

AFCAN

informations



Le Havre

N°132
Déc.
2021



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.



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
AFCAN : Assemblée générale 2021 à Tréglonou	Page 4
OMI : MSC 104. C./R. du Comité de la sécurité	Page 8
Théorie et pratique de l'évaluation des risques	Page 16
OMI : MEPC 76. C.R. du Comité de la protection du milieu marin	Page 22
CESMA : Conseil et Assemblée générale annuelle 2021	Page 30
Textes parus au Journal officiel au 3 ^e trimestre 2021	Page 34
L'arrivée en baie de seine des premiers Liberty ships	Page 35



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2021

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

TITULAIRE DU COMPTE : ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN)
ADRESSE : RUE DE BASSAM 29200 BREST

DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)

Pour un
virement
bancaire :

CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
30004	00243	00010036210	71

Numéro de compte bancaire international
IBAN : FR76 3000 4002 4300 0100 3621 071
BIC (Bank Identification Code): BNPAFRPPBRE

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 2021	Fin de mandat en 2022	Fin de mandat en 2023
J-P Côte	H. Ardillon	B. Apperry
T. Coubes	C. Chabillon	P. Blanchard
B. Derennes	J-F. Gicquiaud	M. Guillemot
N. Desbois	F-X. Pizon	F. Hardy
J. Portail	J-R. Varailon-Laborie	T. Jaouen
S. Zamora	Y. de Villars	M. Prébot

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

Hauts-de-France & 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*

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



Editorial

Les pays se coordonneront-ils un jour pour faciliter les relèves ?

Bientôt deux ans de pandémie et les réflexes de replis nationaux continuent de prévaloir sur une hypothétique coopération internationale. Chaque pays s'ouvre, se ferme, au gré des vagues épidémiques et à chaque fois avec des règles nouvelles et à géométrie variable.

J'écris ces lignes, enfermé dans une chambre d'hôtel pendant 14 jours dans un pays d'Extrême-Orient.

Pas de sortie de la chambre, impossible de choisir l'hôtel ni la nourriture (et je m'estime chanceux, les collègues dans un pays voisin doivent faire une quatorzaine plus une semaine d'isolement). A ma sortie de quarantaine (et après mon troisième test PCR) je rejoindrai un chantier naval pour les essais d'un navire neuf. Au chantier je retrouverai le superintendant (Français lui aussi, vacciné comme moi) qui lui n'a pas eu de quarantaine à faire car il n'est pas marin. Les marins sont-ils vraiment intrinsèquement plus contaminants ? Je ne le pense pas et l'explication est à chercher ailleurs.

En effet le marin peut continuer de travailler, approvisionner le pays et exporter la production sans mettre le pied à terre dans ce pays. Donc certains pays s'en lavent les mains : que les marins continuent leur travail mais qu'ils aillent faire leurs relèves ailleurs ! (En effet la quatorzaine incite grandement à choisir un pays plus conciliant pour faire les relèves). A contrario, comme le pays ne souhaite pas pénaliser ses chantiers navals il n'impose pas de quatorzaine aux travailleurs des chantiers. Cette logique cynique amène donc à cette absurdité que deux personnes

ayant reçu le même vaccin, venant du même pays pour travailler ensemble sur le même navire sont soumis à des règles complètement différentes.

Les exemples tels que celui-ci sont nombreux. Chaque pays a ses règles, accepte certains vaccins et pas d'autres ce qui, pour un marin, appelé par définition à se rendre dans de nombreux pays est très compliqué. Il est déjà difficile de permettre l'accès à un vaccin à tous les marins, si en plus il faut que ce soit un vaccin bien précis selon les pays on ne s'en sortira jamais.

Les marins ne faisant que passer dans les pays pour embarquer ou débarquer devraient donc pouvoir le faire sans isolement s'ils sont vaccinés par un vaccin reconnu par l'OMS (et en se soumettant à des tests si le pays ou la compagnie aérienne le juge nécessaire). Après bientôt deux ans de pandémie et de nombreux appels de l'ONU et de l'OMS entres autres, on est en droit d'espérer plus de coordination internationale à ce niveau. C'est de toute façon la seule chose qu'il reste aux marins, espérer...

Cdt Pierre Blanchard.
Président de l'AFCAN



Assemblée générale 2021 de l'AFCAN

■ L'Assemblée générale 2021 de l'AFCAN s'est tenue les 8 et 9 septembre 2021 au manoir de Trouzilit à Tréglonou (Finistère).



de gauche à droite: M. GUILLEMOT / C LOUDES / A JEGU / P SUSSAC / H QUERE / JP COTE / J LOISEAU / P BLANCHARD / B APPERRY / YN MASSAC / FX PIZON / B DERENNES / F HARDY / T COUBES / H ARDILLON

Présents : 15
 APPERRY – ARDILLON –
 BLANCHARD – CÔTE - COUBES
 – DERENNES – GUILLEMOT
 – HARDY – JEGU – LOISEAU
 (organisateur) - LOUDES – MASSAC
 - PIZON – QUERE H - SUSSAC
 Pouvoirs : 63
 Selon l'article 11 du règlement intérieur, la validité de délibération de l'assemblée générale ordinaire est subordonnée à la possibilité d'expression du tiers au moins des membres actifs, présents ou représentés.
 L'AG est donc déclarée AG extraordinaire du fait du trop faible nombre de présents et de pouvoirs.

■ L'accueil du président Pierre Blanchard

Bonjour à tous, merci d'être venus si nombreux !

Cette année a été une année très difficile pour les marins et pour les capitaines. Dans ces temps troublés l'AFCAN a une fois de plus montré toute son utilité en alertant les autorités sur la situation, en faisant des propositions et en portant la voix des marins dans les médias.

L'alliance de l'expérience des anciens et du vécu de terrain des actifs se montre toujours très efficace.

La spécificité de la position du capitaine et les évolutions constantes du métier nécessitent en effet un travail permanent.

Je remercie tous les membres de l'AFCAN qui donnent de leur temps et de leur énergie pour permettre à notre association de poursuivre sa tâche et je remercie les Brestois pour leur accueil et l'organisation de cette assemblée générale.

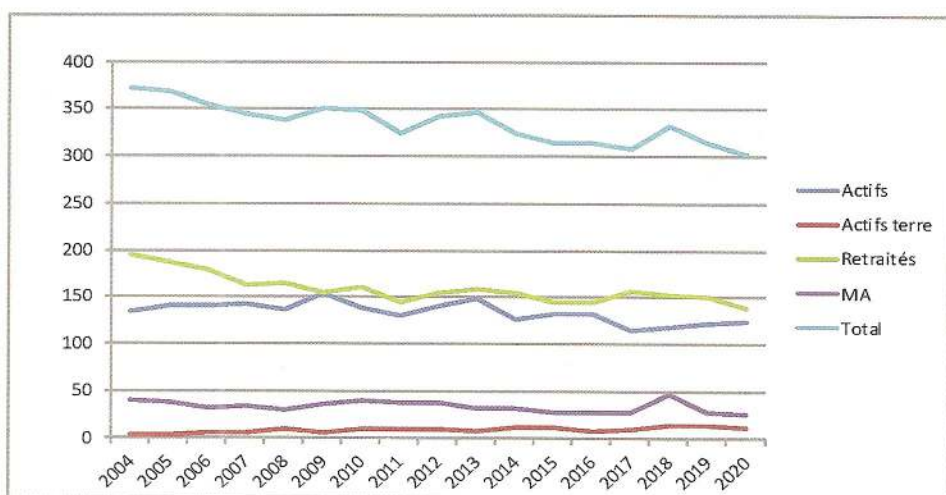
■ Situation

La ligne 2020 montre la situation au 31/12/2020. Le nombre d'adhérents a continué de diminuer au cours de cette année.

Cependant, depuis le 1er janvier 2021, le nombre d'adhérents actifs est à nouveau en augmentation.

La liste des adhérents ayant un important retard de paiement de leur

	Actifs			MA	Total
	Actifs	Retraités	terre		
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342
2013	148	8	159	31	346
2014	127	12	154	31	324
2015	132	12	144	27	315
2016	133	8	145	28	314
2017	115	10	157	27	309
2018	119	14	152	47	332
2019	123	14	151	27	315
2020	125	12	139	26	302
07-sept	141	8	142	21	312



cotisation est examinée. 11 retraités, 6 actifs, 1 membre associé, 2 abonnés à la revue. Tous ont reçu des courriels/courriers de rappel. La radiation de ces adhérents/abonnés est confirmée sauf pour deux d'entre eux qui seront relancés directement par des adhérents présents à l'AG. Suite à une proposition reçue d'un adhérent ayant donné un pouvoir, il est décidé que les

abonnés à la revue ayant plus d'un an de retard de paiement seront retirés de la liste.

Pour les adhérents (actifs, retraités, membres associés), la radiation après deux années de retard est maintenue. Ces délais ne sont pas inscrits dans les statuts mais, après discussion, il n'a pas été jugé nécessaire de le faire.

■ Juridique

Nous avons toujours 2 affaires en cours.

L'affaire du ponton SNCM est relancée au niveau du tribunal.

■ Activités

28/01/2020	Réunion préparation SDC	Paris La Défense	NETTERSHEIM
05/02/2020	CCS 942	Paris	CÔTE
6-7/02/2020	Salon de l'orientation pour l'ENSM	Rouen	ARDILLON
13/02/2020	Eye tracking pour simulateurs	Téléphone	ARDILLON
17/02/2020	CESMA. Board meeting	Bruxelles	ARDILLON
18-20/02/20	European shipping week	Bruxelles	ARDILLON
04/03/2020	CCS 943	Paris Web	CÔTE
01/04/2020	CCS 944	Paris Web	CÔTE
06/05/2020	CCS 945	Paris Web	CÔTE
03/06/2020	CCS 946	Paris Web	CÔTE
01/07/2020	CCS 947	Paris Web	CÔTE
02/09/2020	CCS 948	Paris Web	CÔTE
23-24/09/2020	Council et AGA CESMA	Domicile	ARDILLON
30/09/2020	COMMISSION BIEN ÊTRE DES GENS DE MER	Le Havre	ARDILLON
07/10/2020	CCS 949	Paris Web	CÔTE
22/10/2020	Extraordinary council meeting CESMA	Visio	ARDILLON
03/11/2020	Réunion Marine-Armateurs	Paris	PIZON
04/11/2020	Skillsea	Domicile	ARDILLON
04/11/2020	CCS 950	Paris Web	CÔTE
05/11/2020	Mémoire d'expert maritime sûreté	Visio	ARDILLON
16 AU 20/11/2020	MEPC 75	Visio	TYL
17/11/2020	Telephone Fontenoy du Maritime - Ministère de la mer	Visio	ARDILLON
19/11/2020	Cybercercle	Visio	PIZON
02/12/2020	CCS 951	Paris Web	CÔTE
03/12/2020	Cybercercle	Visio	PIZON

■ Finances

Montant des cotisations :

Les propositions d'augmentation des cotisations et abonnements précédemment discutées sont rappelées. Une discussion s'engage sur la situation comptable décrite par le trésorier, la réduction du montant de diverses dépenses, la dynamique favorable (augmentation des adhérents actifs depuis le début de 2021), etc.

► La décision est soumise au vote « pour » ou « contre » l'augmentation des cotisations des adhérents.

Pour : 1 voix / Contre : 14 voix

► La décision est soumise au vote « pour » ou « contre » l'augmentation de l'abonnement à la revue AI de 20 à 25 €. Cette augmentation est justifiée par le maintien de la revue sous forme papier.

Pour : 12 voix / Contre : 0 voix / abstention : 3

Cette augmentation sera donc effective

à partir de la première édition de 2022.

Il est décidé que la variation du montant des cotisations sera portée à l'ordre du jour de chaque AG et sera discutée en fonction de la situation financière de l'AFCAN à ce moment-là.

Des propositions d'augmentation pourront être émises lors d'un CA puis soumises au vote lors de l'AG qui suit.

Le budget réalisé 2021 et le prévisionnel 2022 sont adoptés.

Quitus est donné au trésorier à l'unanimité pour sa bonne gestion.

Le trésorier indique qu'il est plus intéressant d'organiser l'AG en fin d'année car nous avons une meilleure image de la situation financière de l'année en cours (rentrée des cotisations).

Il est décidé d'organiser l'AG en septembre/octobre et le CA 5/6 mois avant.

■ REVISION REGLEMENT INTERIEUR chapitres 18 et 19

Les modifications proposées par le conseil d'administration sont adoptées par vote.

■ LE MOT DU WEBMASTER

(qui cherche toujours un adjoint-remplaçant...)

La consultation du site "afcan.org" se situe en moyenne vers 11 000 par mois, avec de fortes variations saisonnières (mars 2021) et un pic après chaque parution d'Afcan Informations.

Les pages les plus consultées sont fréquemment les mêmes, avec en particulier «résoudre les problèmes d'H2S», les PC géants, la gestion des produits huileux et les paquebots Club Med.

Quelques détails de présentation du site

«afcan.org» ont été modifiés, ainsi que sur le site «docs.afcan.org».

En remplacement de la rubrique «Nouvelles diverses» un site «un-tour-horizon.afcan.org» a été créé en mai 2021 et est alimenté par le secrétaire général tous les dimanches (sauf en juillet-août). L'accès est direct et protégé par un mot de passe communiqué aux adhérents.

Nombre de consultations : mai : 300, juin : 240, juillet : 89

Lors de l'inscription d'un nouveau membre à l'AFCAN, il lui est attribué une adresse courriel afcan.org, recommandé une participation à la réunion GoToMeeting du lundi, et communiqué la feuille «services_afcan_docx».

