d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre lorsque le navire fait route à une vitesse pouvant atteindre 5 nœuds en eau calme

## **XXII. ÉLECTION A LA PRÉSIDENTIE ET A LA VICE-PRÉSIDENTIE POUR 2019**

Le Comité a réélu à l'unanimité M. Brad Groves (Australie) président et M. Juan Carlos Cubisino (Argentine) vice-président pour 2019.

## **XXIII. DIVERS**

*Rappel : les règles de l'OMI sont claires, toutes les soumissions traitées dans le point de l'ordre du jour «divers» sont débattues, mais ne peuvent faire l'objet de prises de décisions par l'OMI. Cela concerne donc des sujets en principe d'ordre secondaire, mais aussi des sujets sur lesquels le Comité ne souhaite pas s'engager.*

### **Participation des États Membres de l'OMI au système de navires d'observation bénévoles (VOS) de l'OMM**

La Chine a proposé de «faire délivrer un certificat aux navires d'observation bénévoles par les États du pavillon, attestant que les navires sont autorisés à procéder à des observations et des collectes de données météorologiques et océanographiques licites».

L'OMM a répondu par un document exposant les limites et les effets indésirables des mesures proposées par la Chine. Après ces interventions, l'enthousiasme n'était vraiment pas au rendez-vous pour mettre les observations météo volontaires sous contrôle de l'État du pavillon.

### **Sécurité et sûreté de la navigation dans la partie septentrionale de la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch**

L'Ukraine a fait part comme d'habitude de son opposition à la Fédération de Russie sur la sécurité dans les zones maritimes adjacentes à la République autonome de Crimée et à la ville de Sébastopol (Ukraine) temporairement occupée par la Fédération de Russie.

En réponse, la délégation de la Fédération de Russie a déclaré qu'elle ne changerait pas un mot de sa déclaration faite sur ce sujet lors du MSC 100.

Les États-Unis, et une avalanche d'États européens ont condamné vigoureusement la Fédération de Russie.

La délégation d'Ukraine a ensuite repris la parole faisant entre autres choses reproche au président du MSC de répondre que le MSC n'est pas le lieu pour en discuter (réitération de sa réponse du MSC 100), et de ne pas suivre les instructions du Conseil. La réponse du président, fraîchement réélu a tenu en un seul mot «noted», ce qui a mis fin aux discussions.

*Cdt F. X. Pizon,  
Membre de la délégation française*

# WORLD MARITIME DAY À L'I.P.E.R LE HAVRE, 3 juillet 2019

La thématique *IMO/Empowering Women in the Maritime Community* a l'avantage de réunir toutes les professions liées à la mer, aux ports et aux opérations qui en découlent.

Comme le remarque l'OMI, vu le prévisible manque d'officiers de conduite des navires dans les prochaines décennies, on comprend bien que le recrutement de femmes semble nécessaire. Les sous-thématiques classiques comme formation, salaires, responsabilités étant relativement faciles à régler, on est surpris d'apprendre que les femmes ne représentent que 2% du personnel navigant et qu'en plus, 80% de celles-ci sont embarquées sur des navires à passagers.

Pour les marins que nous sommes (avec évidemment des arguments d'un autre âge !) on regrette que tous les éléments qui pourraient être pris en compte pour valider l'épanouissement des femmes dans notre métier ne sont, aujourd'hui, malheureusement pas au rendez-vous.

En effet, nous pensons que les différences liées au «genre» ne se limitent pas uniquement aux salaires et aux responsabilités. Même si la prise en compte de la misogynie ou encore du harcèlement sexuel est aujourd'hui effective et que la MLC 2006 est venue apaiser beaucoup de choses, le «bien-être de la femme marin» est loin d'être aussi attractif que cela.

En paraphrasant MASLOW on pourrait montrer la pyramide des attentes à satisfaire pour espérer un beau recrutement de la femme marin en la comparant à celle du marin homme.

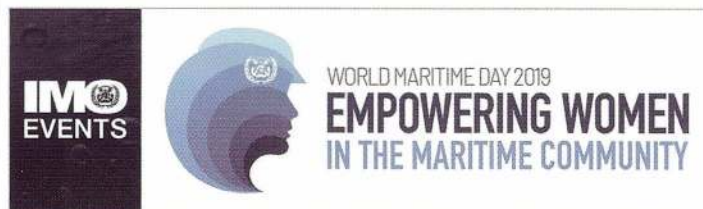
La mixité des équipages est beaucoup plus fréquente sur les navires à passagers et c'est logique car les emplois dits féminins y sont plus nombreux : hôtesses/animation, interprètes, femmes de chambres, laundry et en général le catering.

Sauf quelques exceptions, ces emplois sont tenus par du personnel «low-cost» venant des Philippines (pour le monde de la croisière en général) ou de l'Île Maurice (pour les croisières francophones en particulier).

Peu d'informations importantes nous parviennent sur ces personnels, telles que la durée des embarquements et les problèmes éventuels dus à la mixité hommes/femmes pendant ces longs mois de service à bord. On y applique bien la MLC 2006 en théorie, mais la discrétion naturelle de ces personnes limite le retour d'expérience, ce qui est bien dommage mais correspond chez elles à un fort besoin de protection lié à la conservation du job.

Pour résumer, le marin qui est allé jusqu'au bout d'une carrière complète à la mer a, depuis toujours, su compenser ses besoins dans sa vie au long cours. Tandis que ceux qui ont quitté la navigation plus tôt, ont cherché à assurer leur épanouissement personnel ou familial d'une autre manière.

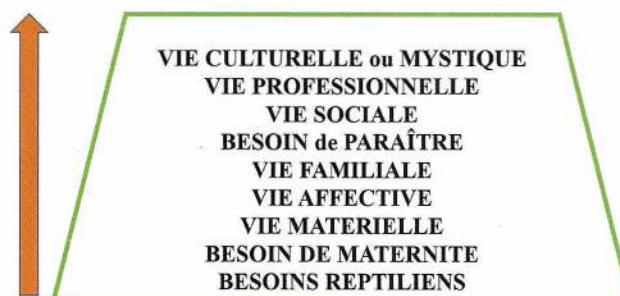
A l'heure où on cherche à recruter des femmes pour navi-



## Les « besoins » du MARIN Homme à la mode MASLOW



## Les « besoins » de la femme marin à la mode MASLOW



guer, il faudrait peut-être étudier un peu plus la gestion de leurs attentes ... qui ne peuvent être qu'individuelles peut-être mais qui à mon avis sont quand même un peu différentes de celles des hommes.

Aujourd'hui on cherche à assurer le plus possible le bien-être du marin homme ou femme via la MLC 2006 ou via les salaires minimum ITF ou encore via les Seamen's clubs et autres associations. On peut aussi atténuer l'éloignement familial par une liaison internet. Mais cela sera-t-il suffisant ? Par exemple : pour une femme mère de famille une liaison internet ne remplacera jamais le bonheur de serrer son enfant dans ses bras !

Donc pas facile de comparer ce qui n'est pas comparable et il faudra certainement accepter encore plus de démission chez les femmes qui naviguent au long cours que chez les hommes.

Finalement il est évident pour ceux qui ont pratiqué à peu près toutes les navigations y compris l'offshore, que la présence des femmes à bord continuera à se développer pour des liaisons maritimes courtes tandis que le long cours écartera naturellement 90% si ce n'est 100% des femmes marins.

Un autre argument entendu lors de la conférence est que les femmes font mieux ceci ou cela, on est d'accord certainement mais on pourrait dire aussi que les hommes font quand même mieux cela ou ceci, même s'ils ne peuvent pas, à ce qu'il paraît, au contraire des femmes, faire 2 choses à la fois.

Autre surprise pour ceux qui croient dans le code ISM,

chez qui le retour d'expérience est érigé en «pilier de la sécurité maritime», il est dit par certains que les femmes s'y impliquent beaucoup plus que les hommes qui d'ailleurs considèrent cela comme la preuve d'un manque de confiance en elles, incroyable n'est-ce-pas !

Evidemment, cela n'a pas de sens, et c'est même tout le contraire. Si les hommes disent cela, que vont-ils dire alors sur les near-misses !

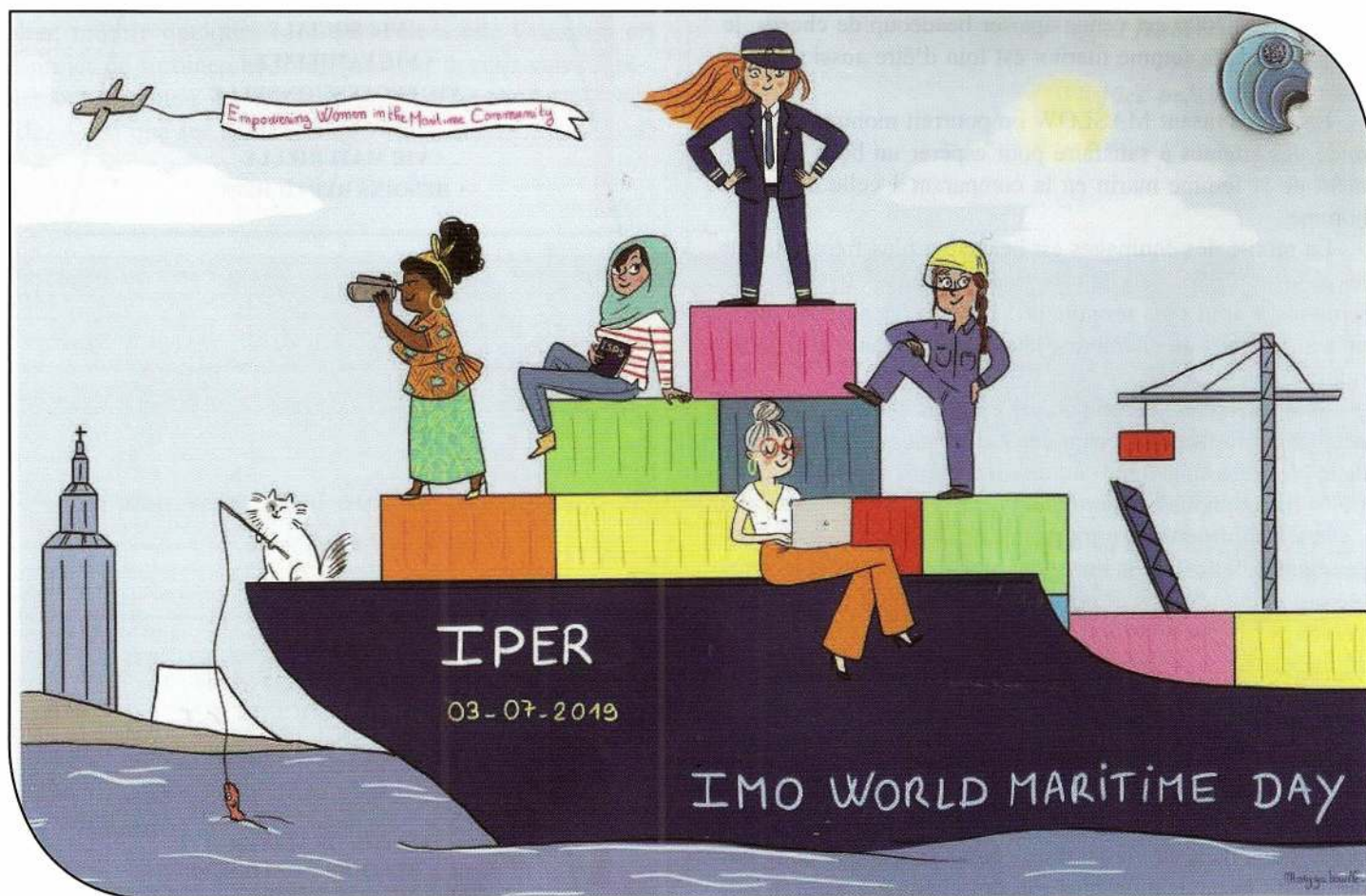
### En conclusion

Ces besoins sont finalement similaires et c'est normal et les légères différences devront être prises en compte par les employeurs afin d'éviter cette perte en ligne qu'ils ont souvent redouté.

*Cdt Bertrand APPERRY  
AFEXMAR, AFCAN, HYDROS, IIMS.  
Juillet 2019*

- *N'étant pas psy, j'ai soumis cette «pyramide à la MASLOW» à une personne du genre. Mesdames vous pouvez évidemment la contester et la développer ... on vous écoute !*

- *Illustration marygribouille@gmail.com*



# PLAIDOYER POUR UNE FORMATION ISM OBLIGATOIRE

## la page du code ISM n°44

### Avant-propos

A peu près tous les rapports d'enquêtes de type «SOLAS/BEAmer» sur les accidents maritimes, qui sont aujourd'hui exhaustifs, constatent que **les formations en principe acquises**, par les acteurs de l'accident n'ont pas été à la hauteur.