Réunions GoToMeeting du lundi

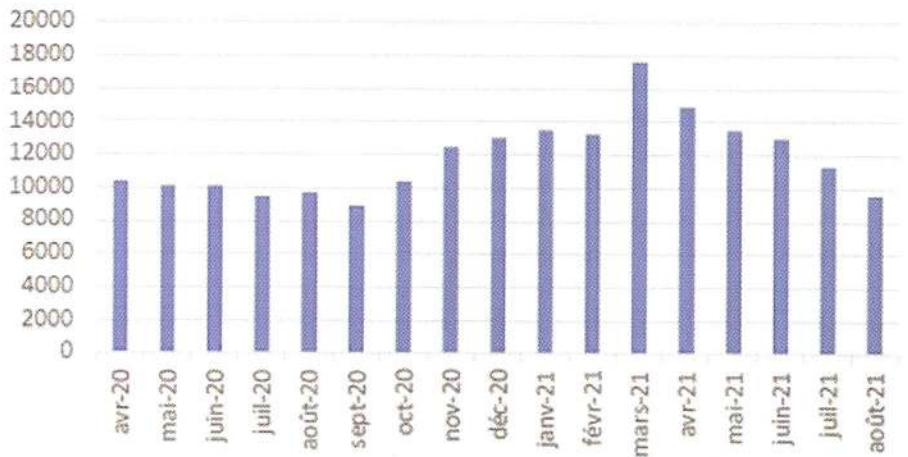
La fréquentation est en légère augmentation, aux alentours d'une quinzaine de membres.

Revue AFCAN INFORMATIONS

Le numéro 131 de septembre 2021 est en cours d'impression, avec un peu d'avance sur la date prévue. C'est la première fois depuis 20 ans !

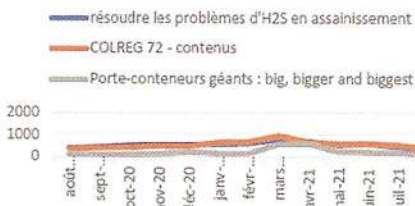
Un grand merci aux différents contributeurs, et en particulier à Claude Peltier qui effectue une éradication rigoureuse des fautes d'orthographe et grammaticales.

Nombre de visiteurs par mois

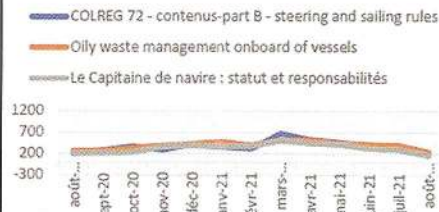


Une discussion s'engage sur la durée de maintien sur le site AFCAN DIMANCHE / TOUR D'HORIZON des documents proposés toutes les semaines. Il est décidé que les documents resteront disponibles un mois.

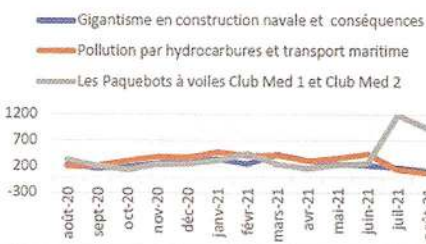
Pages les plus consultées 1/4



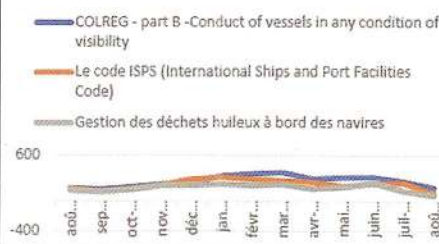
Pages les plus consultées 2/4



Pages les plus consultées 3/4



Pages les plus consultées 4/4



Dorénavant, le WebMaster attendra confirmation (par le SG) du paiement de la cotisation des nouveaux adhérents avant de les ajouter aux listings, de leur créer une adresse afcan.org et de leur envoyer les documents envoyés aux nouveaux adhérents.

Le WebMaster signale que l'imprimeur d'AFCAN INFO ne suit pas toujours la mise en page qu'il a établi. L'impression demandée sur 2 colonnes, l'imprimeur a changé en 3 colonnes, coupures, etc.

Il sera demandé à l'imprimeur de garder la mise en page demandée.

Le WebMaster remercie Claude PELTIER qui vérifie l'orthographe et corrige si besoin tous les articles.

Bertrand APPERRY signale que les articles en anglais du site sont lus en UK, Canada et USA (entre autres) et que

certain demandent l'autorisation d'utiliser ces articles (USCG par exemple).

■ PAGE FACEBOOK

Il est décidé que le SG enverra à P. LE VIGOUROUX (facebook) et F. HARDY (Linkedin) toutes les communications faites par AFCAN. Le but est de rendre ces supports de communication plus vivants.

■ QUESTIONS DIVERSES

Un adhérent présent parle de la réforme de l'ENIM, de la retraite des marins en particulier. Il signale que la réforme se prépare. Il semble que la tendance est de diminuer le nombre d'inscrits ENIM sur certains navires. Les cotisations pour le compte de l'ENIM sont localisées à l'URSSAF Poitou-Charentes depuis un certain temps (sans changement pour nous). Mais le texte prévoit «L'affiliation au recouvrement maritime... est obligatoire au titre de chaque personne – salarié ou indépendant - occupant à bord un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire, avec le statut d'inscrit maritime auprès de l'ENIM». Le mot "permanent" est important. Après demande de précision, il m'a été répondu très clairement que cela correspondait à un emploi demandé par l'administration, en pratique inscrit à la décision d'effectif, tout autre emploi n'est pas permanent; cela est valable même pour un salarié stabilisé dans une compagnie. La précision finale sur le statut est aussi à remarquer.

Ces informations me font considérer un extrait de la lettre du ministère aux syndicats (Janvier 2020) ; «...pourront bénéficier d'un âge d'ouverture des droits à 55 ans s'ils ont accompli une période cumulée de 15 ans de navigation, selon un décompte à définir dans le cadre de la suite de la concertation». Le «décompte à définir» implique que des périodes (même embarqué) pourront être hors période de cotisation ENIM.

Autre chose. La même lettre prévoit une augmentation progressive des cotisations (salarié et employeur) sur une longue période. Les spécificités du métier seront à régler par ordonnances.

Bertrand APPERRY nous parle de son action en cours pour changer l'ISM. Beaucoup de bravo, c'est bien, etc. Il a reçu

une quinzaine de réponses intéressantes.

Bertrand APPERRY parle également de STCW 2020 qui va arriver. Il cite le nombre croissant des formations obligatoires, ce qui pousse certains à parler d'un lobbying des centres de formations.

Des discussions vont se tenir à propos de l'ISM et STCW au sujet des navires autonomes.

Une discussion s'engage sur la façon dont l'ISM est traité à bord. Le but est de «bien passer» les inspections/audits, que la paperasse soit parfaite, même si ça se fait au détriment de la sécurité et du véritable but du code ISM.

VOTE A DISTANCE

Un débat s'engage sur la possibilité pour les absents de participer aux votes lors d'une AG.

Vote par internet, vote type assemblée de copropriétaires, consigne de vote donnée à celui qui a reçu le pouvoir, etc.

A Trouzilit, l'essai de joindre des participants via GotoMeeting a échoué à cause d'une mauvaise liaison wifi.

Ajouter ce moyen de vote compliquerait la sélection du lieu de réunion et n'est donc pas retenu.

La solution retenue est la convocation telle qu'elle existe déjà, à laquelle il sera ajouté des cases pour chaque sujet à l'ordre du jour devant être soumis à un vote. L'adhérent donnant un pouvoir et désirant donner des instructions de vote devra indiquer clairement et simplement son choix (pour ou contre sans autre commentaire).

Le secrétaire général établira une nouvelle forme de convocation qui sera discutée lors d'une réunion du lundi.

Les pouvoirs sans instructions de vote ne seront pas pris en compte lors des votes.

TEXTE PRÉSENTÉ A LA PRESSE

L'assemblée générale de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) s'est déroulée les 8 et 9 septembre 2021 au manoir de Trouzilit 29870 Tréglonou.

Outre les questions relatives au fonctionnement interne de l'association le sujet principal des discussions a été la crise de la Covid-19 et ses conséquences sur les marins.

En effet, la situation des marins ne s'améliore que partiellement et leur confinement à bord n'a que trop duré. L'accès au vaccin est quasi inexistant pour les équipages qui viennent principalement

des pays en voie de développement. L'Inde et les Philippines, pays fournissant un très grand nombre de marins, n'ont qu'un peu plus de 10% de leurs populations vaccinées, en Afrique la moyenne est autour de 2%. Pour les Français, bien que privilégiés, nous subissons le passe sanitaire alors que nous n'avons pas eu la possibilité de nous faire vacciner puisque nous étions en mer.

Une fois de plus, les marins, indispensables à l'économie, sont passés sous les radars.

Ce déficit de vaccination entraîne de nombreuses conséquences pour les marins.

Premièrement, le problème de relève. On estime à 200 000 les marins embarqués ayant dépassé la durée de leur contrat et ayant des difficultés à rentrer chez eux et donc 200 000 marins qui ne peuvent pas embarquer.

Deuxièmement, le risque pour leur santé. En effet, à bord, les réserves en oxygène médical et les possibilités d'évacuations vers un hôpital sont très limitées. Un marin qui déclarera un Covid sévère aura donc beaucoup moins de chance de survie qu'une personne à terre.

Troisièmement, les risques psychologiques sont accrus du fait des embarquements prolongés (parfois au-delà de 12 mois) et de l'impossibilité de pouvoir sortir à terre.

Enfin cette crise ayant affecté beaucoup de marins, bloqués à bord ou à terre, beaucoup d'entre eux ont quitté la profession (soit par choix, soit par obligation financière) ce qui aggrave encore la situation des embarquements à rallonge et des risques psychologiques dans un cercle vicieux.

Pour améliorer au plus vite cette situation qui n'a que trop duré, l'AFCAN demande à ce que la France vaccine massivement les marins de passage dans nos ports comme cela est déjà pratiqué par d'autres pays. D'autres sujets ont été abordés tels que la piraterie dans le golfe de Guinée qui ne s'arrange pas non plus avec environ 200 attaques et plus de 100 marins kidnappés par an.

La question des navires autonomes et les inquiétudes concernant l'application des

règles de veille, de barre et l'assistance aux naufragés etc. ont été évoquées.

Des points plus positifs ont été évoqués, tels que les perspectives d'évolutions du métier avec le manque d'officiers dans le monde qui fait de la marine marchande un secteur qui embauche. La transition écologique de la flotte a également été abordée avec les nombreux projets en cours de propulsions au gaz et de navires à voile.

■ Renouvellement du tiers du conseil d'administration

Tiers sortant : CÔTE / COUBES / DERENNES / DESBOIS / PORTAIL / ZAMORA

2 postes vacants (démission du CA ou non-réponse aux sollicitations)
CÔTE, COUBES, DERENNES et

PORTAIL sont candidats à une reconduction de leur mandat ce qui est accepté après vote.

JEGU et QUERE H. acceptent de réintégrer le conseil d'administration pour combler les places vacantes ce qui est accepté après vote.

Fin de l'assemblée générale.

■ Conseil d'administration

Confirmation du bureau
(pas de changement)

Président : Pierre BLANCHARD

Vice-Présidents : Hubert ARDILLON, François-Xavier PIZON et Christophe CHABILLON

Secrétaire général :

Bertrand DERENNES

Trésorier : Jacques PORTAIL

Conseil juridique :

Patrice LE VIGOUROUX

Conseil ISM ISPS : Bertrand APPERRY

Il est décidé d'organiser l'assemblée générale à l'automne et le conseil d'administration 5 à 6 mois auparavant. Au cours de ce conseil d'administration, il sera décidé de l'ordre du jour, de la date et du lieu de l'assemblée générale.

Vu la fréquentation «record» de l'assemblée générale de 2020 par vidéoconférence, il avait été envisagé d'organiser une assemblée générale virtuelle une année sur deux. Cependant, cette option exclut le côté convivial des assemblées générales réelles, elle ne fait donc pas d'adeptes.

Fin du conseil d'administration.

O.M.I. :

104^e session du Comité de la sécurité (M.S.C.)

La 104^e session du Comité de la sécurité maritime, en raison de la pandémie du Covid-19, s'est tenue en vidéo-conférence du 4 au 8 septembre 2021, sous la présidence de Mme Mayte Medina (USA).

Cette session qui s'étendait sur 5 jours à raison de 3h par jour, comportait l'examen de 112 documents, auxquels il convient d'ajouter 12 documents reportés du MSC 103, et plus d'une vingtaine reportés du MSC 102. Cela laissait donc environ 6 minutes pour traiter chaque soumission, dont il convient de retirer le temps d'établissement des liaisons internet parfois difficiles, et en panne le 5^e et dernier jour. Mais les échanges restaient possibles pour un certain nombre de délégations disposant d'un représentant à Londres.



■ 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 :

- La sécurité des gens de mer : définition en travailleurs clé, relève, droits, et soins
- La prise en compte des problèmes de la sécurité maritime et de la piraterie dans le golfe de Guinée
- La sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux
- L'élection du nouveau président du Comité de la sécurité maritime et du vice-président
- Amendements aux instruments obligatoires
- Les standards de construction des nouveaux navires (GBS)

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

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings.aspx>

■ DECLARATION PRELIMINAIRE DE LA DELEGATION FRANCAISE



L'ambassadrice de France à l'OMI a fait observer que la carte en annexe dans le document MSC 103-INF.10 et document de référence pour la 104e session du MSC, déposé à l'OMI par l'île Maurice intègre l'île Tromelin et la ZEE associée comme un territoire lui appartenant, alors que la France exerce une pleine souveraineté sur l'île Tromelin et la ZEE associée. Ce document n'a donc aucune valeur juridique s'agissant d'un document informatif.