Sachant que nos formations maritimes, qui sont parmi celles à avoir un standard international, ne sont que des minima, la convention STCW, déjà ancienne mais constamment remise à jour, a fait des efforts pour s'adapter aux évolutions techniques mais aussi aux causes des accidents maritimes eux-mêmes. Le principe du minimum applicable est typique des règles émises par l'OMI mais en revanche, permet toujours de faire plus selon la bonne volonté des pavillons.

Malgré tout, STCW ou pas, la formation a été depuis toujours le parent pauvre de notre industrie pour des raisons certainement valables comme :

- La formation «sur le tas» est suffisante.
- C'est cher et cela ne rapporte rien.
- J'embauche des officiers formés et à peine arrivés, je dois les former encore, mais à mes frais à présent.
- La formation appartient à l'individu et c'est donc à lui de se former à ses frais.
- Je ne vais pas payer la formation de mes membres d'équipage et les voir ensuite filer à la concurrence.
- STCW 2018 est en vigueur depuis le 1er juillet 2018, avec les modifications obligatoires décidées à la suite de l'accident du Costa Concordia, mais en cet été 2019, un grand armateur italien de navires à passagers demande toujours aux candidats à l'embauche d'arriver avec les formations telles qu'elles étaient précédemment. Laxisme, refus des amendements, allez savoir ?

Dans tout cela finalement, c'est le capitaine du navire qui prend des risques même si le pavillon «lui fiche la paix», car un Port State Control efficace lui cherchera des poux dans la tête peut-être, sans retenir pour autant son bateau même en cas de mauvaise volonté, surtout s'il est gros.

En effet, parfois on se demande comment dans ces PSC est calculée la «bonne volonté» tout en tenant compte du business concomitant. Si c'est un gros navire à passagers, il pourra certainement continuer sa route - tout comme le Concordia - avec ses milliers de croisiéristes alors qu'il est



en non-conformité majeure : exigence ISM de formation du personnel non couverte, et donc normalement : ON STOPPE les MACHINES et on organise la formation qui manque au personnel\*.

Le code de management initié pour notre industrie afin d'éviter ce genre de mésaventure, s'appelle le code ISM. Il aide la compagnie à rester en conformité et donc assure en quelque sorte que le «permis de travailler» (le SMC) ne sera pas retiré et indique aussi au client que vous allez respecter le contrat c'est-à-dire transporter fret ou passagers en toute sécurité.

Commandant, je vous pose la question : êtes-vous bien sûr d'être en conformité avec le code ISM, même avec votre SMC ?

### INTRODUCTION

Le code ISM a été réalisé par l'OMI à l'initiative des Britanniques qui avaient beaucoup de mal à accepter l'accident du Herald of Free Enterprise, sans en tirer un retour d'expérience important en vue d'une modification profonde de la réglementation internationale.

En effet, le juge du tribunal (Lord Justice SHEEN) dans ses attendus avait clamé au monde entier qu'un tel accident **ne pouvait que se produire pour une «grande» compagnie maritime si mal organisée** et que les autorités du pavillon qui la contrôlaient, **tout aussi britanniques, laissaient opérer en toute impunité !**

Né en 1992 et ensuite appliqué peu à peu à tous les navires de commerce jusqu'en l'an 2000 via la convention SOLAS, ce code est aujourd'hui considéré comme un des principaux piliers de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin, garant du respect du contrat signé entre l'armateur et le chargeur de marchandises ou le passager en vacances.

### Alors tout va bien ?

Non, car les nombreuses études effectuées sur l'exécution du code ISM 20 ans après, démontrent toujours un point faible récurrent : **la faiblesse de la formation ISM initiale des marins et des autres personnes impliquées**. Tout se passe comme si le management de la sécurité était mis en place partout sans vraiment une formation initiale, ce qui à notre époque n'a pas de sens.

En effet, à toute réglementation applicable aujourd'hui, on commence par une formation, c'est logique.

### LA FORMATION ISM EST POURTANT DANS LES EXIGENCES DU CODE

Même élaboré en termes généraux, le code ISM a prévu la formation des personnes concernées par la gestion de la

sécurité à bord des navires comme à terre.

*Référence code ISM : § 1.2.2.3 améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité.*

§ 6.5 Détermination de la formation nécessaire pour la mise en œuvre du système de management de la sécurité et dispensation de cette formation.

§ 6.6 Le personnel doit recevoir les renseignements appropriés sur le SMS de la compagnie dans une langue de travail qu'ils comprennent.

De plus, les comités de l'OMI en charge de la maintenance et de sa mise à jour ont rappelé très précisément cette obligation de fonctionnement :

MSC-MEPC.7/Circ.6 (2007) § 3 et 5 ...sur la formation de la personne désignée.

MSC-MEPC.7/Circ.8(2013) § 8 : «la compagnie veille à ce que l'ensemble du personnel possède... la formation requise pour appliquer le SMS et, toutes les personnes effectuant un audit interne devraient avoir achevé avec succès une formation pertinente d'auditeur».

Oui, il faut le reconnaître, les débuts de l'application de l'ISM ont été très laborieux car la formation générale ISM n'avait pas été spécifiée autant que nécessaire dans le code lui-même mais laissée à l'initiative des comités MSC et MEPC (ref : § 5 de la résolution A 741) par le moyen de circulaires, c'est-à-dire à priori non contraignantes.

Aujourd'hui encore de nombreuses compagnies jugent toujours inopportun d'appliquer ces circulaires ISM même si l'OMI les publie depuis 2014 en même temps que le code lui-même lors des amendements, les rendant ainsi, en théorie, obligatoires (La France l'a fait aussitôt, il faut le souligner).

**CONSCIENTS DE CE PROBLÈME, LES PAVILLONS ONT TOTALEMENT DÉLÉGUÉ LA RESPONSABILITÉ DES FORMATIONS ISM AUX COMPAGNIES VIA LES CIRCULAIRES MSC-MEPC**

Aujourd'hui donc, une formation ISM spécifique est exigée par certains pavillons et PSC, pour les personnes intervenant dans le système de management de la sécurité des compagnies à terre comme à bord (officiers, DPA, auditeurs internes) mais aussi, tendance actuelle, pour le reste de l'équipage afin qu'il puisse comprendre et assurer sa participation dans l'application efficace sur le navire de la culture sécurité de la compagnie.

D'autre part, le rôle de l'auditeur interne ISM est enfin reconnu si important pour un fonctionnement efficace d'un SMS qu'une formation particulière pour les officiers comme pour les membres d'équipage soit aussi aujourd'hui naturellement requise.

#### **FORMATIONS ISM DÉJÀ SUR LE MARCHÉ**

A mon avis, la formation au code ISM a été introduite d'une manière trop générale dans le cursus des officiers de la marine marchande et finalement, elle est même restée insuffisante. Je pense que la mise en œuvre du code ISM nécessiterait une formation spécifique au même titre que les formations STCW spéciales actuelles avec certificats correspondants comme cela a été fait par la suite pour un code équivalent : le code ISPS

et donc avec également des cours-types OMI comme recommandations.

En 2019, des formations ISM sont de plus en plus proposées par de nombreux centres sous la forme de formation continue et notamment des formations de DPA et d'auditeur interne ISM (MAERSK et Philip ANDERSON/UK, MITAG PMI/US, MAGSAYSAY, ENSM, SURTYMAR etc.

**PROPOSITION : LES FORMATIONS ISM POURRAIENT ÊTRE RENDUES OBLIGATOIRES LORS DE LA RÉVISION DE STCW DE 2020**

La communauté maritime envisage actuellement une révision profonde de STCW et nous pensons qu'elle pourrait aussi comprendre l'introduction d'une formation spécifique sur l'ISM sous la forme de nouveaux modules par exemple. Et si la révision de STCW prend trop de temps et est repoussée par exemple à 2025, une nouvelle circulaire MSC-MEPC pourrait alors être émise et pourrait inclure les obligations détaillées suivantes :

- **Une formation de base appelée «familiarisation au code ISM et au SMS de la compagnie»** destinée aux équipages et autres personnes intervenant dans la gestion de la sécurité au sein de la compagnie et pouvant être effectuées à bord du navire avec les autres familiarisations (sécurité STW VI/1§1, sûreté STW VI/6 §1 comprenant la cyber-sûreté) et à terre.
- **Une formation avancée déjà appliquée à la DPA et étendue aux officiers et cadres de terre**
- **Une formation complémentaire spécifique destinée aux auditeurs internes ISM en complément.**

**EXEMPLE DE DÉTAIL DE CES FORMATIONS ISM/ SURTYMAR ACTUELLEMENT PROPOSÉES**

**La formation de base (ISM 1)** ou familiarisation «Equipe», peut être effectuée en 8 heures sur une journée ou plusieurs séances à bord ou à terre. La formation est basique et s'adapte au niveau des responsabilités du marin.

**La formation avancée (ISM 2)** destinée aux capitaines/officiers et à la DPA ou cadres à terre est d'une durée de 16 heures ou 2 jours où les exigences du code sont détaillées pour permettre aux officiers responsables de leur bonne application via le SMS de la compagnie.

**La formation complémentaire d'auditeur interne (ISM 3)** d'une durée de 8 heures de cours et de jeux de rôles suivie d'une évaluation ou démonstration pratique lorsque c'est possible : audit interne ISM direction ou d'un navire par exemple sur une journée supplémentaire (le prérequis dans ce cas est le niveau ISM 2). Le secret de l'application du code ISM est là et non pas dans les résultats des audits de certification.

**ALTERNATIVE POSSIBLE POUR LA FAMILIARISATION ISM (ISM1) : UNE NOUVELLE «FORMATION DE FORMATEUR»**

La familiarisation des membres d'équipage au code ISM, au SMS de la compagnie et à son application à bord pourrait être intelligemment réalisée à bord dans le cadre de la forma-

## CHAPITRE VI

**Fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, à la sûreté, aux soins médicaux et à la survie****Section A-VI/1**

*Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer*

**Formation de familiarisation en matière de sécurité**

1 Avant d'être affectées à des tâches à bord, toutes les personnes autres que les passagers, employées ou engagées à bord d'un navire de mer, doivent recevoir une formation approuvée leur permettant de se familiariser avec les techniques individuelles de survie ou recevoir des informations et un enseignement suffisants, compte tenu des recommandations figurant dans la partie B, pour être en mesure de :

- .1 communiquer avec d'autres personnes se trouvant à bord en ce qui concerne les questions de sécurité élémentaires et comprendre les symboles, indications et signaux d'alarme ayant trait à la sécurité;
- .2 savoir quelles mesures prendre dans le cas où :
  - .2.1 une personne tombe à la mer;
  - .2.2 un incendie ou de la fumée sont détectés; ou
  - .2.3 l'alarme d'incendie ou l'alarme pour l'abandon du navire retentit;
- .3 identifier les postes de rassemblement et d'embarquement ainsi que les échappées en cas d'urgence;
- .4 localiser et endosser les brassières de sauvetage;
- .5 donner l'alarme et avoir une connaissance de base de l'utilisation des extincteurs d'incendie portatifs;
- .6 prendre immédiatement des mesures lors d'un accident ou autre urgence médicale avant de faire appel à une aide médicale complémentaire à bord; et
- .7 fermer et ouvrir les portes d'incendie, les portes étanches aux intempéries et les portes étanches à l'eau installées à bord du navire particulier, autres que celles prévues pour les ouvertures de coque.

**Section A-VI/6**

*Prescriptions minimales obligatoires pour la formation et l'enseignement en matière de sûreté pour tous les gens de mer*

**Norme de compétence concernant la formation de familiarisation en matière de sûreté**

1 Avant d'être affectées à des tâches à bord, toutes les personnes autres que les passagers, employées ou engagées à bord d'un navire de mer tenu de satisfaire aux dispositions du Code ISPS, doivent recevoir une formation de familiarisation approuvée en matière de sûreté, compte tenu des recommandations figurant dans la partie B, pour être en mesure de :

- .1 signaler un incident de sûreté, y compris un acte de piraterie ou vol à main armée ou la menace d'une attaque de cette nature;
- .2 connaître les procédures à suivre lorsqu'elles reconnaissent une menace pour la sûreté; et
- .3 participer aux procédures d'urgence et d'intervention liées à la sûreté.

2 Les gens de mer engagés ou employés à bord d'un navire de mer qui sont chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté doivent au préalable recevoir une formation qui leur permette de se familiariser avec les tâches et responsabilités qui leur sont confiées, compte tenu des recommandations figurant dans la partie B.

3 La formation de familiarisation en matière de sûreté doit être dispensée par l'agent de sûreté du navire ou par une personne ayant les mêmes qualifications.

tion continue en même temps que les autres familiarisations ci-contre: sécurité du navire, ISPS et cyber.

En effet un lieutenant qui est habituellement chargé de ces familiarisations/formation continue pourrait aussi être chargé de la familiarisation au SMS, en étant évidemment lui-même formé à les dispenser intelligemment : coup double d'initiation au code et au SMS.