■ DECLARATION DE LA DELEGATION DES U.S.A. AU COURS DE L'EXAMEN DU POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR



Le délégué des U.S.A. s'est élevé contre l'instauration par la Chine le 30 août 2021 d'un système de comptes-rendus obligatoires de position dans les eaux territoriales revendiquées de la mer de Chine. Il a déclaré que ce système est en contradiction avec la partie 2 section 3 de la Convention UNCLOS (Montego Bay) sur la liberté de passage innocent et basé sur une tentative d'extension illégale des eaux territoriales.

La Chine, soutenue par la Corée du Nord, a déclaré que l'OMI n'était pas le lieu approprié pour ce genre de discussion. La Chine a pris une mesure de sécurité maritime, de prévention de la pollution et de gestion de la navigation. Il ne s'agit pas d'une autorisation ou approbation de passage.

La déclaration des U.S.A. a été soutenue par 9 délégations dont celle de la France.

La délégation de la Fédération de Russie a déclaré que l'interprétation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne relève pas des compétences de l'OMI.

La déclaration chinoise a été soutenue par la République populaire de Corée (Corée du Nord).

■ TRAVAUX DU MSC 104

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

Ont participé à cette 104e session du Comité de la sécurité maritime 105 délégations d'États membres qui ont présenté un pouvoir en bonne et due forme.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Les questions découlant du MSC 102 et

du MSC 103 dont l'examen avait été reporté au MSC 104 ont été passées en revue par correspondance et approuvées.

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Adoption des amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge

Le Comité élargi, composé de délégations de 86 Parties au Protocole de 1988 sur les lignes de charge, a examiné le texte définitif du projet d'amendements aux chapitres II et III de l'Annexe I de l'Annexe B du Protocole. Il a adopté ces amendements à l'unanimité par la résolution MSC.491(104), et a décidé que ces amendements au Protocole doivent être réputés acceptés le 1er juillet 2023 et entreront en vigueur le 1er janvier 2024, conformément aux dispositions de l'article VI du Protocole.

Adoption des amendements au Recueil IGC

Le Comité élargi, composé de délégations de 103 gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974, a examiné le texte définitif du projet d'amendements au chapitre 2 du Recueil IGC établi par le groupe de rédaction de rédaction. Il a adopté ces amendements à l'unanimité par la résolution MSC.492(104) et décidé qu'ils doivent être réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2023 et devront entrer en vigueur le 1er janvier 2024.

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

Le Comité a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour. Les travaux effectués à ce titre seront désormais intégrés au point 3 de l'ordre du jour (Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires).

V. MESURES VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES TRANSBORDEURS EFFECTUANT DES VOYAGES NATIONAUX

Le Comité a rappelé que le MSC 103 avait approuvé la structure de base des règles-cadres types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, sous réserve d'une révision continue, et décide de constituer à la présente session un groupe de travail chargé d'élaborer les règles types.

Le Comité a approuvé le rapport

du groupe de travail sur la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, et il a :

1. pris note des avis divers sur les aspects techniques et juridiques des dispositions du projet de règles types dont il est rendu compte dans le rapport;
2. approuvé le projet de règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, pour adoption au MSC 105;
3. autorisé le Secrétariat à apporter au texte définitif des Règles types toute modification nécessaire d'ordre rédactionnel;
4. demandé au Secrétariat d'établir un projet de résolution MSC portant adoption des Règles types, pour examen par le MSC 105;
5. approuvé le plan de travail actualisé et chargé le Secrétariat de le maintenir à l'étude afin que le Comité puisse l'examiner;
6. souscrit à l'avis du Groupe estimant qu'il n'était pas nécessaire de constituer un groupe de travail par correspondance sur ce point de l'ordre du jour.

La délégation de la République de Corée, qui a approuvé les Règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, a proposé aux parties prenantes d'examiner ses systèmes de gestion de la sécurité des transbordeurs nationaux, alignés sur les Règles types approuvées.

VI. NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS

Après avoir examiné le rapport définitif de l'audit GBS sur la rectification des défauts de conformité des règles de l'IACS et de DNV-GL relatives à la construction des navires, le Comité a souscrit aux recommandations des auditeurs et confirmé que :

1. les défauts de conformité des Règles de construction communes de l'IACS recensés lors du premier audit de suivi GBS (2018),
2. les défauts de conformité recensés lors du nouvel audit de vérification des règles de DNV-GL relatives à la construction des navires (2019),

ont été dûment rectifiés et que les Règles de construction communes de l'IACS et les règles de DNV-GL sont toujours conformes aux normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers de l'Organisation.

Faute de temps, le Comité a décidé qu'il examinerait, par correspondance, pendant la période intersessions, les autres documents qui avaient été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour étant entendu que la présidente élaborerait un document et le soumettre au MSC 105, afin qu'il procède à un examen final et prenne les décisions nécessaires.

VII. MESURES VISANT A RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Lorsqu'il a examiné les documents relatifs à la gestion des cyber-risques pour les navires et les ports, le Comité a :

1. demandé au Secrétariat de mettre à jour les orientations du secteur énumérées au paragraphe 4.2 de la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 afin d'y inclure les Directives de l'IAPH sur la cybersécurité dans les ports et les installations portuaires;
2. noté que cette inclusion ne devait pas être interprétée comme signifiant que le Comité avait approuvé chaque détail, mais qu'il reconnaissait plutôt l'utilité des Directives de l'IAPH et encourageait leur mise à disposition;
3. noté avec satisfaction l'aperçu des récentes initiatives françaises visant à traiter les questions de cybersécurité dans le secteur maritime

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

Dans le golfe de Guinée, Le MSC est interpellé par les Etats côtiers qui sont sourcilleux sur leur souveraineté et leurs eaux territoriales, et par les nations maritimes qui réclament une lutte efficace contre la piraterie et ses dérivés, et réagissent en envoyant des moyens militaires jusqu'à la limite des eaux territoriales. Le MSC a peu de moyens d'action, car il s'agit d'affaires politiques qui sont de la compétence de l'ONU et non de l'OMI. La Fédération de Russie le fait observer pour la Crimée, et pour les comptes-rendus de positionnement exigés par la Chine dans les eaux territoriales qu'elle revendique.

La délégation roumaine a déclaré que la question de la sécurité et de la sûreté des gens de mer était une question absolument essentielle, que nombre de ses ressortissants étaient des gens de mer et qu'elle condamnait

l'incident de drone que le MT Mercer Street avait récemment connu, en juillet 2021, au cours duquel un ressortissant roumain et un ressortissant britannique avaient trouvé la mort.

Mise à jour de la résolution A.1069(28)

La présidente ayant proposé que, compte tenu du temps limité dont disposait le MSC 104, les interventions relatives au projet de résolution de l'Assemblée se limiteraient à deux questions non réglées, le Comité a examiné le document du Secrétariat et celui l'Allemagne, qui contiennent des renseignements sur la prévention et la répression de la piraterie dans le golfe de Guinée, ainsi que sur le projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées mis en œuvre par l'Union européenne dans le golfe de Guinée.

Le Comité a noté en particulier que le Secrétariat lui avait recommandé d'approuver le projet de texte actualisé de la résolution de l'Assemblée, qui figurait en annexe au document MSC 104/8/1, afin de le soumettre à l'A 32 pour adoption.

Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis suivants ont été notamment exprimés :

1. l'avis de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures selon lequel, concernant la première question, il fallait supprimer toutes les notes de bas de page dans lesquelles les expressions utilisées dans le titre du projet de résolution étaient définies n'était pas acceptable, et si elle ne faisait pas l'objet d'une définition approuvée, l'expression «activités maritimes illicites» risquait d'être interprétée unilatéralement;
2. il faudrait communiquer des renseignements opérationnels supplémentaires concernant le projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées et ajouter à la fin du paragraphe 7 c) du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée la formule : «, et qui souligne la nécessité d'assurer la conformité avec le droit international, notamment en ce qui concerne les droits des Etats côtiers de la région»;
3. les délégations appuient le projet de résolution de l'Assemblée, tel que modifié par le Secrétariat;
4. l'alinéa consacré au projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées devrait être conservé entre crochets, sous réserve de l'ajout de la formule relative à la conformité avec le droit international.

La délégation nigériane a fait une déclaration dans laquelle elle présente les initiatives en cours au sein de la région qui visent à lutter contre les actes de piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et les autres activités maritimes illicites, ainsi que le rôle joué par le Centre de coordination maritime dans le cadre de ces initiatives. Elle a souligné qu'il est important d'inclure une formule dans le paragraphe 7 c) qui reconnaisse la nécessité d'assurer la coordination de toutes les activités avec les États côtiers.

La délégation slovène a également souligné que le projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées de l'UE vise à promouvoir la coopération internationale en mer et l'échange de renseignements dans le domaine de la sûreté maritime, et la nécessité de travailler et de collaborer avec les partenaires et les États dans la région, en particulier les États côtiers directement concernés. Elle a rappelé que le concept de présences maritimes coordonnées de l'UE respecte à tous égards le droit international, conformément à l'engagement permanent de l'Union européenne en faveur de l'ordre international, fondé sur la coopération multilatérale dans tous les domaines.

Faits nouveaux intervenus depuis le MSC 103, y compris l'échange de renseignements sur les actes de piraterie et les vols à main armée

Le Comité a examiné le document dans lequel le Secrétariat rend compte de l'évolution de la situation depuis le MSC 103 en ce qui concerne la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires. Le Comité a noté en particulier :

1. entre janvier et juin 2021, 83 actes de piraterie et vols à main armée contre des navires ont été signalés à l'Organisation comme ayant été commis ou tentés, ce qui, par rapport à l'année précédente, à la même période, représente une baisse d'environ 23 % au niveau mondial. Les zones les plus touchées sont l'Afrique de l'Ouest (27), les détroits de Malacca et de Singapour (23) et la mer de Chine méridionale (12). Au premier semestre 2021, cinq incidents de moins sont survenus dans le golfe de Guinée (Afrique de l'Ouest) par rapport à la même période de 2020, ce qui représente une baisse de 16 %;
2. s'agissant des initiatives prises dans le golfe de Guinée, l'OMI met actuellement

au point une proposition de stratégie visant à intégrer les partenaires clés de l'Organisation, à savoir le secteur maritime, les États membres et les parties prenantes régionales du continent africain, en complétant les initiatives existantes.

Le Comité a pour l'essentiel :

1. invité les États membres à signaler les actes de piraterie et les vols à main armée au Secrétariat en envoyant le formulaire de notification qui figure à l'appendice 5 de la circulaire MSC.1/Circ.1333/Rev.1 à l'adresse marsec@imo.org;
2. demandé au Secrétariat d'examiner la question de savoir si les statistiques relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires pourraient être ventilées en fonction des incidents qui s'étaient produits dans les eaux territoriales, et de faire rapport au MSC 105 à cet égard;
3. invité les États membres à communiquer et à tenir à jour les renseignements relatifs à leurs points de contact nationaux pour la communication de renseignements sur la piraterie et les vols à main armée en utilisant pour cela le module du GISIS consacré aux points de contact;
4. 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 (PCASP) (MSC-FAL.1/Circ.2), qu'il fallait envoyer au Secrétariat, à l'adresse marsec@imo.org, aux fins de diffusion sur le site Web de l'OMI;
5. pris note des efforts déployés pour assurer la poursuite de la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti et du Code de conduite de Yaoundé, y compris le soutien apporté au Centre interrégional de coordination (CIC);
6. rappelé aux compagnies, aux capitaines et aux gens de mer qu'ils devaient continuer d'appliquer avec diligence les recommandations existantes de l'OMI et les recommandations relatives à la lutte contre la piraterie dans le monde, y compris le guide actualisé relatif à la protection contre la piraterie et les vols à main armée dans la région du golfe de Guinée intitulé «Best Management Practices West Africa» (Meilleures pratiques de gestion pour la région de l'Afrique de l'Ouest);
7. invité, d'une part, les États membres à continuer de fournir des ressources navales

au large des côtes somaliennes et, d'autre part, les États du pavillon à continuer d'observer les menaces auxquelles étaient exposés les navires battant leur pavillon et à établir des niveaux de sûreté appropriés, conformément au Code ISPS;

8. demandé au Secrétariat de prévoir des renvois vers les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU lorsqu'à l'avenir, les États membres seraient invités à continuer de mettre à disposition des ressources navales au large des côtes somaliennes; et
9. demandé aux États membres, conformément à la résolution A.1069(28), en coopération avec l'Organisation et à la demande éventuelle des États membres de la région, d'appuyer l'action menée dans la région et d'envisager de verser des contributions financières au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans le golfe de Guinée

L'OMI a offert, en collaboration avec d'autres partenaires des Nations Unies, d'aider le Nigéria à élaborer et à mettre en œuvre une stratégie maritime nationale qui est liée à un principe nouveau et inédit mis au point par l'OMI, consistant à adopter une approche de la sûreté maritime qui fasse intervenir l'ensemble du gouvernement, et suppose la mise en place de comités nationaux de sûreté maritime, de registres de risques et de stratégies, et leur intégration à un outil efficace de sensibilisation au domaine maritime.

Révision de la zone à haut risque à l'égard des actes de piraterie dans l'océan Indien

Le Comité a :

1. rappelé qu'au MSC 103, après avoir examiné une demande du Kenya visant à réviser la zone à haut risque, il a encouragé le groupe du secteur et les organes compétents à continuer de collaborer avec les parties prenantes de la région sur ce sujet, y compris les États côtiers et les autorités militaires, et à soumettre à la présente session un rapport actualisé qui tienne compte des nouvelles consultations qui auront eu lieu avec le Kenya;
2. noté les conclusions de l'examen de la zone à haut risque et des modifications apportées aux limites géographiques, en particulier la suppression des délimitations

de zones maritimes au large des côtes du Kenya et d'Oman, cette modification étant entrée en vigueur le 1er septembre 2021;

3. pris note également de l'intention des coauteurs du document MSC 104/8/2 de remplacer la zone à haut risque actuelle par un mécanisme plus dynamique fondé sur les menaces, ainsi que du calendrier de cette transition;
4. reconnu que la zone à haut risque était une initiative du secteur;
5. demandé aux coauteurs de présenter un rapport de situation au MSC 105.