Pour être efficaces, ces familiarisations doivent être dispensées avec tout le sérieux nécessaire et d'ailleurs la convention STCW a toujours exigé que la plupart des programmes de familiarisation ou de formation continue soient approuvés par le pavillon afin de garantir une certaine qualité.

De plus, aujourd'hui, pour ce faire, on ne peut plus se contenter de désigner seulement un lieutenant, même le meilleur.

Devenir formateur ne s'improvise pas et le meilleur moyen est encore d'envisager une formation de formateur, c'est le «train the trainer» cher à l'OMI.

Une «formation de formateur ISM» pourrait donc être proposée par les centres de formation agréés dans le cadre de la formation initiale des officiers de la marine marchande ou en complément durant leur cursus professionnel.

#### **DONC, DANS UN BUT D'EFFICACITÉ**

Les familiarisations sécurité et sûreté étant déjà obligatoires à l'arrivée du marin ou du non-marin à bord, un regroupement de ces formations serait certainement judicieux. Là aussi, pour assurer la qualité de ces formations une formation de formateur serait très utile : les critères de compétence du formateur étant les mêmes.

Un capitaine verra cela rapidement et avec ou sans procédure compagnie, mettra en place cette familiarisation globale et en profitera pour y adjoindre une initiation à la cyber-sûreté en avance sur la réglementation qui arrive à grands pas.

#### **EN CONCLUSION**

20 ans après la naissance du code ISM, verra-t-on enfin la boucle bouclée : exigence d'aptitude STCW et familiarisation effective ISM/ISPS/SÉCURITÉ du navire à son niveau de responsabilité pour tout le personnel avant que le navire quitte le quai ?

William O'NEIL nous avait, en son temps, rappelé notre erreur commune initiale de ne pas avoir mieux préparé la formation au code ISM. Considéré comme un des éléments fondamentaux de la sécurité maritime, le code va continuer à vivre même au-delà de l'automatisation à outrance ou même du navire entièrement autonome lorsqu'il existera, nous l'avons prouvé.

Alors, pas d'hésitation, car soyons honnêtes, c'est facile et pas cher.



#### **POST-SCRIPTUM**

- A une époque où une nouvelle campagne d'inspections sur la préparation des navires à répondre aux situations d'urgence des PSC démarre (automne 2019), il serait bon de faire un bilan des familiarisations réellement effectuées et enregistrées à bord de votre navire. Ce genre de campagne est assez stimulant pour tous finalement.
- Avant de familiariser les membres d'équipage à la gestion des comportements à la passerelle (BRM) où à la machine (ERM), et pour comprendre la suite, nous estimons nécessaire et en tout cas logique de commencer par une familiarisation aux exigences du code ISM et leur application dans le Système de management de la sécurité de la compagnie.

On a finalement mis la charrue avant les bœufs et pour les marins, c'est un comble !

**Cdt Bertrand APPERRY**  
**AFCAN, HYDRO, AFEXMAR**  
**Juillet 2019**

*\* J'ai été appelé une fois en catastrophe sur un petit paquebot, le PSC chypriote avait notifié au capitaine plusieurs manques de certificats dans tous les services du bord: officiers croates, personnel hôtelier philippin, pianiste hongrois, tour-operator portugais, maître d'hôtel français. Par cette commande, la bonne volonté de l'armateur a été reconnue et la détention évitée. A méditer n'est-ce pas ?*



Ces Journées maritimes européennes étaient un peu particulières, car tenues 2 semaines avant les élections européennes, les députés présents n'étaient ni assurés de la continuité de leur mandat, ni en cas de succès (pour eux) d'être toujours dans le même groupe ou commission.

Cette année, il était beaucoup question d'environnement. Pendant la session d'ouverture, M. Karmelu VELLA, commissaire européen pour l'environnement, les affaires maritimes et la pêche déclara : «Lorsque l'on parle de déchets, on ne parle pas de déchets générés par les océans, mais de ceux générés par la terre, plastiques, mégots de cigarettes et autres». «Nous devons mettre fin au plastique». Lorsqu'on pense aux solutions, il y a deux questions : la première est : que devons-nous faire ? et la deuxième – que l'on ne pose jamais – est : que devons-nous NE PAS faire ?

Quelques 28 ateliers de discussion, répartis en 4 sessions, pendant ces deux jours.

Le premier atelier, intitulé «EU cooperation on coast-guard functions added value» était présenté conjointement par l'European Maritime Safety Agency (EMSA), European Fisheries Control Agency (EFCA) et European Border and Coast Guard Agency (EBCGA/Frontex). Explication de la façon de procéder ensemble, partage de

l'information, partage incluant aussi les États européens.

L'après-midi, j'étais à l'atelier «Maritime spatial planning: A bottom up approach», présenté par la Commission Océanographique Intergouvernementale de l'UNESCO. Plus centré sur la partie Ouest Méditerranée, un exposé avec quelques exemples montrant que des discussions et des volontés locales pouvaient agir sur des administrations régionales et nationales en matière de gestion environnementale d'aires maritimes côtières.

Le vice-président de CESMA assistait à l'atelier intitulé «Using Big Data to stimulate ocean innovation». Les quatre intervenants de la session ont raconté comment ils avaient commencé le partage de données parmi les compagnies de pêche. Désormais le souhait est de faire venir d'autres entités, telles que les universités, les métiers de l'alimentation en provenance de la mer, et les industries connectiques. Puis toutes les données pourraient alors être partagées, y compris dans tout le secteur maritime, par la création d'un « cloud » réservé au secteur maritime. Ce qui ressemble fort à un système STM (Sea Traffic Management) que nous connaissons déjà. Big Data a démarré en mars 2019, mais est cependant toujours à la recherche de partenaires et de fonds.

Puis une session générale intitulée «Healthy oceans:

Towards a research & innovation mission in the next decade ?» Nous devons de plus en plus faire attention aux ressources des océans. Mais en y incluant les pays non riverains qui ont aussi un rôle à jouer. On parle beaucoup d'innovation, de recherche, mais on ne voit jamais de résultats. Pourquoi ? Parce qu'on ne trouve pas ?

Pour la prochaine décennie, L'Union européenne a besoin d'être en accord avec l'industrie, la recherche certes, mais aussi de créer des synergies entre les Etats. A la remarque «la recherche c'est bien joli, mais on a besoin d'actions, maintenant», la réponse fut que la politique en la matière devait être construite et développée par les gouvernements - ce qui suppose un temps très long - y compris pour l'éducation. Le plus urgent étant de trouver des réponses pour l'éducation, l'alimentation, et d'éliminer le plastique. Mais les règles seront longues à être établies.

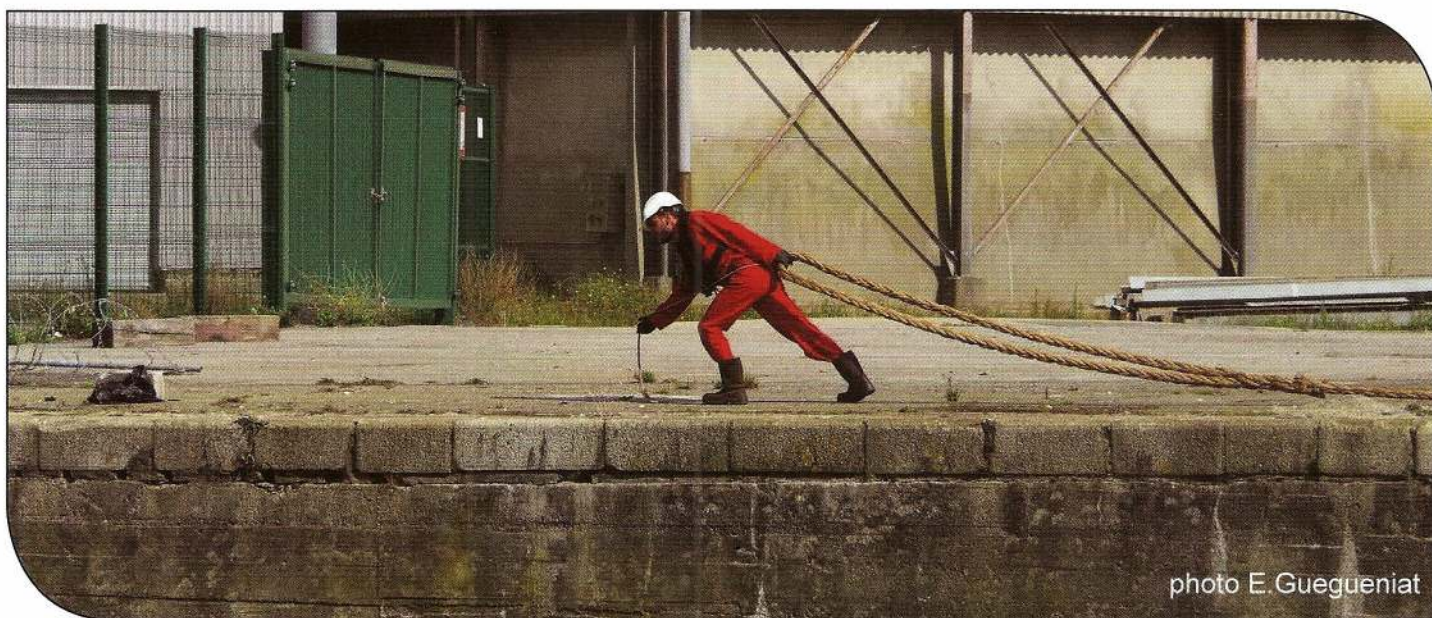
Le vice-président de CESMA assistait de son côté à une session générale intitulée «Challenge 2050: Oceans and the EU's decarbonisation strategy». Madame Thelma KRUG (IPCC) a commencé par dire que le problème n'était pas local ou régional mais concernait la planète dans sa totalité. Le premier «challenge» auquel nous sommes confrontés pour 2030 est de diminuer la température des océans de 1.5 °C. Ce qui revient à dire que tous, nous devons changer nos habitudes de consommation. Le «challenge» suivant est la production de CO2. Un constat, jusqu'à aujourd'hui, peu a été fait dans le sens de la diminution. Même si l'industrie maritime, qui se doit de coopérer, montre quelques résultats. Elle a cité Ouessant et le projet de turbines hydrauliques qui devrait considérablement diminuer la consommation d'énergie fossile sur l'île. Ainsi que les solutions que représentent les fermes

éoliennes, y compris flottantes (jusqu'à 100 mètres de profondeur). Autre projet, même s'il peut paraître étrange, la culture sous-marine d'algues. Ces fermes permettraient d'utiliser un taux de CO<sub>2</sub> important pour faire «pousser» les algues, et de ce fait diminuerait le CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Problème : il faut trouver des fonds pour développer ces solutions...

La deuxième journée, j'ai participé à un atelier «Marine litter : Gaps, barriers, solutions and innovation». L'atelier s'est déroulé par groupes où chaque participant devait prendre le rôle d'un acteur sur le sujet (producers, fishing and aquaculture companies, ports, government, waste recyclers, distributors). Au début il fut rappelé que le plastique en mer était originaire à 80% de la terre. A mon avis c'est plutôt 100% originaire de la terre, mais on considère qu'en fait les déchets plastique sont rejetés à 20% par les utilisateurs en mer (navires de commerce, pêcheurs, plaisanciers). Lors de nos discussions, les personnes de mon groupe (quelques-uns d'entre eux étant membres de la Commission européenne) ont été surprises lorsque je leur ai raconté comment étaient emballées les vivres et pièces de rechange qu'un navire de commerce recevait, et de l'impossibilité qu'il y avait parfois à être autorisé à débarquer immédiatement nombre de ces déchets plastique. Cette «surprise» m'aura personnellement aussi très surpris, quoi que.

L'année prochaine les EMD se dérouleront à Cork.

*Cdt Hubert ARDILLON  
Président CESMA  
Vice-président AFCAN*



# L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE, PANACÉE OU MIRAGE ?

«Le succès de l'Intelligence Artificielle dans les domaines les plus divers, de la conduite automatique à la création de portraits réalistes en passant par le diagnostic médical, ferait presque oublier qu'elle reste faillible». (Le Monde du 20 février 2019)

Dans notre précédent article «Les prémices de l'autonomisation», appliqué au domaine de la navigation maritime, nous avons montré que les prototypes des navires autonomes étaient gérés par l'intelligence artificielle. Mais qu'est donc cette fameuse intelligence artificielle à propos de laquelle on nous abreuve de fantasmes et de fausses idées ?

Lors d'une récente interview<sup>(1)</sup>, Luc Julia, l'un des grands spécialistes mondiaux de l'intelligence artificielle, se référant au concept de Descartes «*cogito, ergo sum*»<sup>(2)</sup>, a déclaré : «L'intelligence artificielle ne pense pas, donc n'existe pas».

En effet, Luc Julia, dans son dernier ouvrage *L'intelligence artificielle* n'existe pas, démontre qu'il n'y a pas d'intelligence artificielle (IA) qui échappe à notre contrôle, mais qu'il y a une *Intelligence Augmentée* qui facilite nos décisions au lieu de les prendre à notre place.

Le terme d'intelligence augmentée exprime bien mieux que celui d'intelligence artificielle le fait qu'elle soit conçue pour améliorer notre intelligence plutôt que pour la remplacer. Le but n'est pas de remplacer l'intelligence humaine, ce qui de toute façon est impossible, mais de renforcer ses capacités.

Il ajoute que ce sont les hommes qui gardent le sens critique et le sens commun, compte tenu de leur vécu, de leur sensibilité et de leur assimilation d'expériences, en un mot de leurs connaissances multidisciplinaires.

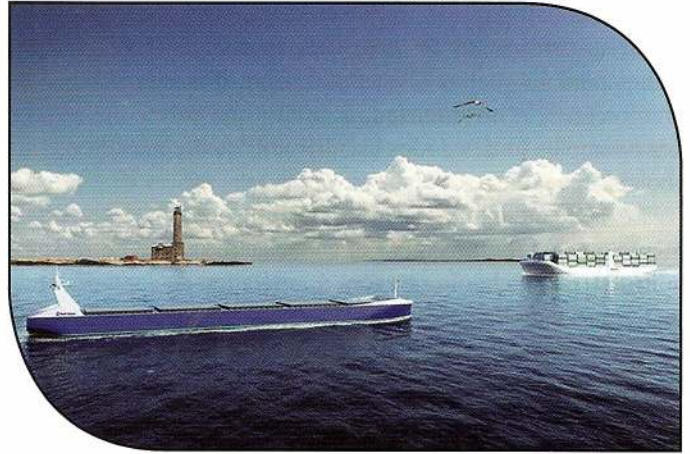
## La genèse de l'intelligence artificielle racontée par Luc Julia

Au préalable, Luc Julia nous rappelle que la machine à calculer de Pascal, la *Pascaline*<sup>(3)</sup>, est «l'acte fondateur du calcul et de son automatisation», dans les faits la toute première machine d'arithmétique, le tout premier ordinateur.

Deux siècles plus tard, Charles Babbage, un mathématicien et inventeur britannique, s'inspire de la machine de Pascal pour inventer la *machine à différence*, partiellement achevée au début de 1830, et la machine à analyse, qui n'a jamais vu le jour, la première machine jamais conçue avec l'idée de la programmer.

La notion de l'Intelligence artificielle (IA) émerge en 1956, date à laquelle des scientifiques, réunis en conférence à Dartmouth, pensent qu'ils peuvent recréer dans des machines les mécanismes du cerveau humain. Le terme «intelligence artificielle» est utilisé pour essayer de copier le fonctionnement du cerveau humain. On invente en 1957 un algorithme d'apprentissage, le perceptron, qui prétend simuler au plus près les fonctions des neurones.

Ces réseaux de neurones sont aujourd'hui l'une des bases de l'apprentissage des machines, le «*Machine Learning*» (ML).



Mais on s'est aperçu que le perceptron, réseau de neurones artificiels, n'a rien à voir avec le cerveau : avec le perceptron, on parle en dizaines de neurones, avec le cerveau, on parle de 100 milliards de neurones. C'est une vue de l'esprit, une belle abstraction, car aujourd'hui nous ne savons même pas comment fonctionne exactement notre cerveau !

Internet, avec sa quantité massive de données, carburant essentiel de tous les algorithmes d'apprentissage, est apparu au milieu des années 1990. Il est rapidement devenu la plus grande base de données au monde et une plateforme d'échange de celles-ci. Elles sont devenues tellement massives que sous le nom de mégadonnées ou «big data» elles ont permis le renouveau de l'intelligence artificielle.

L'évolution du processeur (cerveau de l'ordinateur) a aussi permis à l'IA de faire des progrès considérables. Jusqu'en 2001, on utilisait les CPU (Central Processing Units) pour faire tourner les algorithmes sur les ordinateurs. Avec l'apparition en 2007 des GPU (Graphics Processing Units), et les moyens d'accéder à leurs ressources, on s'est aperçu qu'utiliser une telle architecture permettait des performances énormes, ouvrant les portes d'une nouvelle forme d'apprentissage, le «*Deep Learning*» (DL), ainsi que le «*Machine Learning*».

En 2016, Google a sorti un nouveau type de processeurs, les TPU (Tensor Processing Units), unités de traitement de tenseur, spécialisés dans son outil d'apprentissage automatique, TensorFlow.

Les capacités et méthodes de calcul ayant considérablement augmenté, l'IA revient en force et avec elle, son lot des promesses irréalisables, comme la perspective d'un monde délirant où les robots prendraient le pouvoir et nous domineraient, et où l'intelligence artificielle résoudrait tous nos problèmes.

Tout cela, à cause d'un malentendu autour du nom même donné à la discipline, qui n'a rien à voir avec de l'intelligence. L'intelligence artificielle n'existe pas, et l'acronyme

IA doit signifier «intelligence augmentée», et Luc Julia nous explique pourquoi.

L'IA classique est fondée sur des règles rigides, définies et balisées.

Dans les méthodes de Machine Learning ou de Deep Learning, on engrange le maximum d'exemples ou de situations représentées mathématiquement, qui vont être retrouvées lorsqu'un évènement similaire se présente au système. Il n'y a là aucune innovation, alors que l'intelligence peut se définir comme la capacité d'innover, de s'intéresser à ce que l'on ne connaît pas.

Or un ordinateur ne crée rien tout seul. Il exécute les tâches pour lesquelles il est fait, c'est-à-dire des tâches programmées. Il n'invente rien, il ne fait que suivre des règles, des exemples et des codes en utilisant les données que nous choisissons pour ces systèmes.

Le concept intelligent de détection des obstacles est le même que celui utilisé pour la construction des voitures autonomes<sup>(4)</sup>. Les technologies sont un mélange de capteurs et de méthodes de guidage.

On se sert de ces capteurs pour découvrir et comprendre l'environnement immédiat de la voiture et réagir à des dangers ou situations qui ne sont pas connus du système de guidage de type GPS.

Cependant, et c'est là la limite de l'Intelligence Artificielle, le système d'autonomisation de la voiture sera concentré uniquement sur la tâche pour laquelle il a été programmé.

En effet, il n'a pas l'intelligence de s'adapter aux situations auxquelles il n'a pas été confronté, soit par les règles qu'on lui a données, comme le code de la route, soit par les données avec lesquelles il a été entraîné, comme des images de route, de véhicules ou de piétons.

L'intelligence augmentée est un outil. Les voitures autonomes ne seront jamais complètement autonomes. Seuls les humains peuvent prendre de véritables décisions.



## L'intelligence artificielle au service de la navigation maritime

L'intelligence artificielle, le big data et l'internet des objets (*Internet of the Things, IoT*) sont des composantes qui vont offrir de nouvelles opportunités dans le domaine maritime.

Ainsi CMA CGM collabore avec la start-up française **Shone** afin de développer un système d'intelligence artificielle à bord des navires, dans le but de faciliter le travail des équipages en matière d'aide à la décision, d'aide au pilo-

tage ou de sécurité maritime (cf. article sur «les prémices de l'automatisation»).

De même les armements CMA CGM, Maersk et MSC utilisent l'innovation de la start-up marseillaise **Traxens** spécialisée dans la traçabilité des conteneurs. Ce procédé, qui s'appuie sur l'IoT, permet, au moyen d'un boîtier de 30 cm fixé sur un conteneur, de collecter en temps réel des données nécessaires à l'amélioration de sa logistique, telles que position GPS, variations de température, humidité, intensité des chocs, ouverture et fermeture des portes.



De son côté, Airbus propose aujourd'hui une solution globale en matière de surveillance maritime, avec des systèmes de gestion intelligente et des senseurs déployés depuis la côte jusqu'à l'espace.

Ainsi, Airbus a achevé le déploiement en France de SPATIONAV V2, considéré comme le système de surveillance maritime le plus complet et le plus intégré actuellement en service.

Ce dispositif profite des progrès réalisés en matière de digitalisation et d'intelligence artificielle. Il est conçu pour fédérer et traiter toutes les informations fournies par tous les capteurs déployés sur la côte (radars, systèmes électro-optiques, goniomètres, AIS) ainsi que ceux de moyens déportés (navires, aéronefs, drones, satellites).



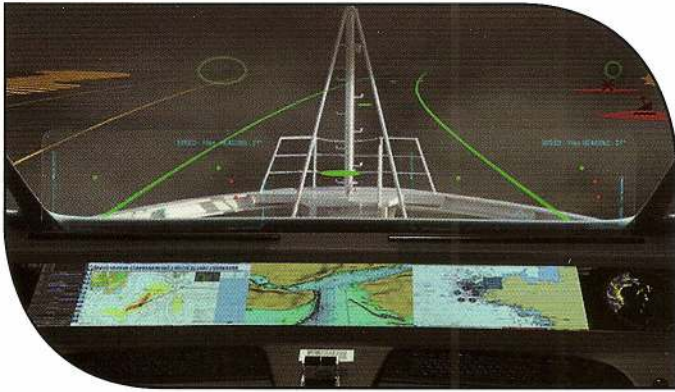
Cependant, lors d'un récent colloque<sup>(5)</sup> concernant en particulier la sécurité dans les transports maritimes, a été posée la question légitime de l'intégration de l'intelligence artificielle dans le secteur très spécialisé du droit maritime.

Bien que les intervenants aient exclu pour l'heure d'envisager l'exploitation des navires autonomes, (c'est-à-dire sans équipage), pour des raisons de sécurité diverses, ils ont cependant convenu que l'intelligence artificielle puisse être au service de la sécurité en mer.

Les raisons invoquées pour exclure les navires autonomes de leurs débats tenaient au fait que l'humain reste l'un

des gages de la sécurité en mer, notamment par sa capacité d'adaptation face aux éléments imprévus. Dans le milieu maritime en effet, *l'Homme reste l'élément principal* dans la gestion des risques. La formation approfondie des marins est le moyen le plus efficace de la prévention.

Ils ont toutefois affirmé que «le secteur maritime n'était en aucun cas réfractaire à l'intelligence artificielle, à condition qu'elle soit au service des hommes».



En est pour preuve, le projet *PASSION* (PASSerelle Intelligente pour l'Opération et la Navigation), qui a démarré en juillet 2016 et devrait aboutir courant 2019.

Ce projet, labellisé par les pôles Méditerranée et Bretagne et financé par l'ADEME, a pour objectif «de proposer à bord des navires une passerelle de navigation intelligente basée sur une architecture intégrée pour le traitement des informations du bord». Cette passerelle intégrée permettra de diminuer ainsi les risques liés à la navigation maritime et à ses impacts sur l'environnement.

L'approche tout-intégrée permet d'implémenter des algorithmes de traitement de haut-niveau qui synthétiseront les informations transmises par des capteurs performants (radar FMCW...) et d'apporter une aide à la prise de décision (fusion capteurs, routage multicritère, e-positionnement, gestion des alarmes...).

Néanmoins, les intervenants ont fait remarquer que «ces innovations appellent à la prudence, et qu'il convient de s'interroger sur la manière d'envisager leurs conséquences». L'innovation technologique, ont-ils ajouté, «fait montre d'une telle célérité qu'elle fait émerger des risques qu'il convient d'encadrer juridiquement, afin que l'Homme reste maître de la situation».

### Trois conceptions de l'Intelligence Artificielle

Le futurologue Laurent Alexandre<sup>(6)</sup> dresse dans *La guerre des intelligences* un portrait alarmant de la révolution technologique actuelle. L'intelligence artificielle a subitement décollé depuis quelques années sous forme de deep learning, réseaux de neurones artificiels qui reproduisent en partie le fonctionnement de notre cerveau. Elle se pose désormais en rivale de l'intelligence humaine, au point de remplacer le cerveau humain et de projeter nos esprits dans des corps robots.

En réponse à cette vision futuriste, le général d'armée Pierre de Villiers dans *Qu'est-ce qu'un chef* s'oppose à cette fuite en avant où l'homme là encore construit sa propre dis-

partition s'il ne fixe pas les limites de cette intelligence artificielle. «Ne vaut-il pas mieux revenir à l'homme qui invente l'outil et la machine, mais en reste le maître et n'en devient jamais l'esclave ?» Il ajoute que «les data ne sont qu'un outil, à l'homme de décider de leur rôle, la technique est une aide, pas une finalité».

De son côté, Luc Julia affirme que «si le grand public a des craintes irréalistes au sujet de l'intelligence artificielle, et des attentes improbables quant à la façon dont elle changera leur vie, nous devons comprendre que l'intelligence augmentée améliorera simplement les produits et les services, mais ne remplacera en aucun cas les humains qui les utilisent».