IX. MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

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

Questions qui découlent du MSC 102 et du MSC 103 dont l'examen a été reporté au MSC 104

Groupe inter-institutions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer

Le Comité a encouragé les États membres à communiquer en temps voulu, au moyen du GISIS, des renseignements sur les incidents concernant des migrants et sur les passeurs présumés, en fournissant les renseignements mentionnés dans la circulaire «Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic illicite ou au transport de migrants par mer» (MSC.1/Circ.896/Rev.2).

Documents restants soumis au MSC 104

Impacts des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer sur la navigation

Le Comité a examiné le document dans lequel le Danemark propose d'adopter une résolution MSC pour réaffirmer l'importance d'une participation efficace et opportune des gouvernements dans les cas de sauvetage de migrants en mer par des navires marchands ainsi que le document dans lequel l'Italie appuie cette demande.

Le Comité a également pris note des renseignements fournis verbalement par la délégation danoise au sujet de modifications qu'il serait possible d'apporter au projet de résolution.

Au cours du débat qui a suivi sur le projet de résolution MSC, les points de vue suivants ont été exprimés :

1. si certaines délégations sont d'avis que la responsabilité d'un débarquement rapide des personnes secourues en mer incombe à toutes les parties participant à une opération SAR, d'autres délégations ont estimé que la responsabilité principale du débarquement incombe au Gouvernement contractant responsable de la zone SAR;
2. le principe mentionné dans les Directives sur le traitement des personnes secourues en mer (résolution MSC.167(78)), «les gouvernements et le RCC responsable doivent tout mettre en œuvre pour réduire au minimum la durée de séjour des survivants à bord du navire prêtant assistance», doit être inclus dans la résolution;
3. les navires prêtant assistance en embarquant des personnes en détresse en mer doivent être libérés de leurs obligations dès que possible, avec un débarquement rapide des personnes secourues en mer;
4. la résolution doit faire référence aux obligations des gouvernements contractants découlant des Conventions SOLAS et SAR, et ne doit pas fournir d'interprétation de ces conventions;
5. la résolution doit reconnaître d'autres obligations des États membres, telles que celles des droits de l'homme et/ou du droit des réfugiés.

La délégation de Malte, après avoir exprimé son soutien de principe au projet de résolution, a réaffirmé son objection persistante à l'amendement de 2004 aux Conventions SOLAS et SAR, adopté par les résolutions MSC.153(74) et MSC.155(74), ainsi que sur les Directives sur le traitement des personnes secourues en mer, adoptées par la résolution MSC.167(78).

Tout en ayant noté le soutien de principe au projet de résolution, le Comité, a décidé en conséquence de reporter l'examen de la question au MSC 105 et a invité les États membres à formuler des observations à cette session, en vue d'établir alors le texte définitif de la résolution.

X. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a examiné le rapport du groupe d'experts FSA reporté faute de temps par les MSC 102 et 103, ainsi que les observations relatives soumises par l'IACS.

Le Comité a rappelé les décisions déjà prises et qu'il a :

1. noté les recommandations du groupe selon lesquelles les Directives révisées pour la FSA pourraient être modifiées, mais qu'il n'était pas urgent pour le moment de prendre des mesures;
2. noté que le groupe d'experts FSA a convenu qu'il faudrait réviser les critères d'évaluation des risques figurant dans la méthode élaborée par l'III 5 permettant de recenser les questions de sécurité et inclure des exemples documentés de la manière dont la méthode devait être utilisée;
3. chargé le Sous-comité III 8 d'examiner les critères d'évaluation des risques énoncés dans la méthode, en tenant compte des documents MSC 102/12 et MSC 102/12/1 et de soumettre au Comité un projet de méthode révisée.

XI. ÉLÉMENT HUMAIN, FORMATION ET VEILLE

Rapport du Sous-comité HTW sur les travaux de sa septième session

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité HTW 7 et pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Groupe de travail mixte OIT/OMI chargé d'élaborer des directives concernant l'examen médical du personnel des navires de pêche

Le Comité a approuvé la tenue d'une réunion de ce groupe au cours de la période biennale 2022-2023, dès qu'il aura été constitué.

Projet de recueil international de règles de sécurité relatives au transport du personnel industriel (Recueil IP)

Après avoir souligné qu'il ne faudrait pas reporter les travaux visant à établir la version définitive du recueil IP, le Comité a chargé le HTW 8 d'examiner le projet de recueil IP, et donner au MSC 105 un avis sur la nécessité ou non de dispenser une formation à l'encadrement des passagers aux gens de mer :

1. servant à bord des navires dotés d'un certificat IP, et d'élaborer un projet de dispositions, le cas échéant; ou
2. à bord de tous les navires de charge, auquel cas il faudrait inscrire un nouveau résultat pour exécuter ces travaux.

Rapport du groupe de travail par correspondance sur les questions liées à la formation et à la délivrance de titres dans le contexte de la pandémie de Covid-19

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et :

1. a noté Les mesures que les États avaient adoptées et mises en œuvre pendant la pandémie;
2. a convenu que les recommandations devraient établir des approches communes pour l'adoption des mesures nécessaires, plutôt que l'harmonisation des mesures elles-mêmes;
3. a décidé que les recommandations devaient être diffusées sous couvert d'une circulaire et qu'elles ne devaient pas viser à interpréter la Convention et le Code STCW;
4. a décidé qu'à l'avenir, le Comité devra déterminer une date limite pour les mesures exceptionnelles, et prendre des mesures en fonction de l'évolution de la pandémie;
5. a approuvé l'ajout d'une définition des mesures exceptionnelles dans le texte des recommandations;
6. a demandé au Secrétariat de créer un module du GISIS contenant les différentes mesures adoptées par les Parties, tout en continuant de diffuser des lettres circulaires relatives à ces mesures;
7. a noté des points de vue exprimés au sujet des incidences néfastes que les mesures adoptées pendant la pandémie pourraient avoir;
8. a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1643, intitulée «Recommandations sur la formation et la délivrance des titres aux gens de mer à l'intention des administrations qui délivrent des titres, des États du pavillon et des États du port dans le contexte de la pandémie de Covid-19».

XII. NAVIGATION, COMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR) sur les travaux de sa huitième session et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes suivants.

Reconnaissance du système satellitaire Quasi-Zenith (QZSS) japonais en tant qu'élément du système mondial de radionavigation

Le Comité a approuvé la circulaire SN.1/Circ.341 sur la reconnaissance du système satellitaire Quasi-Zenith (QZSS) japonais en tant qu'élément du système mondial de radionavigation.

Projets d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 et aux instruments connexes concernant la modernisation du SMDSM

Le Sous-comité a approuvé les projets d'amendements :

1. aux chapitres II-1, III, IV et V et à l'appendice (certificats) de la Convention SOLAS;
2. au Protocole SOLAS de 1988,
3. aux Recueils HSC de 1994 et de 2000, tels qu'ils figurent aux annexes 6 à 9, et il a demandé au Secrétaire général la diffusion des amendements en vue de leur adoption au MSC 105.

S'agissant de l'approbation des projets d'amendements à la Convention SOLAS et au Protocole SOLAS de 1988, le Comité a approuvé également :

1. le projet d'amendements aux Recueils SPS de 1983 et de 2008 et aux Recueils MODU de 1979, de 1989 et de 2009, ainsi que les projets de résolution MSC connexes, aux fins d'adoption;

2. les projets de résolutions MSC :

- i. sur les normes de fonctionnement d'un système d'émission et de coordination de renseignements sur la sécurité maritime utilisant l'impression directe à bande étroite sur ondes décimétriques, visant à réviser et à remplacer la résolution A.699(17);
- ii. sur les normes de fonctionnement pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage sur ondes hectométriques (NAVTEX) et sur ondes décimétriques, visant à réviser et à fusionner les résolutions A.700(17) et MSC.148(77), telles que modifiées;
- iii. sur les services radioélectriques à assurer dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) visant à réviser et à remplacer la résolution A.801(19), telle que modifiée;
- iv. sur les normes de fonctionnement des répondeurs radar de recherche et de sauvetage, visant à réviser et à remplacer les résolutions A.530(13) et A.802(19), telles que modifiées;
- v. sur les normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes métriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique, visant à réviser la résolution A.803(19), telle que modifiée;

- vi. sur les normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques et de celles à ondes hectométriques et décimétriques pour les communications vocales, l'appel sélectif numérique et la réception de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements sur la recherche et le sauvetage, visant à réviser et à fusionner la résolution A.804(19), telle que modifiée, et la résolution A.806(19), telle que modifiée;
- vii. sur les normes de fonctionnement des stations terriennes de navire Inmarsat-C permettant d'émettre et de recevoir des communications par impression directe, visant à réviser la résolution A.807(19), telle que modifiée;
- viii. portant adoption des Directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse, visant à réviser et à remplacer la résolution A.814(19);
- ix. sur les normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage, visant à réviser la résolution MSC.149(77);
- x. portant adoption d'amendements aux normes de fonctionnement applicables au matériel de radiocommunication (résolution MSC.80(70));
- xi. sur les normes de fonctionnement auxquelles doivent répondre les systèmes de communication intégrés (ICS) de bord lorsqu'ils sont utilisés dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), visant à réviser la résolution A.811(19);

3. les projets de circulaires MSC sur :

- i. la participation au système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) des navires non soumis à la Convention SOLAS et les Directives sur la mise au point de supports de formation destinés aux opérateurs du SMDSM à bord des navires non soumis à la Convention SOLAS, qui serait diffusée sous la cote MSC.1/Circ.803/Rev.1;
- ii. les orientations relatives à la réception de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements sur la recherche et le sauvetage de la manière prescrite dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), tels qu'ils figuraient dans les annexes 10 à 27, respectivement, afin que le MSC 105 approuve les projets d'amendements ou adopte les amendements en même

temps qu'il adopterait les amendements connexes à la Convention SOLAS de 1974.

En outre, le Comité a donné son accord de principe pour :

1. annuler les résolutions MSC.131(75), MSC.199(80) et MSC.247(83), ainsi que les circulaires MSC/Circ.882, MSC/Circ.1038, MSC/Circ.1123, MSC.1/Circ.1382/Rev.2 et COMSAR/Circ.17;
2. inviter l'A 33 à annuler les résolutions A.334(IX), A.383(X), A.385(X), A.421(XI), A.524(13), A.530(13), A.570(14), A.612(15), A.614(15), A.660(16), A.661(16), A.699(17), A.701(17), A.702(17), A.703(17), A.801(19), telle que modifiée, A.802(19), telle que modifiée, A.805(19) et A.814(19),

à compter de la date d'entrée en vigueur des amendements connexes à la Convention SOLAS de 1974,

Le Comité a entériné la décision prise par le Sous-comité d'approuver la circulaire COMSAR.1/Circ.37/Rev.1 sur les consignes relatives aux besoins minimaux des centres de coordination de sauvetage maritimes (MRCC) en matière de communications et la circulaire COMSAR.1/Circ.50/Rev.4 sur les communications prioritaires de détresse pour les RCC dans le sens côtière-navire par l'intermédiaire des prestataires de services par satellite du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Autres résolutions et circulaires MSC **Normes de fonctionnement des VDR et des S-VDR**

Le Comité a adopté la résolution MSC.493(104) portant adoption des amendements aux normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR) de bord (résolution MSC.163(78)) et la résolution MSC.494(104) portant adoption des amendements aux normes de fonctionnement révisées des enregistreurs des données du voyage (VDR) de bord (résolution MSC.333(90)).

Directives relatives aux RLS

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1039/Rev.1 sur les Directives pour l'entretien à terre des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) et la circulaire MSC.1/Circ.1040/Rev.2 sur les Directives relatives à la mise à l'essai annuelle des radiobalises de localisation des sinistres (RLS).



Matériel de radiocommunication à ondes métriques

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1460/Rev.3 sur les orientations relatives à la validité du matériel de radiocommunication VHF installé et utilisé à bord des navires.

Révision du manuel intérimaire sur le service Safetycast assuré par Iridium

Le Comité a approuvé les amendements proposés dans le document de l'OHI et l'OMM qui présente une version révisée du projet d'amendements au manuel intérimaire sur le service SafetyCast assuré par Iridium, sauf ceux qu'il est proposé d'apporter à la définition de l'expression «Zone océanique A3», en notant qu'il faudrait modifier cette définition lorsque les amendements à la Convention SOLAS de 1974 seront entrés en vigueur.

Le Comité a ensuite approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1613/Rev.1 contenant le manuel intérimaire sur le service SafetyCast assuré par Iridium. Ce manuel révisé doit entrer en vigueur le 1er janvier 2022 et la première édition du manuel doit être soumise à la procédure de modification qui s'applique à tous les documents relatifs aux renseignements sur la sécurité maritime.

XIII. APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI **(Sous-comité III)**

NIL

XIV. APPLICATION DES MÉTHODES DE TRAVAIL DU COMITÉ

NIL

XV. PROGRAMME DE TRAVAIL

Réalisation à distance des visites, des audits au titre du Code ISM et des vérifications au titre du Code ISPS

Le Comité a inscrit à l'agenda biennal

2022-2023 du Sous-comité III un nouveau résultat «Élaboration d'orientations sur les évaluations à effectuer dans le cadre des visites, des audits effectués au titre du Code ISM et des vérifications effectuées au titre du Code ISPS, lorsqu'ils sont menés à distance, et sur leur champ d'application», et de faire figurer cette question à l'ordre du jour provisoire de l'III 8, en fixant à 2024 l'échéance des travaux.