*La machine ne décide pas, c'est l'être humain qui prend les décisions, grâce à son intelligence, amplifiée par la technologie.*

### Bibliographie

- *L'intelligence artificielle n'existe pas*, Luc Julia, First éditions, 2019
- *La guerre des intelligences*, Laurent Alexandre, JC Lattès 2017
- *Qu'est-ce qu'un chef*, général d'armée Pierre de Villiers, Fayard 2018
- *L'intelligence artificielle au service de la navigation maritime*, publication de SELENE Avocats
- *La start-up Traxens*, BFMTV
- *Mer et Marine*
- *Les prémices de l'autonomisation*, article René TYL, *AF-CAN Informations*, n°122

**René TYL**

**Membre de l'AF-CAN**

- (1) *A «Europe 1» le samedi 6 avril 2019.*
- (2) *«Je pense, donc je suis» (Le discours de la méthode, 1637)*
- (3) *Machine inventée par Blaise Pascal en 1642 pour aider son père, surintendant et percepteur de taxes, à faire ses calculs.*
- (4) *Le constructeur automobile de voitures électriques Tesla, dont le siège est situé dans la Silicon Valley, a déployé en octobre 2015 sur ses voitures Model S une mise à jour du logiciel de son système Autopilot, permettant à celles-ci de les conduire de façon quasi autonome sur les autoroutes, mais aussi de rentrer et sortir toutes seules du garage.*
- (5) *Colloque «Journée d'étude Air et Mer : droit et sécurité dans les transports maritimes et aériens» organisé par l'Ecole de Droit de la Sorbonne le 15 janvier 2019.*
- (6) *Laurent Alexandre, chirurgien, et énarque, cofondateur de Doctissimo, spécialiste des révolutions technologiques et de leurs enjeux. Il a aussi publié récemment en collaboration avec Jean-François Copé L'IA va-t-elle aussi tuer la démocratie.*

# DÉCÈS du COMMANDANT F. VAN WIJNEN, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL de CESMA



Le 27 mai 2019, disparaissait, suite à une maladie, le Secrétaire général de CESMA, Fredrik van Wijnen. Après déjà de nombreuses années en mer et de commandement, il avait rejoint le NVKK (l'AFCAN néerlandaise) en 1993 dont il en est devenu vice-président en 1997. Son activité au CESMA commença également en 1997, d'abord en qualité de représentant du NVKK, puis en tant que membre du bureau. Bureau qu'il ne quittera plus, occupant les postes de Président et surtout de Secrétaire général pendant quelques vingt et une années.

Son implication au sein de CESMA était entière. Contacts avec les associations adhérentes, les autres associations européennes de capitaine en vue de faire grandir CESMA. Contacts avec les autorités européennes, commissions diverses, EMSA, EMPA, IFSMA, Nautical Institute, etc. Participations à diverses manifestations, colloques, séminaires pour faire entendre la voix des capitaines européens.

Fredrik était toujours prêt pour parler et réfléchir, et il avait souvent la bonne remarque sur des questions critiques, sur la condition des capitaines de navires de commerce. Tous les sujets et domaines en lien avec le maritime et surtout la fonction de capitaine l'intéressaient. Sa grande connaissance de cette fonction l'a amené à être appelé en tant que conseil auprès d'autres capitaines bien sûr, mais aussi par des compagnies de navigation et des administrations maritimes. Au niveau international.

Il aida et supporta aussi des capitaines injustement emprisonnés, à son avis, qu'il visita et conseilla.

Fredrik a passé beaucoup de temps à travailler pour CESMA. Il a aussi été pour beaucoup de membres du Council un mentor. Avec sa disparition, CESMA perd non seulement un leader, le moteur de la confédération, mais aussi un homme de grand savoir et de grandes connaissances maritimes, et

surtout un collègue toujours prêt à venir assister un capitaine en difficulté.

Il travailla jusqu'à la fin pour CESMA, allant même, alors qu'il savait ne pouvoir venir à la dernière AG d'Anvers début mai, étant bloqué sur son lit d'hôpital, collecter les informations et préparer les papiers nécessaires à la bonne tenue du Council et de l'AGA.

Lors du dernier Council, il a été décidé à l'unanimité de nommer Fredrik membre honoraire de CESMA.

Plusieurs capitaines l'ont accompagné lors de la cérémonie au crématorium de Zoetermeer le 4 juin dernier. Une délégation importante du NVKK bien sûr, le président (représentant AFCAN) et le vice-président (représentant ZPU-Slovenie) de CESMA, ainsi qu'un des membres fondateurs de CESMA le capitaine allemand Gerhard KHIENE qui représentait le VDKS.

Permettez-moi d'ajouter ceci : Fredrik était en charge de CESMA depuis longtemps, très longtemps, trop longtemps (peut-être ?). Il en était la cheville ouvrière, certes, mais avait ainsi concentré quasiment tous les pouvoirs sur sa personne. Secrétaire général et Trésorier, il était le seul à avoir l'accès à l'adresse courriel ainsi qu'au compte bancaire. Sa disparition nous a mis en grande difficulté, car il a fallu tout refaire auprès de la chambre de commerce d'Amsterdam, de la banque (à Amsterdam aussi), du fournisseur d'accès internet, sans compter tous les correspondants qui n'utilisaient que son adresse courriel personnelle, afin de pouvoir continuer à faire vivre et connaître CESMA. D'où l'utilité, la nécessité d'avoir une sauvegarde au sein du bureau. Y compris à l'AFCAN bien sûr.

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

# MARIN D'EAU DOUCE, MÉTIER D'AVENIR ?



Au cours de l'année 2013 un marin visité par d'étranges sirènes, a fait naître l'idée que l'on pouvait se servir des immenses ressources offertes par l'espace maritime terrestre pour tenter de pallier les déficits en eau potable qui affectent de nombreuses parties de notre bonne vieille planète.

Certes l'idée n'est pas nouvelle et les recettes qui sont sorties des chapeaux ne manquent pas ! Certains ont même songé à remorquer des icebergs vers le golfe Arabo-Persique !

Soucieux de l'impact potentiel sur l'environnement maritime et connaissant les multiples difficultés susceptibles d'être rencontrées au cours des opérations en mer, le concepteur a conçu son projet méthodiquement en s'entourant d'une équipe de professionnels spécialisés et très motivés. Leur point commun : un enthousiasme sans limite, des compétences avérées et une réelle expertise dans chacun des domaines abordés.

C'est comme cela que la société OFW (Ocean Fresh Water) a vu le jour en 2013.

Jeunes et moins jeunes, amis et famille, ingénieurs et assistants, le concepteur Régis REVILLIOD les a réunis autour de lui et au service de ce grand projet : fabriquer de l'eau potable en puisant dans le plus grand champ de ressources du monde que sont nos mers et nos océans tout en respectant l'équilibre écologique et en se servant d'un navire comme support de production mobile en mer.

Sacré challenge que s'impose notre collègue REVILLIOD ! Il va falloir convaincre et tenir la distance d'autant plus que les obstacles techniques sont nombreux, tout autant que les sceptiques et esprits chagrins en tous genres !

En 2019, soit après six années de recherches et de travail acharné, les hommes et les femmes rassemblés dans cette entreprise sont aujourd'hui proches de voir leur efforts récompensés car après une modélisation en miniature, l'outil de production est en passe de voir le jour.

Il s'agit d'un navire de type ROPAX dans lequel les espaces de chargement sont en cours d'aménagement pour accueillir l'unité de production dans un chantier naval renommé de la mer Baltique. Cette unité de production a été construite à terre et est en cours d'acheminement pour être installée à bord.

Ce navire se nomme ODEEP ONE, il mesure près de 200 mètres de long pour 26 de large et il est prévu de prendre la mer au cours du dernier trimestre 2019 pour essais et première période de production dans la foulée.

C'est un navire dont l'activité sera internationale et qui couvrira les zones où les demandes seront les plus pressantes, une usine alliant les exigences de qualité requises par les règlements applicables à l'agroalimentaire et une aptitude à naviguer autour du monde partout où cela sera possible et permis.

L'équipage est international avec un état-major français et des marins de nationalités diverses. Il sera complété et étoffé par une équipe technique «production» dès la fin de l'installation pour essais, mise en route et exploitation de l'unité de fabrication et d'embouteillage de l'eau de boisson.

Cette alliance entre le maritime et l'industriel donne naissance à ce qu'il sera bientôt convenu d'appeler un «Marine Bottling Plant», ou en français : unité de production et d'embouteillage maritime. Il faut convenir que nos amis Anglais ont un meilleur sens du raccourci que nous !

Lorsque nos routes se sont croisées il y a quelques années sur les bancs de l'hydro, Régis REVILLIOD, d'autres et moi-même, avions des carrières tracées vers le maritime pur jus.

Hélas dès cette époque, de nombreux déboires allaient secouer l'économie maritime mondiale et sévèrement affecter les effectifs de marins et d'officiers Français aujourd'hui tristement réduits.

C'est pourquoi je suis heureux de saluer dans les colonnes de notre revue, l'initiative innovante de mon ancien camarade

Régis, et je le suis tout autant de faire partie de l'aventure en étant le premier commandant de l'ODEEP ONE.

Espérons que plusieurs autres suivront et apporteront des débouchés à nos marins de commerce.

Celui que la presse a parfois surnommé le «Capitaine Haddock» est en train de démontrer que «marin d'eau douce» n'est pas forcément une injure !

*Cdt Jacques CASABIANCA  
membre de l'AFCAN*



## TEXTES PARUS AU JOURNAL officiel AU 2<sup>E</sup> TRIMESTRE 2019

**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 FÉVRIER 2019** portant désignation du site Natura 2000 Oiseaux marins sud golfe du Lion (zone déclarée spéciale).

Texte NOR : TREL1904538A, publié au JORF n° 0045 du 22 février 2019.

**ARRÊTÉ DU 18 MARS 2019** fixant le contenu du modèle de la fiche de navire ou d'armement.

Texte NOR : TRET1911090A, publié au JORF n° 0118 du 22 mai 2019.

Arrêté du 28 mars 2019 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 : TRAT1908343A, publié au JORF n° 0089 du 14 avril 2019.

**DÉCRET N° 2019-319 DU 12 AVRIL 2019** définissant les lignes de bases à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale adjacente à la Polynésie française.

Texte NOR : MOMS1905201D, publié au JORF n° 0089 du 14 avril 2019.

**DÉCRET N° 2019-320 DU 12 AVRIL 2019** établissant la limite extérieure de la mer territoriale au large des Îles Wallis et Futuna.

Texte NOR : MOMS1907193D, publié au JORF n° 0089 du 14 avril 2019.

**DÉCRET N° 2019-416 DU 6 MAI 2019** portant modification du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et la certification sociale des navires.

Texte NOR : TRAT1835075D, publié au JORF n° 0107 du 8 mai 2019.

**DÉCRET N° 2019-417 DU 6 MAI 2019** relatif à la procédure de plainte ou de réclamation des gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon français.

Texte NOR : TRAT1835082D, publié au JORF n° 0107 du 8 mai 2019.

**ARRÊTÉ DU 9 MAI 2019** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Texte NOR : TRAT1901090A, publié au JORF n° 0143 du 22 juin 2019.

**ARRÊTÉ DU 10 MAI 2019** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

Texte NOR : TRAT1908991A, publié au JORF n° 0118 du 22 mai 2019.

**ARRÊTÉ DU 3 JUIN 2019** modifiant l'arrêté du 21 octobre 2016 relatif à l'immatriculation des navires et autres bâtiments en mer.

Texte NOR : TRAT1915770A, publié au JORF n° 0133 du 9 juin 2019.

**DÉCRET N° 2019-640 DU 25 JUIN 2019** relatif à l'agrément des organismes de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : TRAT1902182D, publié au JORF n° 0146 du 26 juin 2019.



ARRÊTÉ DU 19 JUIN 2019 relatif au repérage de l'amiante avant certaines opérations réalisées dans les navires, bateaux, engins flottants et autres constructions flottantes.

Texte NOR : MTRT1904438A, publié au JORF n° 0147 du 27 juin 2019.

ARRÊTÉ DU 25 JUIN 2019 portant habilitation à la délivrance de certificats de teneur limite en humidité admissibles aux fins du transport (TML) et de déclarations de teneur en humidité moyenne de la cargaison.

Texte NOR : TRAT1918324A, publié au JORF n° 0157 du 9 juillet 2019.

ARRÊTÉ DU 25 JUIN 2019 portant habilitation à la délivrance de certificats de teneur limite en humidité admissibles aux fins du transport (TML) et de déclarations de teneur en humidité moyenne de la cargaison.

Texte NOR : TRAT1918327A, publié au JORF n° 0157 du 9 juillet 2019.

ARRÊTÉ DU 25 JUIN 2019 portant habilitation à la délivrance de certificats de teneur limite en humidité admissibles aux fins du transport (TLM) et de déclarations de teneur en humidité moyenne de la cargaison.

Texte NOR : TRAT1918326A, publié au JORF n° 0158 du 10 juillet 2019.

ANNEXE ET CARTE À L'ARRÊTÉ DU 8 FÉVRIER 2019 portant désignation du site Natura 2000 Oiseaux marins sud golfe du Lion (zone de protection spéciale).

Texte NOR : TREL1904538A, publié au Bulletin officiel du développement durable du 29 06 2019.

# NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS

## JUILLET-AOÛT 2019

RECUEILLIES PAR LE Cdt B. APPERRY

*A bord, nos exercices de sécurité sont nuls.*

Le monde maritime constate qu'il y a 10 raisons pour cela.

**1. Trop d'exercices (28 différents pour un navire à passagers par exemple.)**

*Là on est d'accord même si les SMS intelligents permettent aux capitaines de faire plusieurs exercices en même temps.*

**2. Les scénarios ne sont pas réalistes car les exercices sont toujours faits le même jour à la même heure durant la journée et quand il fait beau seulement.**

*Tant que l'équipage, déjà bien occupé, sera l'équipe d'intervention en cas d'urgence, les exercices en dehors des heures de travail vont perturber les heures de repos au détriment de la prévention de la fatigue, élément pilier de la sécurité d'aujourd'hui (MLC 2006 -règle 2.3.7).*

**3. Les exercices sont mal préparés à l'exception de l'incendie et de l'évacuation et ils ne sont pas évalués comme la SOLAS l'exige.**

*De par la culture sécurité française, les exercices de sécurité sur les navires français sont toujours faits comme ils doivent être faits. La conformité avec SOLAS est facile sauf peut-être au niveau de l'évaluation de la performance des membres d'équipage requise par la règle 15 de SOLAS II-2. C'est un problème qui a été résolu en déterminant si la performance est suffisante ou pas (S ou NS) et qu'une formation complémentaire est nécessaire ou pas.*

**4. Les responsabilités de l'équipage ne sont pas clairement définies.**

*Cela est peut-être vrai chez les Grecs ou chez Costa d'avant Concordia, mais les muster lists comprennent les responsabilités de chaque membre d'équipage, que le navire soit grand ou petit.*

**5. Les exercices ne sont pas réalistes.**

*Une évaluation des risques des opérations du navire y compris les risques de sûreté et informatiques a été effectuée. Ensuite le programme des exercices découle de cette évaluation. Tout cela a été théoriquement bien appréhendé lors de la certification ISM et ISPS. Si les navires dont M. Belokas parle passent tous les PSC sans difficultés, c'est qu'il y a un problème du côté de ces PSC. A noter que je ne parle pas du FSC, certains sont encore plus complaisants.*

**6. La façon dont les exercices sont exécutés n'est pas conforme aux opérations des navires. Encore une fois en se référant à l'évaluation des risques comme l'exige le code ISM, on privilégie les exercices pour les situations les plus probables tout en respectant les minimum SOLAS.**

**7. Notre industrie a une approche "paperassière" du code ISM.**

*Cela était vrai, mais aujourd'hui, au contraire, on essaye de diminuer le plus possible le papier. Il est vrai que toute opération et donc tout exercice nécessite un enregistrement (qui est la preuve objective) qui peut être effectué dans un logiciel très simple et/ou sur des formulaires simples qui ne demandent que quelques minutes.*

## 8. La gestion de la paperasse correspondante est un cauchemar.

*Faux, lorsque le marin a son carnet personnel d'exercice sur lequel l'officier de sécurité notifie la participation à l'exercice avec la fonction mais sans appréciation.*

## 9. En réalité les performances des exercices ne sont pas auditées.

*Faux, dans le cadre des audits internes (ou externes) un exercice est systématiquement effectué et l'auditeur l'évalue. Effectivement on peut également étendre l'évaluation dans une grille de performance, mais est-ce vraiment cela diminuer la paperasse recommandée plus haut ?*

## 10. Aucun indicateur de performance n'est défini pour surveiller les performances de l'exercice. Faux, nous avons l'habitude lors des audits internes de noter le KPI (sur 5) sur le respect du programme d'exercice et également sur la qualité de ces mêmes exercices par l'analyse des rapports d'exercices.

*NB: Yves Vanderborn, membre d'un P&I spécialiste de l'ISM, lui aussi interpelle sur la variété et la qualité des exercices de sécurité. Il pourrait lui être répondu de la même manière que ci-dessus. En précisant en plus que si on veut faire suffisamment d'exercices en grandeur réelle à bord, il faut transformer le navire en caserne de pompiers et embaucher des membres d'équipage supplémentaires pour atteindre un niveau d'entraînement satisfaisant tout en respectant la MLC 2006. En effet, des suggestions ont déjà été faites et notamment récemment pour les grands navires de croisière (équipe de sécurité dédiée comme l'est déjà l'équipe de sûreté), mais pour le moment, rien ne bouge et tout se passe comme si on attendait un nouveau gros accident.*

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

## LE NEAR-MISS DU VIKING SKY INTERPELLE.

Construit en 2017, ce navire de croisière est conforme aux dernières réglementations de la SOLAS c'est-à-dire qu'il est «Safe Return to Port» (SRTP). Durant une croisière, il longe la côte en NORVEGE. Il ne fait pas beau du tout ce jour-là, mais le capitaine a décidé de continuer la croisière bien que les ferries et autres paquebots dans le secteur s'abstiennent de naviguer et restent à quai. Pas de risques, c'est un navire puissant, très récent. Mais ce jour-là, un incident majeur survient: arrêt intempestif en route des 4 groupes électrogènes (NB : la propulsion est diesel/électrique par pods) à peu près en même temps pour cause de sécurité de niveau d'huile, apparemment à cause du roulis. Mais ce navire comme tous les navires à passagers de cette taille est bien stabilisé. Alors pourquoi ?

Toujours est-il, qu'incapable de remettre ses moteurs en route et devant une dérive dramatique vers la côte malgré le mouillage des 2 ancres, une évacuation par hélicoptère est décidée par le capitaine et les SAR, faute de pouvoir utiliser les embarcations du fait du très mauvais temps.

Les hélitreuillages d'abord des blessés et puis de près de 500 passagers sont effectués (voir photo). Au bout de 24 heures seulement, le navire reprend partiellement le contrôle de ses moteurs et rejoint un port refuge sous la surveillance d'un (petit) remorqueur. Les hélitreuillages sont alors stoppés.

## LES CONSÉQUENCES :

On attend avec impatience sur le site internet de l'OMI, le rapport de l'enquête sur ce near-miss.

On peut déjà se poser quelques questions:

- Est-ce là un échec du dispositif «Safe return to port» ?
- La maintenance était apparemment sous-traitée, quid du niveau d'huile des carters des 4 moteurs diesels.
- C'est un navire neuf et cependant, pas de plateforme d'appontage : hélitreuillage prévu seulement (winch only) ?
- Cependant, exploit des 6 hélicoptères de taille respectable: évacuer près de 500 personnes une à une dans ces conditions, c'est exceptionnel, il faut le reconnaître.
- Peut-on envisager cela dans nos études de risques et donc revoir les aires d'appontage ou d'hélitreuillage ?
- On attend des recommandations qui, soyons clairs, ne vont pas être faciles à formuler selon la méthode classique du consensus.
- Enfin, pour les capitaines de navires à passagers, est-il raisonnable d'envisager ce genre d'évacuation un par un dans notre planification des situations d'urgence à bord ?

NB: On lira avec intérêt un article plus complet sur ce sujet dans le prochain «Marine Marchande Informations» de l'association HYDROS.



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

## A L'OMI ON MET TOUJOURS DU TEMPS À PUBLIER DES «RECOMMANDATIONS OU GUIDELINES».

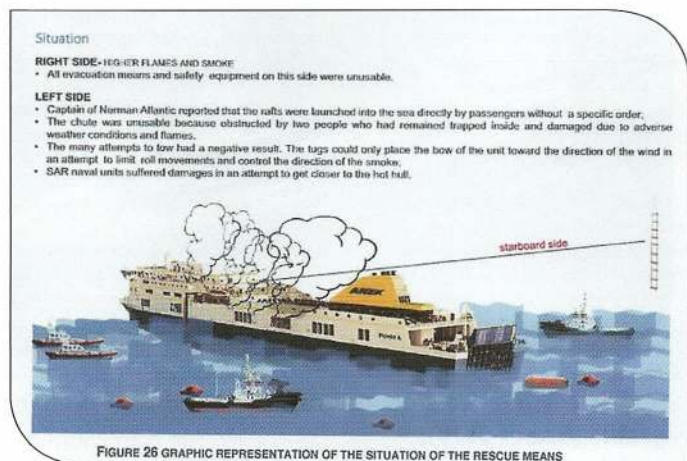
Dans le dernier IMO News, quelques nouvelles concernant la sécurité maritime sont intéressantes :

«Fire safety on ro-ro ships draft interim guidelines for minimizing the incidence and consequences of fire in ro-ro spaces» agreed during MSC 101 avec un paragraphe sur l'integrity of life saving appliances and evacuation : autant ces directives sont importantes pour tous les roros, autant on a oublié que dans les conséquences ci-dessus on aurait pu, peut-être, en profiter pour ne plus recommander les fameuses «chutes» comme moyen d'évacuation. Et même les interdire sur les roros construits après 2025 (par exemple) et recommander le retour des toboggans (suggestion personnelle).

Il semble que la triste expérience du Norman Atlantic n'ait pas provoqué de retour d'expérience conséquent et que l'on se contente d'augmenter un peu la distance des «chutes» des espaces cargaison (redéfinie d'une manière un peu plus large : 6 m minimum des ouïes et 8 m des véhicules sur pont ouvert).

Notre collègue Le Vigouroux avait judicieusement communiqué en son temps (2014) sur les inconvénients des «chutes» et sur les avantages des toboggans, que les chutes du Norman Atlantic étaient placées entre des ouïes et assurées.

ment (voir photo) à quelques mètres seulement. Il est vrai que Norman Atlantic comme ses sisters ships sont des «low-cost» achetés sur étagère, c'est-à-dire aux conditions minimum. Et cela ne va pas changer tout de suite, bien que les marins aient plus confiance dans les toboggans que dans les «chutes».



A cette occasion, le BV a lui aussi publié un document utile sur «safety of ro-ro passenger & cruise ships» en parallèle avec le «standard club» dans leur propre document intitulé «fire safety on ferries» mais on ne parle surtout pas des chutes cette fois encore.



#### LES SCRUBBERS, OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Après avoir expliqué que les «scrubbers» étaient presque la panacée, on dit aujourd'hui que ce n'est pas sûr et que les scientifiques ne sont surtout pas d'accord sur, non pas leur efficacité, mais bien sur leur capacité à **moins polluer** la mer.

#### Discussions sur les scrubbers (origine BIMCO)

La réglementation mondiale et la cohérence dans leur mise en œuvre sont également au cœur des préoccupations de l'OMI au sujet des scrubbers. Plusieurs États ont interdit ou limité l'utilisation des scrubbers ouverts, notamment Singapour, la Belgique, l'Allemagne et la Norvège, et la liste devrait s'allonger. Selon le secrétariat de l'OMI, une réglementation mondiale, mise en œuvre de manière cohérente et uniformément appliquée, est la meilleure voie à suivre. Lorsque des mesures sont prises aux niveaux local et régional, elles peuvent être préoccupantes si elles sont incompatibles avec les règlements de l'OMI. Nous avons besoin de règles du jeu équitables, et nous sommes là pour assurer cela ». Le MEPC commence vraiment à discuter de l'impact des scrubbers ouverts, après une proposition de l'UE visant à identifier les problèmes liés à cet équipement. Les scrubbers ouverts ne sont pas interdits par l'OMI, mais il existe des directives pour l'installation et l'utilisation des systèmes de lavage des fumées.

Tandis que la CLIA (Cruise lines international association), sans rire, nous assure que rejeter les résidus de lavage des fumées est «bon pour la planète» (sic), on ne sait plus que penser !

L'OMI dont le fonctionnement est basé sur le consensus, a bien du mal à réglementer et se contente donc aujourd'hui de lancer une révision des directives de 2015 concernant les EGCS (Exhaust Gas Cleaning Systems) ou scrubbers en vue

de mettre au point une circulaire MEPC, un peu plus contraignante peut être, vers 2020. Pour cela, elle demande aux États membres d'accélérer les études et de soumettre rapidement les résultats afin de pouvoir décider. Tout cela avec des circulaires toujours provisoires pour la gestion des futurs fuels conformes aux normes IMO 2020 (rappel: 0,5% de soufre).



En effet entre le producteur et le distributeur, les responsabilités ne sont pas si simples à préciser surtout en cas de indisponibilité du nouveau fuel conforme, la présence de fuel non conforme à bord, la compatibilité des différents fuels, etc. sans oublier la gestion des échantillons aux fins de vérifications. A ce sujet nous pouvons vraiment constater un accroissement du domaine d'intervention du PSC (Port State Control) au détriment du Flag State Control, ce qui n'était pas du tout prévu à l'origine.

Pendant ce temps-là, l'association CAA (Clean Arctic Alliance) s'alarme et constate qu'en attendant l'interdiction du fuel lourd en navigation dans l'Arctique en 2021, Cosco le chinois fait passer ses porte-conteneurs et autres cargos par là (Passage du NE - convoi de 10 navires ce mois-ci) et envisage d'augmenter cette fréquentation entre la Chine et l'Europe. Presque 2 500 milles de moins. Alors que CMA CGM assure qu'il ne fera pas cela. On dit bravo à M. Saade.