Navires de surface autonomes

Suite à un échange de vues, le Comité :

1. a décidé de demander à la présidente d'établir une feuille de route, qui délimiterait le champ d'application et définirait les étapes et les échéances, afin que le MSC 105 l'examine en détail et qu'elle puisse être soumise dans les délais pour que des observations puissent être formulées à son sujet lors de la prochaine session;
2. a décidé d'inscrire à l'agenda biennal du Comité pour 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du MSC 105 un nouveau résultat intitulé «Élaboration d'un instrument en fonction d'objectifs applicable aux navires de surface autonomes», en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux, en gardant à l'esprit que l'intitulé de ce résultat pourrait être modifié en fonction de l'examen de la feuille de route au MSC 105;
3. a convenu que la première étape des travaux menés dans le cadre de ce résultat consisterait à achever la feuille de route afin de s'entendre sur les prochaines étapes et que le Comité pourrait également entamer les travaux visant à élaborer des instruments dès le MSC 105;
4. a convenu que l'objectif ultime était d'élaborer un instrument obligatoire régissant l'exploitation des navires de surface autonomes;
5. a décidé de constituer à nouveau au MSC

105 le groupe de travail sur les navires de surface autonomes qui sera chargé d'entamer les travaux dans le cadre du nouveau résultat, y compris la mise au point de la feuille de route.

Autres propositions de nouveaux résultats soumises à la présente session

Faute de temps, le Comité n'a pas pu examiner les autres propositions de nouveaux résultats soumises à la présente session et a décidé de reporter leur examen au MSC 105.

Approbation de nouveaux résultats

Le Comité a invité le Conseil à entériner l'inscription de deux nouveaux résultats, à savoir «Élaboration d'orientations sur les évaluations à effectuer dans le cadre des visites, des audits effectués au titre du Code ISM et des vérifications effectuées au titre du Code ISPS, lorsqu'ils sont menés à distance, et sur leur champ d'application» et «Élaboration d'un instrument en fonction d'objectifs applicable aux navires de surface autonomes» au programme de travail du Comité pour la période biennale 2022-2023.

XVI. ÉLECTION A LA PRÉSIDENTENCE ET A LA VICE-PRÉSIDENTENCE POUR 2022

Le Comité a réélu à l'unanimité Mme Mayte Medina (États-Unis) présidente et M. Theofilos Mozas (Grèce) vice-président, tous deux pour 2022.

XVII. 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.

Le MSC 102 et le MSC 103 n'ont examiné que les documents relatifs à l'incidence de la pandémie de Covid-19 sur les questions de sécurité et ont reporté l'examen de tous les autres documents au MSC 104. Le Comité a pris note des soumissions suivantes :

Questions liées à la pandémie de Covid-19

- Aperçu des travaux de l'équipe de gestion de crise pour les gens de mer (SCAT)
- Projet de résolution de l'Assemblée relative à une action globale visant à surmonter les difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de Covid-19
- Recommandations de l'ASEAN

Priorités thématiques du PICT pour la période biennale 2022-2023

Questions qui découlent des travaux du MSC 102 et du MSC 103 dont l'examen a été reporté au MSC 104

- Résultats des travaux de la deuxième réunion de l'organisme international d'évaluation de la qualité (IQARB) en phase d'essai (Secrétariat)
- Coopération OMI/IACS relative au programme de certification des systèmes de contrôle de la qualité de l'IACS (QSCS) (Secrétariat)
- Travaux en cours au sein de l'IACS (IACS)
- Sécurité des navires de pêche (Afrique du Sud, Secrétariat et Espagne)
- Programme d'audit des États membres

de l'OMI (OMM et AISM)

- Système mondial de navigation par satellite GNSS (États-Unis)
- Questions relatives à l'ISO (ISO, IACS, ICS et CESA)
- Sécurité et sûreté de la navigation dans la partie septentrionale de la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch (Ukraine et Fédération de Russie)
- Deuxième sommet mondial des garde-côtes (Japon)
- Directives pour l'élaboration d'un manuel d'exploitation dans les eaux polaires (ICS et OCIMF)
- Convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime (France et AISM)
- Mécanisme de diffusion des renseignements LRIT (Secrétariat)
- Clinomètres électroniques à bord des porte-conteneurs et des vraquiers (Allemagne)
- Mise à jour de la note de bas de page se rapportant à la règle V/23.2.3 de la Convention SOLAS (Secrétariat)
- Zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) et mesures de protection associées dans les eaux territoriales de l'Île Maurice (Île Maurice)
- Publications sur les meilleures pratiques du secteur publiées en 2020/2021 (ICS)
- Normes de fonctionnement révisées des ECDIS (Autriche)

Autres documents soumis au MSC 104

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 105 l'examen des documents MSC 104/17/3 (Ukraine), MSC 104/17/4 (Allemagne et al.), MSC 104/17/7 (WWF), MSC 104/17/10 (Fédération de Russie), MSC 104/17/12 (FOEI et Pacific Environment), MSC 104/INF.4 (Allemagne et al.), MSC 104/INF.12 (Colombie), MSC 104/INF.13 (Chine), MSC 104/INF.14 (Chine), MSC 104/INF.16 (Chine), MSC 104/INF.17 (Chine) et MSC 104/INF.19 (France).

L'Ukraine a vigoureusement protesté par écrit sur le report de son document MSC 104/17/3, et la présidente a sèchement écrit qu'il n'était pas question de rouvrir la discussion au cours de la 104e session du MSC.

*Cdt F. X. Pizon,
Vice-président de l'AFCAN
Membre de la délégation française*



Théorie et pratique de l'évaluation des risques en sécurité maritime

versus la sécurité et la santé des marins

Page du code ISM N° 53 – 1^{ère} partie

■ AVANT-PROPOS

Depuis toujours, mais inconsciemment, souvent l'être humain ne réalise une opération, quelle qu'elle soit, sans évaluer les risques de cette opération. Dans la présente analyse on se concentrera sur l'évaluation des risques en sécurité et sûreté dans le transport maritime.

En effet, opérer un navire a toujours été une activité à risques pour le marin, pour le navire et ce qu'il transporte, passagers ou marchandises, et aussi pour son environnement (pollution de la mer et de l'air).

Aujourd'hui, heureusement, notre société ne peut plus se contenter de supporter les risques considérés comme naturels et se baser sur une notion ancestrale trop vague appelée «chance d'y échapper». Au contraire, grâce à son intelligence, son retour d'expérience, sa connaissance du facteur humain, le marin moderne ne conçoit plus de travailler en dehors des limites déjà fixées ou qu'il se fixera lui-même mais en toute connaissance. Cela s'appelle le management personnel des risques (1).

Réaction de prévention naturelle donc, mais comment analyser le niveau du risque afin que nous puissions en fixer les limites ?

En effet, si le risque est naturel, un **niveau tolérable** existe et celui-là nous permet de continuer à travailler. .

A contrario, si le **niveau est intolérable**, il nous appartient de prendre des mesures de réduction du risque afin de le ramener à un niveau acceptable c'est-à-

dire tolérable sinon, on s'arrête là, ou on passe au plan B.

NB : Dans notre analyse il s'agit bien du risque accepté que ce soit dans notre vie professionnelle ou sociale et surtout pas de la prise de risque qui peut être recherché dans une démarche personnelle délibérée qui n'est finalement qu'une réaction typiquement humaine à la sécurité.

■ LE RISQUE ET LE CODE ISM

L'identification et l'évaluation des risques apparaît dès le début dans les objectifs du code ISM (1996), d'abord d'une manière assez vague puis maintenant d'une manière beaucoup plus précise.

En effet, à peu près simultanément, avec le code, un règlement européen (98/389) a imposé la gestion de la sécurité du personnel par l'évaluation des risques. A ce moment-là, on a vu beaucoup de choses étranges comme cela ne s'applique pas au maritime, mais aujourd'hui le **DUP (document unique de prévention)** est obligatoire et ne fait donc que confirmer que c'est une obligation et non un objectif comme dans le code ISM et comme certains continuent encore de le croire malheureusement.

Il nous faut donc identifier et évaluer les risques pour les navires, le personnel et l'environnement et initier des mesures de sécurité appropriées pour éradiquer ces risques lorsque c'est possible, ou tout au moins les réduire à un niveau tolérable.



■ REFERENCES INTERNATIONALES EN MARITIME

Pour les risques maritimes, en plus des références concernant les obligations d'évaluation et de mise en place de mesures de réduction des risques (ISM, MLC 2006 norme A 4.3 § 1) nous avons à notre disposition la directive OMI (MSC-MEPC.2/Circ.3 de 2006). L'appendice 3 de cette circulaire est précis sur une prévision, une identification, une évaluation et une tentative de maîtrise des risques par la prévention que l'on peut ici certainement appeler anticipation.

Remarque

Dans le langage populaire et en pratique, des confusions sont trop souvent faites entre danger, risque, mise en danger, niveau de risque, etc. il m'a donc semblé nécessaire de tenter de clarifier en se référant aux définitions.

D'autre part, que ce soit en sécurité ou en sûreté, les risques sont évalués à quelque chose près de la même manière.

Et enfin, pourquoi dit-on évaluation des risques et non pas évaluation des dangers ? La réponse est ci-dessous dans les définitions.

■ DEFINITIONS OFFICIELLES :

DANGER	Propriété ou capacité intrinsèque, d'une personne, d'un équipement, d'une substance, d'une méthode de travail de causer un dommage.
SITUATION DANGEREUSE	C'est l'exposition à un danger.
RISQUE	C'est la combinaison de la probabilité de se trouver dans une situation plus ou moins dangereuse et de ses conséquences dommageables possibles plus ou moins grandes, en un mot, c'est une situation dangereuse quantifiée/mesurée.
EVALUATION DU RISQUE	Analyse du degré de risque, équation à deux inconnues que sont la probabilité de survenance et la gravité des conséquences.
RISQUE :	= f (GRAVITE, PROBABILITE).
NIVEAU DE RISQUE	Niveau de la combinaison de la probabilité de survenance et de la gravité des conséquences.
PROBABILITE DE SURVENANCE OU D'OCCURRENCE	Elle est fonction des conditions physiques et organiques (NB : dans le sens organisation).
CONDITIONS PHYSIQUES	Existence, adéquation, qualité du matériel utilisé (en sécurité ou en sûreté)
CONDITIONS ORGANIQUES	Qualité de l'organisation, personnel suffisant et bonne organisation du travail, formation initiale et continue de qualité, familiarisation, gestion du changement pour le personnel à tous les niveaux.
MANAGEMENT	c'est un ensemble de techniques de direction, d'organisation et de contrôle d'une activité ou d'un ensemble d'activités (comme dans une compagnie de navigation).
CHANGE MANAGEMENT	C'est la gestion d'un changement important dans le déroulé d'une activité à risque déjà maîtrisée.

FACTEUR HUMAIN	<p>Le facteur humain, responsable d'au moins 80% des accidents, doit être pris en compte dans chaque évaluation. Le facteur humain est la capacité instantanée du personnel (et du malfaisant en sûreté) à remplir sa mission.</p> <p>Par exemple, la légendaire réticence des marins-pêcheurs à porter un VFI ou des marins marchands à porter un casque sur les lieux de travail sont du «facteur humain» augmentant le risque.</p> <p>Ceci est également vrai concernant l'exposition aux risques de maladies (refus de porter des protections auditives ou refus de porter un masque dans un garage de ferry, refus de vaccination en temps de pandémie, etc.)</p> <p>Enfin, en sécurité le facteur humain augmente toujours le risque.</p> <p>NB : En sûreté, parfois la difficulté d'une mission illicite pour un être humain peut conduire à refuser le risque, donc à le réduire.</p>
TOLERABILITE DU RISQUE OU ACCEPTATION DU RISQUE :	<p>Le niveau de risque est considéré comme tolérable ou intolérable. Cette «tolérabilité» peut varier en fonction de la situation conjoncturelle (en guerre on accepte des morts mais pas en période de paix, certains métiers sont plus dangereux que d'autres, une vie humaine n'a malheureusement parfois pas la même valeur selon la latitude et la longitude, etc.)</p> <p>Cette acceptation du risque, c'est parfois du fatalisme ou tout simplement une culture différente : au Japon ou en Suède, il ne serait pas considéré comme étonnant que l'équipage du garage d'un ferry porte un masque respiratoire ou filtrant devant les passagers.</p>
MESURE DE REDUCTION DE RISQUE :	<p>C'est une mesure de prévention prise pour diminuer ou supprimer une des composantes du risque que sont probabilité et conséquences.</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bien ventiler pendant des heures, puis mesurer le taux d'oxygène dans un local normalement confiné avant entrée, c'est diminuer le risque d'hypoxémie. - Mettre un masque respiratoire, c'est se prémunir d'inhaler une substance nocive : gaz et particules d'échappement dans le garage d'un ferry au moment des manœuvres de véhicules. - Mettre un masque filtrant style Covid c'est empêcher d'inhaler les particules de «black carbon» mais pas des gaz d'échappement. - Mettre un casque : c'est réduire les conséquences d'un traumatisme crânien lors d'une manœuvre d'accostage ou d'une situation d'urgence. - Verrouiller une porte ou accès ou disposer une barrière ou clôture adéquate c'est une mesure de réduction de probabilité d'intrusion dans un espace. - Disposer une caméra de monitoring avec détection de présence, c'est une mesure physique de probabilité de détecter une intrusion illicite. - Exiger un badge est une mesure de réduction de probabilité d'intrusion d'un malfaisant étranger au navire ou au port. - Baliser un obstacle fixe ou mobile aux couleurs adéquates - jaune zébrée noir ou blanc zébré rouge par exemple - diminue la probabilité de heurts malencontreux y compris en situation de stress. - Eclairer une zone diminue le risque de chute et d'obstacle non détecté et augmente la probabilité de détection. - Utiliser des fiches d'aide à la décision, c'est une mesure technique et organique de réduction de risque en jouant sur le facteur humain (ce sont finalement des aide-mémoire.) - Ces mesures peuvent donc être techniques (matériel), organiques (organisation) ou humaines (gestion du facteur humain)



photo E. Guegueniat

■ DEMARCHE PRATIQUE EN SECURITE

Nous allons donc procéder selon la circulaire OMI de référence citée plus haut, en prenant volontairement en compte les risques de santé.