En France, le président de la République a été apparemment convaincu par Philippe Louis-Dreyfus que la réduction de la vitesse des navires est une première solution pour réduire la pollution mais il aurait dû ajouter «quand cela est possible». Exemple: pour Brittany Ferries sur Ouistreham, sauf à supprimer les actuelles rotations rapides et à utiliser des navires plus gros, pour des raisons commerciales, on ne pourrait pas diminuer la vitesse des gros ferries qui consomment près de 14 tonnes de HFO à chaque traversée. En effet la vitesse de 19/20 nds est indispensable à la tenue de l'horaire du point de vue attractivité commerciale.



#### QU'EN EST-IL DES COMBUSTIBLES DU FUTUR ?

Le Dr Uwe Lauber, PDG de MAN Energy Solutions, a déclaré : «Nous sommes fermement convaincus que l'objectif mondial visant à créer une économie climatiquement neutre dépend en grande partie de l'utilisation future de l'hydrogène vert et d'autres gaz y compris le CH4 de base, produits à partir d'énergies renouvelables (méthanisation des déchets ou synthèse). L'hydrogène jouera un rôle crucial dans la décarbonisation des secteurs qui ne peuvent pas être électrifiés

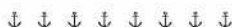
directement. Cette technologie (synthèse du méthane) est une innovation majeure et révolutionnaire qui change les règles du jeu, et ... constitue une étape importante pour renforcer notre image de marque en vue d'une future économie de l'hydrogène».

D'autre part, BeHydro, une entreprise commune du constructeur de moteurs ABC et de CMB, a pour objectif de lancer commercialement en 2020 son premier **moteur à hydrogène** à vitesse moyenne. Les moteurs en cours de développement ont une plage de puissance comprise entre 0,8 et 2,8 MW et sont disponibles en 6, 8, 12 et 16 cylindres.

Les moteurs BeHydro auront une large plage d'utilisation, y compris comme moteur principal pour remorqueurs, ferries et barges, les moteurs auxiliaires pour tous les navires de haute mer, des générateurs terrestres pour la production d'électricité propre, des groupes électrogènes de secours et des moteurs de locomotives. Les moteurs fonctionnant à l'hydrogène offriront la possibilité de réduire les émissions de carbone de 50% à 100%.

Autre opinion bien dans la tendance actuelle (Peter Keller président de SEA/LNG) :

*En fin de compte, le GNL est le seul carburant de remplacement disponible actuellement. Il résoudra les problèmes de qualité de l'air qui affectent encore directement la santé humaine et ont conduit aux règles de l'OMI pour 2020. Le GNL réduit également de manière significative les émissions de NOx et de particules tout en faisant progresser le secteur maritime dans une direction positive en termes de réduction de CO2 (moins 20%). Jusqu'à ce qu'une technologie alternative soit développée, commercialement viable, évolutive et, surtout, sûre, il n'y a pas d'autres options viables à l'horizon pour le transport maritime au long cours (l'électrique sur batteries étant déjà possible pour des liaisons très courtes). Avec les développements attendus dans le gaz naturel bio et synthétique, le GNL représente également une voie à suivre d'ici 2050 (IMO 2050) et au-delà.*



#### DERNIÈRES NOUVELLES DES CROISIÈRES DE MASSE.

##### **Pendant ce temps-là, comme le marché de la croisière se développe comme jamais.**

Peu importe le combustible futur et l'invasion des algues vertes ou autres sargasses sous les cocotiers, on s'en fiche, les passagers restent à bord, il y a tant de choses pour s'occuper. D'ailleurs on a construit le bateau pour cela, il vaut mieux qu'ils dépensent leur argent à bord plutôt qu'à terre.

Dernières nouvelles, le premier salon «Marine Interiors Cruise & Ferry Global Expo», qui se tiendra en septembre à Hambourg cette année, arrive à un moment propice pour le secteur des croisières avec un carnet de commandes record de 118 navires représentant un investissement de plus de 69 milliards de \$US.

S'il y a toujours autant de clients, croyez-vous qu'il y ait suffisamment d'officiers compétents pour armer ces nouveaux navires ? D'autre part, heureusement pour la santé des marins et des portuaires, les combustibles sont de plus en plus «verts» et la tendance actuelle de privilé-

gier la propulsion électrique par des batteries lorsque c'est possible c'est-à-dire pour une courte durée (manœuvres de chenal et de port) même pour les gros navires est une petite révolution.



##### **Ulstein livre le plus grand navire hybride rechargeable (6 août 2019).**

Ulstein Verft de Norvège a livré le plus grand ferry construit jusqu'à présent qui intègre des batteries dans un système Diesel/Électrique hybride. Le Color Hybrid, d'une longueur de 120 m et d'une capacité de 2 000 passagers et de 500 voitures, est un «hybride plug-in» doté de batteries de 5 MW pouvant être rechargées à Sandefjord en une heure seulement.

Le bloc-batterie de 65 tonnes permettra au navire de naviguer sans bruit dans le fjord et sans émission nocive d'oxydes d'azote ou de soufre ni de dégagement de CO2. Le navire dispose également d'un réservoir de chaleur de 5 MW qui utilise la puissance du sillage et des gaz d'échappement pour le chauffage. Trond Kleivdal, PDG de Color Line, a déclaré : «La construction du plus grand navire hybride plug-in au monde est conforme à l'ambition de la société de développer plus avant des solutions durables et respectueuses de l'environnement pour le transport norvégien.»



**LES INCENDIES DE CONTENEURS, TOUS PROVOQUÉS PAR L'INCOMPATIBILITÉ OU LA NON DÉCLARATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES, EXASPÈRENT LES COMPAGNIES, LES CHARGEURS, LES ASSUREURS, LES MARINS.**

Le problème récurrent des fausses déclarations de «dangereux combustibles» dans les conteneurs exaspère tout le monde. Des sanctions financières sont déjà appliquées par les transporteurs. C'est un problème certainement difficile



à résoudre car comment contrôler les 20 000 conteneurs d'un mega PC dans un laps de temps raisonnable sinon en procédant par sondage seulement ou en utilisant les méthodes de tracking déjà en place pour la sûreté ISPS ? Solutions partielles ô combien!

La question de la taille de ces géants des mers revient sur le tapis comme un boomerang. La "clause d'avaries communes" semblant également peu équitable aujourd'hui dans ce cas. Alors que faire ?



#### NOUVELLES DE LA PIRATERIE MARITIME.

Sept attaques de pirateries ont été recensées depuis le début de l'année au large du Cameroun, dont cinq de réussies. Les cas les plus spectaculaires se sont déroulés le 15 août.

Deux bateaux étaient au mouillage au large de Douala, a indiqué Noël Choong, chef du centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international (BMI). Les attaques ont été perpétrées à quelques heures d'intervalle l'une de l'autre. La première a visé un navire polyvalent appartenant à une société allemande. Huit personnes ont été enlevées sur un équipage de douze marins asiatiques et européens. La seconde cible des pirates était un vraquier battant pavillon libérien. Il y avait 21 personnes à bord, toutes des Asiatiques, neuf ont été enlevées.

Puis il a conclu : «Le BMI a émis un message d'alerte à tous les navires mouillant à Douala, leur demandant de redoubler de précautions».



#### LA PIRATERIE AUJOURD'HUI.

Epicentre de la piraterie maritime, 72% des enlèvements et 92% des prises d'otages en mer recensés par le BMI dans le monde ont lieu dans le golfe de Guinée, notamment au large du Nigeria, de la Guinée, du Togo, du Bénin et du Cameroun.

Dans la plupart des cas, ce sont des pirates nigériens qui attaquent les navires et enlèvent des marins dans le but d'obtenir des rançons contre leur libération.

En 2018, cette zone où les attaques ont plus que doublé par rapport à 2017 concentrait l'essentiel des actes de piraterie. Selon le BMI : les six navires détournés dans le monde l'ont été dans le golfe de Guinée, ainsi que treize cas de tirs sur des bateaux sur dix-huit et la grande majorité des kidnappings contre rançons. Par contre la piraterie dans le golfe d'Aden, notamment au large de la Somalie, spectaculaire au début des années 2000, a considérablement

diminué en raison du déploiement d'une armada militaire internationale: ce serait donc la seule solution ?

Bilan selon le BMI : 201 actes de pirateries ont été recensés en 2018 dans le monde, contre 180 en 2017, et 78 attaques au premier semestre 2019, dont une grande majorité dans le golfe de Guinée.

Et les marins dans tout cela ? Selon Sylvie Boyde de la mission allemande pour les marins "Ce que l'armateur fait après une attaque, c'est en fait de changer tout l'équipage, rapatrier les marins quand ils sont libérés, laisser les gens se reposer et retrouver leurs forces et le courage de revenir à bord. J'ai eu ainsi en juillet la chance de parler au capitaine qui a été enlevé par des pirates nigériens, en avril, et qui est revenu à bord sur le même navire".



#### UN REVENANT: L'ESTONIA.

Un accident terrible nous a été rappelé récemment. Le BV et le chantier Joss Meyer à Papenburg étaient sur la sellette pour leur responsabilité dans la certification d'une part et la construction d'autre part de ce gros ferry qui a coulé en 1994, il y a donc 25 ans, causant 850 morts.

Les ayants droit des victimes ont été indemnisés par l'armateur estonien. Mais les rescapés et leurs éventuels ayants droit (1 116 personnes) demandent une indemnisation pour préjudice de post-traumatisme effectif de la «conscience d'une mort imminente» et réclament 40,8 millions d'euros au BV et au chantier Meyer.

BV avait provisionné plus de 50 millions d'euros depuis longtemps. Le jugement a été rendu récemment en France : les rescapés ont été déboutés de leur plainte

Mémorial Estonia à Stockholm

pour cause «d'absence de faute intentionnelle» des accusés et ils se trouvent condamnés à payer 70 000 € au BV et 35 000 € à Meyer (on appelle cela je crois l'arroser !).

Le problème soulevé était la liaison entre le casque et la rampe avant qui assurait également l'étanchéité de l'avant du navire. Cette disposition pas très courante à l'époque a été rapidement abandonnée. Néanmoins cette tragédie avait remué notre profession et avait accéléré l'application obligatoire du code ISM



## OÙ EN SONT LES CANAUX DE SUEZ ET DE PANAMA AVEC LES PLUS GRANDS NAVIRES DU MONDE ?

Le 9 août, le MSC Gulsun, le plus grand porte-conteneurs au monde, a emprunté le canal de Suez pour la première fois.

Le navire battant pavillon panaméen a traversé le canal avec un convoi en direction du nord et s'est dirigé vers le nord-ouest de l'Europe venant du port de Xingang.



Le MSC Gulsun est le premier des 11 navires en construction de cette compagnie chez Samsung Heavy Industries et DSME en Corée du Sud. Les navires devraient être exploités entre l'Extrême-Orient et le nord-ouest de l'Europe via le canal de Suez dans le cadre du service AE 10 / SILK en collaboration avec Maersk Line.

Le navire de 400 mètres a une largeur de 61,4 mètres, un peu en dessous du maximum autorisé - 62,1 mètres - pour les transits à travers le canal. Il appartient à la classe «Megamax 24», d'une capacité totale de 23 000 EVP et peut atteindre 24 rangées de conteneurs à bord, par rapport à la précédente classe «Megamax 23», d'une capacité allant de 18 000 à 20 000 EVP sur 23 rangées (Les navires Megamax 23 ont une largeur de 59 mètres.)

Le nouveau canal de Suez est le résultat du dernier projet d'agrandissement de la voie navigable pour accueillir de plus grands navires. Il a été inauguré il y a quatre ans le 6 août 2015.

Le 2 août dernier, 81 navires (6,1 millions de tonnes) ont transité, c'est le nombre le plus élevé de navires en transit en un seul jour. L'exercice 2018/2019 a enregistré le chiffre d'affaires annuel le plus élevé du canal, en hausse de 5,4%, ce qui correspond à 300 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent.

Pour information : une comparaison ci-dessous avec le canal de Panama neopanamax (ou post panamax) :

Longueur HT: 366 mètres (1201 pieds), soit 71,9 mètres de plus qu'un panamax précédent;

Largeur maximum du navire: 49 mètres (161 pieds), soit 16,7 mètres de plus que panamax précédent;

TE max: 15,2 mètres (50 pieds) en eau douce tropicale, soit 3,2 mètres de plus TA max: 57,91 mètres (190 pieds), inchangé.

La grande différence entre les deux canaux reste donc bien la largeur.



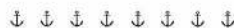
## LES RELATIONS USA/IRAN VONT-ELLES AFFECTER LES MARINS ?

Il semble que oui. Les États-Unis interdisent les visas aux marins qui pour eux "aident à transporter" du pétrole iranien. Dans un message adressé jeudi à la communauté maritime, le département d'Etat américain a annoncé qu'il utiliserait une loi

antiterroriste pour interdire les visas aux marins qui travaillent à bord de navires transportant du pétrole iranien. L'annonce a été faite alors que le pétrolier Grace 1 sous contrôle iranien s'apprêtait à partir de Gibraltar, où il était détenu depuis le 4 juillet.

«Les États-Unis estiment que le commandant du Grace 1 aide le Corps de gardes de la révolution islamique (IRGC) -entité iranienne- en transportant du pétrole d'Iran en Syrie. Cela pourrait avoir des conséquences graves pour toutes les personnes associées au Grace 1», a déclaré le porte-parole du département d'Etat, Morgan Ortogus dans un communiqué. «Le CGRI est considéré par les États-Unis comme une organisation terroriste étrangère (FTO). Les membres d'équipage des navires qui aident le CGRI en transportant du pétrole d'Iran peuvent ne pas être éligibles pour obtenir des visas ou être admis aux États-Unis pour les motifs d'interdiction de territoire liés au terrorisme et prévus dans la loi sur l'immigration et la nationalité. Les USA ont indiqué que cela s'appliquerait à l'équipage du Grace 1, «conformément à nos politiques en vigueur concernant ceux qui fournissent un soutien matériel à l'IRGC».

La politique du département d'Etat interdirait donc aux marins concernés d'obtenir aussi une sortie récréative à terre dans les ports américains. Des milliers de marins font chaque année des voyages internationaux dans les ports des États-Unis, à moins d'avoir un visa américain, ils ne sont pas autorisés à quitter leur navire. Le département d'Etat n'a pas immédiatement précisé si l'interdiction de voyager s'appliquerait aux marins inscrits sur une cette liste noire, comme transiter par les aéroports américains en cas de relève.



## LES CANADIENS SONT PRÉOCCUPÉS PAR LE M/V GAUTHIER (ORIGINE: CORRESPONDANCE AVEC RADIO CANADA).

Un de leurs ferries construit en Italie en 2015 a des gros soucis de propulsion.

Avec un combustible dual (LNG et Diesel) et des pods azimuthaux, il n'en finit plus d'être arrêté pour avaries graves (propulsion, combustible, réfrigération des moteurs etc.)

Les contribuables canadiens sont mécontents car ce navire devait assurer un service public au Québec et son remplacement n'est pas du tout assuré. Pour un navire quasiment neuf, c'est assez étonnant : défaut de conception pour l'alimentation en GNL (Moteurs Wärtsilä), défaut de construction des propulseurs (Steerpod finlandais) On se perd en conjectures.

Les Canadiens recherchent les responsables d'un fiasco on ne peut plus désagréable pour les usagers et essaient de trouver un navire remplaçant, après avoir quand même déboursé 145 M de CAN \$.



# SÉMINAIRE IALA SUR LA RÉVISION DES DIRECTIVES OMI POUR LES VTS

LE 27 juin 2019, AU SIÈGE DE L'IALA "INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AID TO NAVIGATION AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES" À ST GERMAIN-EN-LAYE, ÉTAIT ORGANISÉ UN SÉMINAIRE SUR LA RÉVISION DE LA RÉOLUTION OMI A.857(20)- Guidelines FOR VESSEL TRAFFIC SERVICES.



Le but du séminaire était de participer à l'écriture d'une résolution OMI sur le fonctionnement des VTS, modernisée et mise à jour de manière à fournir aux services VTS une procédure claire, concise et globale.

La révision proposée est effectivement concise, en 7 pages seulement incluant l'annexe au lieu des 24 pages de la résolution actuelle. Plus claire et entraînant moins de confusion, aussi parce que certains points de la résolution actuelle A.857 ont été oubliés dans le projet de révision.

Pour les capitaines, la principale différence entre la résolution actuelle et la révision proposée est le retrait pur et simple du paragraphe 2.2.4 annexe 1 de la résolution actuelle sur la responsabilité en cas d'incident. Pour mémoire «*The liability element of an accident following compliance with VTS guidance is an important consideration which can only be decided on a case-by-case basis in accordance with national law. Consequently, a VTS authority should take into account the legal implications in the event of a shipping accident where VTS operators may have failed to carry out their duty competently.*»

En ce qui concerne la révision, si nous faisons un parallèle entre les paragraphes 4.4.3 «Participating ships» et 6.1 «General principles», celui-ci est effectivement clair et n'entraîne certainement pas de confusion pour les capitaines de navire.

En tant que capitaine, la décision finale (6.1) est entre nos mains, mais si on ne suit pas les recommandations d'un VTS, celui-ci pourra exiger de la part du capitaine un rapport explicatif. Voir les paragraphes 4.4.3 et 6.1 ci-dessous. Ceci peut se comprendre de la façon suivante :

1. Le capitaine ne suit pas les recommandations du VTS et a un accident, il en a donc l'entière responsabilité, et il devra fournir une explication quant au non-suivi des recommandations. Pour être honnête, ce rapport supplémentaire, au vu de la somme de papiers et rapports qu'il faudra faire suite à l'accident, n'est pas la chose la plus importante qu'il faudra régler.

2. Le capitaine ne suit pas les recommandations du VTS mais sans accident ou incident, il faudra faire un rapport explicatif tout de même. Ce rapport sera demandé par le VTS à la compagnie de navigation, qui fera suivre, au capitaine embarqué, qui probablement ne sera pas celui qui n'aura pas obéi aux recommandations.

3. Le capitaine suit les recommandations du VTS et a un accident. Dans ce cas la révision proposée, contrairement à la résolution actuelle ne fait aucunement mention d'un éventuel partage de faute et donc de responsabilité. Le capitaine se retrouve alors avec l'entière responsabilité. A minima, cela est clair. A la question sur le sujet, la réponse a aussi été limpide. On verra plus tard pour clarifier ce point particulier.

Mais cela signifie que si la révision est présentée telle quelle au prochain NCSR7, puis adoptée au MSC suivant, il sera alors difficile, pour ne pas dire impossible de changer les choses, même plus tard.

La seule chose que nous pouvons faire est de porter la voix des capitaines auprès de l'administration, en amont des NCSR et MSC pour que ce point particulier sur la responsabilité soit abordé dans la révision. Avant sa présentation et son adoption.

Révision proposée actuellement :

4.4.3: Participating ships in a VTS area should: comply with the provisions and instructions given to the ship by the VTS unless contradictory safety reasons exist. Masters may be required to report on their actions should they decide to disregard any instruction, advice or request given by a VTS.

6.1: Decisions concerning the navigation and the manoeuvring of the ship remain with the master. Nothing in these Guidelines changes the master's responsibility for all aspects of the operation of the ship.

CDT HUBERT ARDILLON  
VICE-PRÉSIDENT DE L'AFCCAN

# EN PASSANT PAR LES PASSERELLES

## L'ARMORIQUE ET LE CÔTES DU NORD.

Restant dans la lignée des navires que j'ai commandés et qui m'ont particulièrement marqué je vais faire un bond en avant de huit années pour en arriver à l'Armorique et ceci pour plusieurs raisons. D'abord c'était le navire de Bernard C. Or lorsqu'il dut débarquer frappé par une alerte cardiaque je fus amené à le remplacer au pied levé en novembre 1957 alors que je devais aller à la SVEDEL.

Puis, un peu plus tard, alors que l'Armorique et le Maine, commandés respectivement par C. et G., assuraient la ligne dite «service rapide» en 60 jours sur Abidjan et Douala, je me trouvais être ce qui pouvait être appelé le «remplaçant titulaire» de mes deux collègues. Ceux-ci faisaient deux voyages, soit quatre mois, et alors que j'en faisais un alternativement sur chaque navire. Sur une période de trois mois j'avais donc un mois de congés et sur le voyage les quinze jours de tournée du Nord pendant lesquels mon épouse pouvait être à bord, car nous n'avions pas encore charge d'enfants, et je passais donc la moitié du temps avec elle.

Le personnel navigant n'avait même pas à me prévenir car, la relève ayant lieu à Rouen, il me suffisait de m'informer de la date et de l'heure d'arrivée auprès de l'agence. Le passage de la suite se déroulait au plus vite car, sauf problèmes exceptionnels, c'était devenu de la routine.

J'ajouterai que l'un de mes collègues était C.L.C. et l'autre C.M.M. mais que je n'ai jamais relevé de différence quant à leurs qualités professionnelles mises au service de la conduite de leur navire et de son exploitation commerciale.

Il y eut aussi le Côtes du Nord (1er du nom) que je commandai toujours sur le «service rapide», comme titulaire cette fois, durant près de deux ans et ce jusqu'à sa vente, à la fin de 1964, à un armement chinois de Hong Kong qui acquit également le «Morbihan» sur lequel j'avais effectué mon premier embarquement en tant que lieutenant, dérogatoire d'ailleurs car n'ayant pas les 24 mois de navigation nécessaires à l'obtention du brevet de L.L.C.

Quelques anecdotes relatives à cette vente me viennent à l'esprit :

D'abord ce qui est lié aux futurs acquéreurs. J'écris «futurs» car les chinois ne voulant pas acheter sans avoir vu délèguèrent deux représentants qui firent avec nous une partie de la tournée du Nord, la conclusion de la vente ayant lieu au retour suivant de la C.O.A. Bien que leur armement avait son siège à Hong Kong je compris qu'il s'agissait en fait de la filiale discrète d'une entreprise d'Etat de la République Populaire de Chine lorsque, au cours d'une conversation, nos hôtes laissèrent échapper une phrase dans laquelle il était question de «la guerre de libération». Leur appartenance ainsi supposée à une certaine ligne politique ne les empêchait pas d'être très sympathiques et d'avoir avec nous des rapports cordiaux et même amicaux, d'autant plus que l'un s'appelant Chen nous décidâmes rapidement que nous étions des cousins éloignés pour autant que l'on ne retienne que la première syllabe de mon nom. Nous nous invitâmes réciproquement au restaurant et il me reste un éventail qu'ils



photo marine-marchande.net

offrirent à mon épouse.

Cependant, quoiqu'ils aient été favorablement impressionnés par les qualités du «Côtes du Nord», ils formulèrent une remarque concernant le nombre insuffisant de couchettes pour l'équipage ce qui les amènerait à transformer certaines cabines en les faisant passer de deux à quatre places. De plus le navire devant être immatriculé à Hong Kong et donc naviguer sous la «Red Ensign» il y aurait lieu de séparer

les officiers britanniques de leurs collègues «natives» et donc d'aménager les carrés et réfectoires en conséquence.

Nos deux Chinois avaient embarqué à Gand et eurent quelques émotions dès le départ puisque dans le canal, peu large à l'époque, rejoignant l'Escaut nous fûmes victimes d'un abordage, n'induisant d'ailleurs pas de gros dégâts car il ne s'agissait en fait que d'un choc latéral entre nous et le navire abordeur. L'événement se déroula à la sortie d'un pertuis, peut-être lié à l'implantation d'un pont mais je n'en suis pas certain, divisé en deux parties. Alors que nous utilisions la principale, un petit caboteur empruntait l'autre. Comme son faible déplacement lui permettait d'aller plus vite que nous sans crainte d'endommager les berges il sollicita par sifflet l'autorisation de nous dépasser ce que notre pilote, avec mon accord, refusa craignant l'effet de succion, les deux navires étant trop proches latéralement, et il demanda donc d'attendre l'endroit où, un peu plus loin, le canal s'élargissait. Ce dont l'autre ne tint pas compte et comme prévu fut irrésistiblement attiré par nous, venant s'appuyer assez violemment sur notre flan bâbord. Y avait-il un pilote à bord du caboteur, je ne sais, mais de toute façon le nôtre me dit que ces problèmes d'effet de berge et de succion dans un chenal étroit n'était pas abordés dans les cours de navigation belges.

Peut-être qu'avant d'en finir avec l'évocation de ce navire, ferai-je ici allusion à la petite modification des emménagements à laquelle nous avons procédé. Il s'agissait de transformer un cagibi plus au moins range-balais en le débarrassant du matériel du maître d'hôtel pour y installer deux couchettes propres à servir aux enfants du commandant et du chef mécanicien. Autre modification mais plus importante, et bénéfique cette fois à l'ensemble de l'équipage, celle consistant à utiliser l'air réfrigéré de la cale 3 pour le diffuser dans les coursives ou dans le circuit thermo-tank. Evidemment lorsque le compartiment en question avait été chargé en Afrique une subtile odeur de cacao était diffusée dans l'ensemble du bord mais la possibilité de vivre à bonne température valait bien ce petit inconvénient et puis, après tout, la ventilation des cales suffisait à répandre cette odeur préférable à tout prendre à celle des billes de bois.

L'évocation de ces souvenirs me rappelle la nostalgie que j'ai eu à quitter le Côtes du Nord, presque aussi profonde que celle que j'éprouvai par la suite avec le Hélène Delmas.

CDT J. CHENNEVIÈRE,  
MEMBRE FONDATEUR DE L'AFCAN ET DU CËSMA.