ANTICIPATION :

Une première approche consiste à sélectionner les types de dangers spécifiques à notre industrie et qui sont :

- les atmosphères, confinées ou pas, potentiellement dangereuses,
- les produits dangereux transportés ou utilisés comme carburant ou nettoyant,
- les risques inhérents à leur utilisation (fuites - coulage - manipulation),
- les facteurs ergonomiques (accès - encombrement - échappées d'urgence),
- les circonstances particulières du transport maritime déjà connues de par leur spécificité ou par un retour d'expérience acquis (collision - échouement - voie d'eau).

La démarche est souvent appelée IDAR (Identification des dangers et évaluation des risques) HIRA en anglais (Hazard identification and risk assessment) par type de danger.

Une première étape est initiée au niveau de l'entreprise lors de l'élaboration d'un projet (nouveau navire par exemple) ou d'un changement significatif dans une opération. Il s'agit d'une démarche proactive, de prévention des accidents.

Les groupes de dangers sont d'abord identifiés par un comité de pilotage

comprenant les ingénieurs en charge des risques, les responsables techniques des navires et le personnel impliqué comme le futur équipage.

Le fonctionnement en mode dégradé est souvent inclus dans cette première étude.

IDENTIFICATION :

Production d'une liste des dangers par groupe

a. Dangers généraux communs à tous les navires et compagnies :

- entrée dans un espace habituellement clos,
- dangers classiques : incendies, incidents électriques, chimiques, techniques (rotation et pression), thermiques, radiologiques,
- dangers liés aux déplacements à bord : sur les ponts, sur la coupée ou la rampe ou à terre etc.,
- dangers dus au navire lui-même : présence d'amiante ou non, dangers dus à la consommation d'alcool, de drogue ou de tabac, dangers dus à une mauvaise alimentation (assez fréquent aussi dans la marine),
- dangers liés aux possibles situations d'urgence qui pourraient se produire et aux exercices normaux liés à la préparation de l'équipage à répondre à ces situations,
- dangers liés à la sûreté.

b. Dangers liés aux activités des navires considérés :

- embarquement et débarquement des passagers et de leur véhicule,
- déplacements des passagers à bord en cas de mauvais temps,

- dangers liés aux différentes activités à bord (conduite et entretien technique, manœuvre, navigation, opérations commerciales),
- dangers lors d'interface avec des éléments extérieurs (manifold, grues, portiques, engins de manutention et ceux embarqués à bord),
- dangers liés aux produits ou éléments manutentionnés (produits pétroliers de cargaison ou de combustion, résidus de combustible ou de traitement des eaux, gaz d'échappement/fuites), etc.

c. Dangers liés aux postes de travail :

- dangers liés aux machines en action et accessoires mécaniques,
- dangers liés à la posture du travailleur y compris en passerelle, dangers liés à son équipement individuel,
- dangers pour le personnel employé dans les garages des rouliers au chargement et au déchargement rapides de véhicules thermiques (nombreux mouvements de véhicules en phase de démarrage et donc atmosphère grandement polluée par les gaz d'échappement) etc.,
- dangers liés à une longue présence des membres d'équipage dans une atmosphère polluée, même légèrement (machine des navires).

NB : Dans quelques années toutes les voitures particulières et les camions seront électriques pour le plus grand bien de la santé des équipages en charge des chargements/déchargements sur les ferries qui continuent eux-mêmes d'augmenter en capacité.

En ce qui concerne les navires eux-mêmes, avec la transition du GNL, les combustibles du futur sont encore à l'état de projets et l'on pense que les risques liés à la santé des marins seront pris en compte comme il se doit avec l'ammoniac, l'hydrogène, le méthanol, le tout-électrique (grand nombre de batteries) ou encore le nucléaire non militaire.

a. Dangers liés au facteur humain des membres d'équipage ou autre personnel au service du navire :

- dangers liés à la fatigue, au stress, aux horaires, aux cadences, aux ambiances de travail (équipe, multi-ethnisme, éclairage, bruit) à la santé du moment, au mauvais temps continu,

- dangers dus à la précipitation des actions en situation d'urgence,
- dangers provoqués par une connaissance insuffisante des dangers (formation initiale ou continue),
- dangers liés à l'organisation du travail (absence de pauses, accélérations, délais raccourcis),
- dangers liés au trop long temps passé à bord pour cause d'absence de relève par exemple,
- dangers pour cause de conditions de relèves exagérés : relèves repoussées, quarantaines sans fin tout au long du voyage.

a. Dangers liés à la routine et au changement ou dangers liés à une trop grande habitude ou à un changement brusque de cette habitude («change management» en anglais) à une nouvelle activité avec un nouveau quai d'escale, nouveau port, nouveau produit avec une formation incomplète ou inexistante correspondante (familiarisation au changement), etc.

NB : *De gros efforts sont faits partout pour améliorer la qualité de la formation initiale même aux Philippines, et le «change management» rentre enfin dans les habitudes de familiarisation.*

- a. Risques de santé, à savoir en priorité :
- effets physiques collatéraux du stress dû aux bruits, aux vibrations, aux mouvements permanents du navire à la mer,
 - effets physiques et mentaux de la fatigue et conséquences d'autres addictions éventuelles ou des périodes de bord excessives bien au-delà des limites du contrat du marin,
 - Les «facteurs ambiants autres» auxquels sont soumis les gens de mer sont évoqués également (promiscuité par exemple).

NB : *La prise en compte de ces risques reste confidentielle et cela est classique avec les réglementations internationales qui tentent de s'appliquer aux différentes cultures.*

Il est à noter que ces risques sont répertoriés en principes directeurs B dans la MLC 2006 et ne sont donc pas obligatoires.

- Mais on pourrait aussi ajouter ce que personne n'ose aborder : les effets à long terme de respirer en permanence

24h/24, 7 jours sur 7, un air pollué par les échappements des moteurs thermiques du navire en route ou à quai malgré le renouvellement de l'air des locaux par un air souvent conditionné, peut-être un peu moins pollué, pris à l'extérieur mais c'est tout.

EVALUATION (CALCUL) DU RISQUE (ou cotation des dangers identifiés)

Plusieurs méthodes existent et comme rien n'est généralement imposé, on trouve un peu de tout.

L'approche par danger identifié est bonne, le seul inconvénient est la redondance des mesures de réduction de risque trouvées, on regroupe ensuite à la fin de l'étude.

On évalue donc la probabilité de survenance d'une situation dangereuse et ses conséquences.

a. D'abord, la probabilité de survenance :

Elle est fonction de plusieurs éléments (organisationnels, physiques, techniques, humains) ; chaque élément s'ajoutant à un autre.

NB : *les probabilités s'ajoutent toujours et ne se retranchent jamais.*

b. Ensuite la gravité des conséquences

METHODE MOSAR (Matrice Organisée Systémique d'Analyse de Risque (ou SORAM Systemic and Organizational Risk Assessment Matrix en anglais).

Cette méthode d'analyse du duo probabilité-gravité est très utilisée en sécurité, en sûreté, en cybersécurité ou en mesures environnementales.

Gravité / Probabilité	Pas grave	grave	Très grave
2-3	Pas de changement	Mesures décidées par la Cie	Mesures recommandées
4	Mesures décidées par Cie	Mesures recommandées	Mesures À prendre obligatoirement
5-6 <u>ou</u> +	Mesures recommandées	Mesures À prendre obligatoirement	Mesures À prendre obligatoirement

Division des risques en deux parties : risque tolérable et risque intolérable

En effet, il y a des métiers à risque mais on ne doit pas pour autant ne pas prendre de mesures.

Niveau tolérable

Risque faible (blanc) : pas de modifications aux mesures existantes

Risque modéré (vert) : mesures de prévention à prendre en fonction de la politique et de la culture sécurité de la compagnie (mesures facultatives)

Risque substantiel (jaune) : prendre des mesures de réduction de risque souhaitables en fonction de leur faisabilité (structurelles – coût)

Niveau intolérable (rouge)

Importantes mesures de réduction de risques obligatoires

En pratique :

Méthode de calcul de probabilité et score résultant

Niveau physique du danger (a) α	Vulnérabilité organique (b) β
Peu fréquent° : 1 point¶	Peu fréquent° : 1¶
Fréquent° : 2¶	Fréquent° : 2¶
Très fréquent° : 3 α	Très fréquent° : 3 α

(f) **Facteur humain** (stress de situation d'urgence, fatigue, stress d'autre origine) quantification de -1 à + 2 ou 3 que l'on ajoute systématiquement au premier résultat de la matrice MO-SAR

Résultats : Probabilité a+b+f

Gravité : Pas grave, Grave ou Très grave

NB : **Démarche pratique en sûreté**

En sûreté, la démarche est plus spécifique. Les mesures de réduction de risque doivent diminuer un des éléments du calcul et dans le cadre de la gravité, l'impact doit être pris en considération. En analyse simplifiée, l'impact peut être considéré comme une plus grande gravité.

■ PLAN D' ACTIONS : MESURES DE REDUCTION DE RISQUES

En plan d'actions, des mesures sont proposées dans le DUP pour réduire les scores lorsque c'est obligatoire d'une part (zone rouge) et souhaitable d'autre part (zones verte et jaune) et, entérinées ou non par la direction, un pilote de chaque action est désigné.

Le suivi général est sous la responsabilité de la DPA ou du QHSE manager ou du CSO.

NB : **La diminution d'un des scores est en général suffisant pour ramener le risque dans une case tolérable. Cependant, en cas de doute sur l'efficacité de la mesure de réduction du risque une nouvelle évaluation est effectuée.**

Le rapport peut être présenté sous la forme suivante :

CONFIDENTIEL

Page 1 on 2

Evaluation des risques pour DUP et SOUS-TRAITANTS à l'aide de la méthode MOSAR

SITE ou activité/NAVIRE	GRAVITE des conséquences Mineures (M) Moyenne (Me) Importante (Imp)	PROBABILITE de survenue Etat qualifié (F)by TB: 1 Bien; 2 Pauvre; 3 Organisationnel (O)z TB: 1 Bien; 2 Pauvre; 3 Facteur humain (HF); systématiquement ajouter 1 point ou plus	Gravité	Prob	Minor	Medium	Important
			2-3	Fa de (chargement)	Mesures évitées par Cie	Mesures recommandées	
Niveaux de risque (NR): Niveau tolérable: blanc vert jaune - Niveau intolérable: Rouge			4	Mesures évitées par Cie	Mesures recommandées	Mesures évitées	Mesures recommandées

Danger	Mesures déjà en place	gravité	Probabilité	Niveau de risque	Mesures requises et/ou décidées	Risque résiduel
Entrée dans compartiments étanches sous pont principal	Ventilation permanente - PE fermées en mer /ventilation importante avant entrée	Moyen	1+1=3	Niveau tolérable	Instructions pour ventilation locaux sous pont principal dans MMSC	Oubli instructions Rappel en réunions de sécurité
Entrée dans espaces confinés (peak-coqueron-caisses à eaux. Combustible pour visites /inspections AT	Précautions via procédure « Entrée dans espaces confinés »	Important	1+1+2=4	Mesures obligatoires	Procédure et Check-list compagnie obligatoires pour intervention en service ou en arrêt technique	Oubli de la procédure. Chantier naval déficient dans la procédure « espaces clos »

CONFIDENTIEL

Page 2 on 2

EVALUATION et réduction de risques lors des MEUR Identifiées (Sécurité et Sûreté)						
Danger	Mesures déjà en place	gravité	Probabilité	Niveau de risque	Mesures requises et/ou décidées	Risque résiduel

ACTIONS: Les actions suivantes doivent être entreprises ASAP				
NO.	ACTION	RESPONSABLE	DATE de réalisation	Signature
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

RISK ASSESSMENT effectué par: Nom : Date :	Signature :	RISK ASSESSMENT finalisé: Signature du DG /Armateur: Date :
--	-------------	---

NB : *Le document est classé confidentiel pour éviter toute copie non autorisée qui pourrait être utilisée contre les intérêts de la compagnie.*

Le DUP doit être revu tous les ans avant la revue de direction ou à la suite d'une modification des mesures préventives de réduction de risque et bien sûr, en cas de nouveau risque détecté.

■ QUELQUES EXEMPLES :

a. **Contenu d'un DUP sur un petit navire à passagers :** principe de la méthode MOSAR

- risques généraux liés au transport de passagers : embarquement/débarquement - appareillage - accostage -traversées agitées - mouillage
- entrée espaces clos sous pont principal et espaces confinés
- risques liés à la criticité des équipements
- visites normales ou travaux dans les compartiments moteurs ou auxiliaires
- déplacements des passagers vers les toilettes en cas de mer forte
- risques liés aux situations d'urgence et exercices associés
- évaluation des risques liés à la sûreté. NB : on peut renvoyer à la SSA (NB : évaluation de sûreté du navire) si elle existe
- évaluation des risques santé des membres d'équipage et des passagers
- plan d'actions évolutif regroupant toutes les actions en cours ou à venir (projets de modification ou de formation)

b. **ENTREE DANS LES ESPACES CLOS (petit navire)**

ESPACES CLOS - ESPACES CONFINES						
Danger	Mesures existantes	Gravité	Proba	Niveau de risque	Mesures supplém	Risque résiduel
Entrée dans compartiments étanches sous pont principal	Ventilation permanente - PE fermées en mer /ventilation importante avant entrée	Moyen	1+1=3	Niveau tolérable	Instructions pour ventilation locaux sous pont principal dans MMSC	Oubli instructions Rappel en réunions de sécurité
Entrée dans espaces confinés (peak-coqueron-caisses à eaux. Combustible pour visites /inspections AT	Précautions via procédure « Entrée dans espaces confinés »	Important	1+1+2=4	Mesures obligatoires	Procédure et Check-list compagnie obligatoires pour intervention en service ou en arrêt technique	Oubli de la procédure. Chantier naval déficient dans la procédure « espaces clos »

c. **RISQUES DE SANTE (ref : MLC 2006) vedette à passagers)**

Danger identifié	Mesures déjà en place	Gravité	Probabilité	Niveau de risque	Mesures requises, recommandées ou confirmées	Risque résiduel
PANDEMIE COVID 19	Mesures barrières officielles - Passe sanitaire (2 doses) individuel obligatoire pour équipage et passagers	Moyen pour vaccinés	1 + 1	Risque restant au niveau tolérable pour vaccinés	Application des mesures barrières BILLETS de passage émis seulement sous réserve de « passe sanitaire » - sauf enfants (règles évolutives !)	Cas contact avec autres personnes durant escales
Fatigue apparente	Suivi des heures de travail par Capitaine et DPA	Important	2+2	Mesures obligatoires	Une culture de détection de fatigue des autres au sein de l'équipage doit être enseignée dans le cadre de la confidentialité et du « non blâme »	Déni d'un état de fatigue réel
Travaux dans machine	Ventilation maximum Temps limité sur place	Mineure	4 à 6	Risque tolérable	Casque pour bruit de la ventilation Pauses à l'air libre fréquentes - no tabac Limitation de la présence continue en machine	Suivi assuré par médecin des gens de mer ou médecin Cie

■ EN CONCLUSION

Comme nous l'avons vu, basée sur un management naturel des risques, cette exigence d'un système de management de la sécurité moderne devrait être reconstruite comme le réflexe permanent de notre vie professionnelle et pourquoi pas, de notre vie tout-court.

On a surtout parlé d'accidents sur les navires en mer et au port mais d'autres domaines peuvent prendre comme instrument de mesure la méthode décrite plus haut, que ce soit pour la protection d'un navire ou d'un port contre des actions illicites selon le code ISPS mais aussi pour d'autres risques, certes pas tous nouveaux, mais qu'on prend en compte de plus en plus comme les risques de santé du travailleur.

Certains sont d'une manière obligatoire comme les cyberrisques et d'autres plus subtilement cachés derrière le terme général santé/disponibilité du marin et ça, à part l'amiante, c'est quand même assez nouveau pour lui.

Addendum : La CYBERSURETE ET LE MONDE MARITIME

Dans l'édition 2018 du code ISM, des directives FAL (MSC-FAL 1/Circ 3) et une Résolution MSC A 428 de 2017 nous obligent à mettre en place des mesures de réduction de risques cyber pour une application depuis janvier 2021 en attendant peut-être mieux dans les années à venir au cas où des attaques se multiplieraient, toujours sur des navires et dans les compagnies.

Dans les cyberrisques, problème de langage encore.

A nouveau, les Français se font remarquer par cette invention de cybersécurité, alors qu'il s'agit de cybersûreté.

L'ANSSI a édité le «Guide des bonnes pratiques de sécurité informatique à bord des navires» de 35 pages environ comprenant des recommandations pour les membres d'équipage d'une part et pour les compagnies d'autre part.

De leur côté, les Britanniques (ministère des Transports) ont également édité en 2017 le «Cyber security code of practice for ships».

NB : En ce qui concerne les recommandations qui accompagnent la der-

nière édition du code ISM, la traduction française parle de cyberrisques, ce qui résout notre problème de syntaxe d'une manière politiquement correcte.

Situation récente.

Les attaques (ransomware) sur des systèmes informatiques sont de plus en plus fréquentes et les dernières connues ont été très coûteuses pour l'industrie maritime :

- MAERSK comme armateur de porte-conteneurs
- des terminaux portuaires de MAERSK (virus NotPetya)
- une attaque sur le «tracking des conteneurs» pour un trafic de drogue à Anvers (coût non communiqué)
- MSC récemment pour des navires à passagers
- CMA CGM tout récemment pour son portefeuille clients

Cela continue malheureusement et encore on ne sait pas tout. (Exemple de coût : 300 millions USD pour Maersk.)

Réactions de l'industrie maritime.

L'OMI a donc proposé une circulaire MSC qui définit les mesures à prendre pour les navires et les installations portuaires et également pour les ports (via les directives OMI/OIT ou un règlement de l'UE).

En complément à l'évaluation de sûreté et aux plans de sûreté, il est donc recommandé de traiter la cybersûreté dans le cadre du plan de sûreté actuel. En y ajoutant donc une évaluation cyber et un plan cyber avec les types d'attaques et les exercices correspondants.

Pour de petites installations informatiques, on se contentera des recommandations qui sont faites :

Recommandations pour membre d'équipage

1. bien choisir ses mots de passe
2. être prudent lors de l'utilisation de sa messagerie
3. séparer usages professionnels et usages privés
4. être prudent sur internet : surtout avec les courriels et PJ de personnes inconnues (faire attention au phishing)
5. télécharger ses logiciels uniquement sur les sites officiels des éditeurs et se méfier des gratuits
6. éviter les clés USB fournies par «un ami»

7. même prudence avec les smartphones et tablettes

Recommandations pour les compagnies

1. nommer un responsable/formateur Cyberrisques
2. sensibiliser le personnel
3. prévoir des sauvegardes régulières
4. bien connaître ses utilisateurs et prestataires
5. mettre régulièrement à jour ses logiciels
6. sécuriser l'accès WIFI du navire ou de la compagnie
7. mettre en place si possible un cloisonnement de réseau via un professionnel agréé

Cybersûreté des navires à passagers

Les grands navires à passagers utilisent un « Passenger Management System » qui prend en compte : le service et la maintenance des locaux passagers ainsi que la santé et le bien-être des passagers (nettoyage de haut niveau, AC, température, bruit, humidité, petits bobos, etc.), les réservations d'activité, les dépenses à bord.

Les données médicales qui en découlent sont sensibles et nécessitent une protection supplémentaire. NB : Pour les petits navires à passagers, la prévention élémentaire ci-dessus est suffisante.

Service IT

Les passagers bénéficient d'un service films ou musique à la carte par exemple qui passe par le «passenger management system» ainsi que les paiements de dépenses à bord par carte ou les «booking» divers.

Les réseaux deviennent donc rapidement importants et les regroupements de câbles également.

La protection des stations maître ou esclaves de maintenance des câbles et connections doit être privilégiée par un accès verrouillable.

La protection des réseaux comprend bien sûr, la détection de l'intrusion et souvent une reconnaissance de la part de l'opérateur de maintenance etc.

Un «cyber officer» est désigné (IT – spécialiste/officier radio électronicien), le CySO.

Pour terminer cet addendum

Le CySO est effectivement une nouvelle compétence d'officier électrotechnicien (niveau opérationnel).

Intelligemment, les formations actuelles marine marchande s'adaptent et c'est heureux car avec les amendements STCW 2022 qui se profilent, où c'est la technologie pour les 10 ans à venir qui va primer, la formation des ENSM va être bousculée.

NB : Pour les élèves, on en trouvera toujours surtout avec le système «Parcoursup» appliqué à l'entrée principale des formations de capitaines. Et puis, peut-être le plus grave, voyez-vous les candidats sélectionnés via l'algorithme «Parcoursup» continuer sans une vraie vocation maritime initiale ? Avec un peu de chance, peut-être 10% maximum.

Au bout de 5,5 ans d'études, combien en restera-t-il, pensez-vous surtout après les premiers embarquements au long cours avec ou sans Covid ?

En partant de l'adage «le risque zéro n'existe pas» il faut logiquement tenter d'identifier tous les risques existants, sans exception. Ce n'est pas facile. Déjà quand on connaît la tendance de certains à ne pas voir, à regarder ailleurs !

Affublé d'un baptême étrange, le DUP (Document Unique de Prévention),

qui regroupe l'analyse des risques et les mesures de réduction de ces risques jusqu'à un niveau tolérable, est proprement nécessaire pour pouvoir travailler que ce soit à terre (dans les ports) ou à bord des navires.

Les risques sont donc obligatoirement évalués par les marins eux-mêmes et la méthode MOSAR à l'avantage d'être simple à comprendre et facile à utiliser en laissant peu de doute. De plus, étant donné l'arrivée soudaine des risques informatiques ou cyberrisques et devant l'urgence, nous allons ajouter dans le DUP un paragraphe cyberrisques adapté à notre niveau informatique.

Croyez-vous que ce sera suffisant ? Et quid des risques de santé du marin ?

En 2021 avec l'expérience d'une pandémie terrible qui n'en finit pas, on ne peut plus ne pas mettre les risques de santé sur la table, ce serait un non-sens.

Contraints cette fois, nous allons devoir nous y mettre enfin sur le management des risques de santé des marins.

Voir la partie 2 du présent article dans le prochain AFCAN INFORMATIONS

(1) Après un accident, dans la recherche des causes, les enquêteurs se soucient du niveau de prise en compte des risques et recherchent dans le management des risques du SMS l'existence et la qualité des éléments suivants :

- identification et évaluation de la «tolérabilité» de ces risques
- détermination effectuée des mesures possibles (nécessaires ou souhaitables) de réduction de ces risques
- détermination des risques résiduels éventuels après la prise de mesures de réduction de risques ci-dessus
- assimilation par les décideurs de l'équipage de la notion d'une prise de risques interdite au-delà d'une certaine limite contenue dans l'évaluation (par exemple : limites de navigation fixées (vent, état de la mer, strict suivi du passage plan sauf urgence, limites du fonctionnement en mode dégradé etc.)
- et in fine : nom et qualité de la personne qui a effectué l'évaluation (comme en sûreté ISPS)

Cdt Bertrand APPERRY
AFCAN-HYDROS-IIMS-AFEXMAR
septembre 2021

OMI

Compte-rendu du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa soixante-seizième session (MEPC 76)



Le Comité de la protection du milieu marin a tenu sa soixante-seizième session à distance du 10 au 17 juin 2021, sous la présidence de M. H. Saito (Japon). Le vice-président du Comité, M. H. Conway (Libéria), était également présent.

Ont assisté à la session 122 représentants et représentantes de délégations des Etats membres et 3 représentants et représentantes de délégations des membres associés, 5 représentants et représentantes des institutions spécialisées et autres organismes des Nations Unies,

11 observateurs et observatrices des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords de coopération et 50 observateurs et observatrices des organisations non gouvernementales (ONG) bénéficiant du statut consultatif, soit au total, 191 personnes.

La délégation française était représentée par les 3 représentants permanents de la France auprès de l'OMI, Mme Geneviève van Rossum, ambassadrice, M. Damien Chevalier et M. Philippe Janvier, administrateurs des Affaires maritimes, et quatre conseillers représentant le Bureau Veritas, Brittany Ferries, Armateurs de France et l'AFCAN.

Compte tenu du nombre de documents soumis à la présente session, des documents dont l'examen avait été reporté, de l'expérience acquise lors du déroulement de la précédente session et des questions urgentes qui devaient être examinées, le président avait décidé de prolonger d'une journée la durée de cinq jours de la session du MEPC 76. Cette décision était prise à titre exceptionnel, dans les circonstances de la pandémie du Covid-19, et ne devait pas créer un précédent.

Comme lors du MEPC 75, pour respecter les fuseaux horaires de chaque délégation, les séances de travail ont été réduites à des fenêtres de trois heures, entre 11 h et 14 h GMT. Cependant la plupart des séances se sont prolongées d'une heure ou plus, voire trois heures, les heures supplémentaires se déroulant en anglais. Les pauses ont été réduites à dix minutes au plus.

Pour permettre à chaque délégation de s'exprimer, le président Saito a accordé deux minutes à chaque intervenant, et trois minutes pour le point concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (point 7 de l'ordre du jour). Il a ajouté que les délégations devaient s'exprimer lentement et clairement.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

Le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, a commencé par annoncer que l'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) compte maintenant 100 Etats contractants représentant à eux seuls 96,65 % de la marine marchande mondiale en tonnage.

Evoquant la charge de travail élevée qui attend les délégués à la présente session, il a tracé les grandes lignes des travaux à l'ordre du jour, dont le point principal est la réduction des gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime. Il a notamment invité le Comité à adopter les projets d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL, dont les mesures dites à court terme, conformément à l'ambition de la stratégie initiale de l'OMI, visent à réduire l'intensité carbone du transport maritime de 40 % d'ici 2030 par rapport à 2018. Ces mesures s'appuient sur les nouvelles notations d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI) et d'indicateur d'intensité carbone (CII), que le MEPC 75 avait approuvées en octobre 2020.

«L'échec n'est pas une option», a ajouté le Secrétaire général, si nous échouons, nous verrons apparaître des initiatives unilatérales et multiples latérales. Aussi, a-t-il demandé au Comité d'adopter un plan de travail pour développer des mesures à moyen et long terme pour réduire davantage les émissions de GES du transport maritime.

Il a évoqué la proposition de création



d'un Conseil international de recherche maritime (IMRB), financé par une taxe sur le carburant pétrolier utilisé par la navigation.

Il a aussi insisté sur l'urgence de penser au développement de futurs carburants alternatifs.

Enfin il a évoqué rapidement les autres points à l'ordre du jour, en particulier ceux concernant l'adoption des

amendements à l'Annexe 1 de MARPOL interdisant l'utilisation du HFO dans l'Arctique, et de ceux des Annexes I et IV concernant l'exemption des barges non propulsées et la Convention AFS pour inclure des contrôles sur la cybutrine.

Déclarations de délégations

Les délégations de la Chine, de la République démocratique de Corée et de la République de Corée ont fait part de leur inquiétude devant la décision du Gouvernement japonais de déverser en mer les eaux contaminées lors de l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima, et ont invité le Japon à réévaluer cette position et à communiquer davantage de renseignements à ce sujet. En outre, les délégations chinoise, française et russe ont fait valoir que cette question devrait être examinée plus avant par l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). La délégation japonaise a déclaré que l'eau serait traitée et ne serait donc plus contaminée, mais qu'elle serait rejetée dans la mer conformément aux réglementations nationales et internationales applicables, et que le gouvernement japonais avait déjà communiqué des renseignements aux instances concernées, y compris l'AIEA.

La délégation observatrice de Pacific Environment a fait une déclaration dans laquelle elle a souligné l'importance de l'Arctique et sa vulnérabilité à un certain nombre de menaces, notamment le changement climatique et les émissions de GES et de carbone noir ainsi que les déversements d'hydrocarbures, les eaux résiduaires, les produits chimiques, les déchets et la pollution sonore. Elle a déclaré qu'il était urgent de prendre des mesures et qu'elle espérait que l'OMI s'y associerait.

Organisation des travaux

Les travaux de la session ont été répartis entre les documents à examiner durant la séance virtuelle, ceux à examiner par correspondance avant la séance virtuelle et ceux à renvoyer pour examen au MEPC 77.

Le président a proposé au Comité d'examiner durant la séance virtuelle les questions prioritaires et urgentes relevant des points de l'ordre du jour provisoire ci-après :

- Point 3. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires aux fins d'adoption des amendements aux Annexes I, IV et VI de MARPOL et à la Convention AFS.
- Points 5 et 6. Prévention de la pollution de l'atmosphère, en se concentrant sur le rapport du Groupe de travail par correspondance sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique, et sur le rapport sur les données relatives à la consommation de fuel-oil soumises à la base de données du GISIS.
- Point 7. Réduction des émissions de GES provenant des navires, en se concentrant sur :
 - le rapport du Comité directeur sur l'évaluation exhaustive des incidences de la mesure à court terme approuvée par le MEPC 75,
 - les résultats des travaux du SWG-GHG 8 sur les émissions de GES provenant des navires,
 - la proposition de créer l'IMRB,
 - les propositions concernant les mesures à moyen et long terme pour donner suite à la stratégie initiale de l'OMI.
- Point 8. Problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires (s'il en a le temps).
- Point 9. Prévention de la pollution et intervention, en se concentrant sur les mesures du PPR 7 et des résultats des travaux du PPR 8.

Un Groupe de rédaction, en mode virtuel, sur les amendements aux instruments obligatoires, a été chargé d'apporter des modifications d'ordre rédactionnel aux projets d'amendements.

Point de l'ordre du jour n°3 - Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires

Le Comité a examiné pour adoption les projets d'amendements aux Annexes VI, I, I et IV de MARPOL ainsi qu'à la Convention AFS.

Examen des projets d'amendements

Le Comité a rappelé que le MEPC 75 avait approuvé des projets d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL relatifs aux mesures techniques et opérationnelles obligatoires en fonction d'objectifs visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux et à l'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application des

prescriptions relatives aux visites et à la délivrance de certificats, aux fins d'adoption à la présente session, étant entendu qu'ils formaient un tout avec le mandat visant à évaluer d'une manière approfondie l'incidence éventuelle de la mesure à court terme sur les Etats.

Le Comité était saisi pour examen de quatre documents soumis par l'Estonie, l'Arabie saoudite, les Etats-Unis et MarEST, contenant des observations sur le projet d'amendement.

Il n'a pas approuvé la proposition de l'Estonie visant à inscrire des exclusions applicables aux navires ayant une cote glace. Il a renvoyé cette question au sein du Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires.

Après avoir examiné l'ensemble des documents de l'Arabie saoudite et des Etats-Unis qui contenaient des amendements à la règle 28-3 ainsi que le texte proposé par le président, et après les observations de plusieurs délégations notamment sur le calcul du CII pour les navires neufs livrés après le 1er janvier d'une année donnée, le Comité a renvoyé ces propositions au Groupe de rédaction.

Il a également approuvé les modifications d'ordre rédactionnel proposées par MarEST.

Le MEPC 75 avait approuvé un projet d'amendements à l'Annexe I de MARPOL concernant l'interdiction aux navires exploités dans les eaux arctiques d'utiliser et de transporter du fuel lourd comme combustible, aux fins d'adoption par le MEPC 76.

Après examen du document présenté par FOEI, qui proposait que ces dispositions soient supprimées du texte des amendements afin de garantir une protection suffisante du milieu marin de l'Arctique, le Comité n'a pas approuvé cette proposition, au motif que ces amendements représentaient un compromis délicat qui avait été trouvé à la suite d'un examen minutieux et de négociations menées au sein du Sous-comité PPR, après de nombreuses discussions.

Le Comité a confirmé la teneur de résolution connexe.

Le Comité a entériné le contenu de la résolution annexe du projet d'amendements aux Annexes I et IV concernant l'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application des

prescriptions relatives aux visites et à la délivrance des certificats, tel qu'il avait été approuvé par le MEPC 75.

Le MEPC 75 avait approuvé le projet d'amendements à la Convention AFS concernant les mesures de contrôle sur la cybutrine et le modèle de certificat international du système antisalissure (IAFCS), tels qu'ils figuraient dans la résolution connexe, aux fins d'adoption à la présente session. Après avoir examiné les propositions formulées par la Chine et les propositions concernant la référence au code RO dans le cadre de la Convention AFS, le Comité a confirmé la teneur de la résolution connexe.

Adoption des projets d'amendements

Après avoir constitué, en mode virtuel, le Groupe de rédaction sur les amendements aux instruments, chargé d'établir le texte définitif de ces amendements, le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble.

Ces amendements seraient réputés avoir été acceptés le 1er mars 2022, et entreraient en vigueur le 1er novembre 2022.

Concernant les amendements à l'Annexe VI de MARPOL, le Comité a noté que le Groupe n'avait pu examiner la question du transfert d'un navire d'une compagnie à une autre en cours d'année, et a décidé d'ajouter cette question au Groupe de travail par correspondance dans ses travaux sur la réduction de l'intensité carbone.

Points 5 et 6 de l'ordre du jour - Prévention de la pollution de l'atmosphère et rendement énergétique des navires

Le Comité a examiné par correspondance avant la réunion virtuelle les documents concernant le *programme de l'OMI pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne des fuel-oils livrés et les normes d'émission de Nox du niveau III de l'Annexe VI de MARPOL applicables aux yachts de grande dimension.*

Pendant la séance virtuelle, le Comité a pris note des délibérations du Groupe de travail par correspondance sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique, et pris les mesures suivantes :

• Permis de soutage

Le Comité a reconnu les propositions des Etats-Unis et de l'IBIA, à savoir que dans le paragraphe concernant le projet d'amendements aux Recommandations sur les meilleures pratiques à l'usage des Etats membres ou côtiers, le terme « should » soit remplacé par « could », afin d'indiquer que le permis de soutage figurant à l'appendice du projet n'était qu'un exemple indicatif.

Il a approuvé les amendements à ces Recommandations, en vue de les diffuser sous le couvert d'une circulaire MEPC.

• Marche à suivre pour déterminer les indicateurs indirects applicables aux navires affrétés pour réaliser des opérations maritimes et au large, ainsi qu'aux navires de croisière à passagers

Après avoir pris note des observations de l'IMCA, le Comité a décidé de transmettre les propositions du Groupe en ce qui concerne la soumission de paramètres supplémentaires par les navires dans le cadre de la déclaration facultative du CII, à l'ISWG-GHG 8.

• Limitation de la puissance sur l'arbre/puissance du moteur

Le Comité a approuvé le plan de travail visant à faire avancer les travaux à ce sujet et a pris note de l'examen préliminaire des points qui pouvaient être couverts par les éventuelles directives sur le système de limitation sur l'arbre/puissance du moteur visant à satisfaire aux prescriptions de l'EEDI.

• Capacité de manœuvre des navires

Le Comité a approuvé les amendements aux Directives de 2013 et le changement de leur intitulé qui devient : «Directives permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions météorologiques défavorables».

• Approbation des amendements aux Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs

• Approbation de la modification de l'interprétation uniforme visant à préciser les dates relatives aux phases 2 et 3 de l'EEDI pour les navires neufs

• Consommation de fuel-oil des navires

Le Comité a examiné le document dans lequel le Secrétariat rendait compte des

données relatives à la consommation de fuel-oil transmises entre le 1er janvier et le 31 décembre 2019, à savoir :

- 27 221 navires sur un total de 32 511 de navires potentiels ont transmis des données en 2019 ;
- 213 millions de tonnes de combustible ont été utilisées (80,5 % du fuel utilisé était du HFO, 11,3 % du MDO/MGO et 3,4 % du LFO) ;
- La majeure partie du fuel-oil a été consommée par trois types de navires, les vraquiers, les navires-citernes et les porte-conteneurs. En outre 10 M t de GNL ont été déclarées.

Le Comité a chargé le Secrétariat de la mise à jour du module du GISIS consacré au suivi de la consommation de fuel-oil des navires.

Point 7 de l'ordre du jour – Réduction des émissions de GES provenant des navires

Lors de la séance virtuelle qui a eu lieu le deuxième jour de la session après l'examen du point 3 de l'ordre du jour, le Comité a décidé d'examiner les questions du point 7 dans l'ordre suivant :

- Le rapport du Comité directeur sur les incidences de la mesure à court terme ;
- Les résultats des travaux du ISWG-GHG 8 ;
- La création de l'IMRB ;
- Les mesures à prendre à moyen et long terme concernant la réduction des émissions de GES.

Rapport du Comité directeur sur l'évaluation exhaustive des incidences de la mesure à court terme approuvée par le MEPC 75

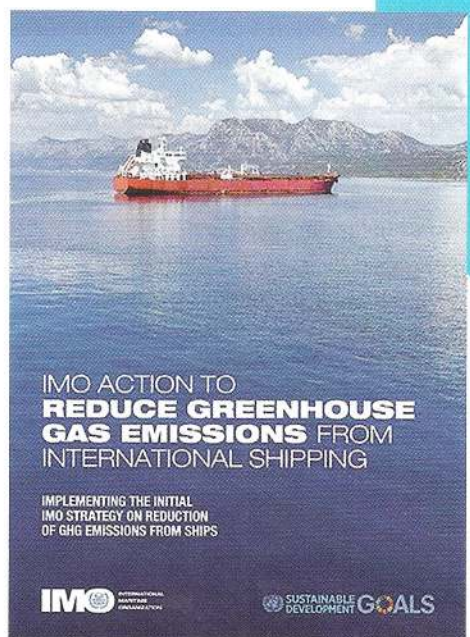
Le Comité a examiné le document du Secrétariat communiquant les principales conclusions de l'évaluation des incidences sur les Etats, ainsi que les résultats détaillés de chacune des 7 tâches effectuées par le Comité directeur dans le cadre de cette évaluation.

Le coordonnateur du Comité directeur a présenté en particulier les points suivants :

- L'évaluation de l'incidence sur les Etats, exprimée en variation du PIB avait démontré que d'ici à 2030 les incidences de la mesure à court terme seraient relativement faibles à l'échelle mondiale, mais qu'en termes relatifs les incidences négatives seraient plus importantes pour les Etats en développement, notamment les pays les moins

avancés (PMA) et les petits insulaires en développement (PEID).

- Les PEID et les PMA auraient besoin d'un soutien pour atténuer les effets de l'augmentation des coûts de la logistique maritime.
- Si l'analyse des incidences avait mis en évidence des influences négatives, le Comité directeur n'avait pas progressé sur la question de savoir si ces incidences négatives devaient être ou non considérées comme «disproportionnées».



L'examen du point 7 de l'ODJ a pris plusieurs journées (du vendredi au mercredi de la semaine suivante) et a donné lieu à de très nombreux débats.

Le Comité a examiné trois documents comprenant des observations sur les principales conclusions de l'étude des incidences proposées :

- Les *Îles Salomon* proposaient que soit effectué trois ans après l'entrée en vigueur de la mesure à court terme un examen pour déterminer s'il existait des incidences anormalement défavorables sur les PEID et les PMA, et d'entreprendre des études sur les coûts du transport maritime pour ces pays ;
- *Antigua et Barbuda* proposaient, compte tenu du nombre d'incidences négatives, d'inclure une clause de dérogation à l'Annexe VI de MARPOL, en particulier à l'intention des PMA et des PEID susceptibles d'être affectés, sur la base de critères spécifiques approuvés par le Comité ;
- *L'Argentine* proposait que le projet

d'adoption de la mesure à court terme inclue certaines décisions de l'évaluation exhaustive des incidences, et que ce projet étudie un mécanisme permettant de traiter des incidences sur les Etats

De nombreuses délégations ont appuyé l'approbation du rapport sur l'évaluation exhaustive des incidences. Cependant au moment de prendre connaissance des travaux qui avaient été accomplis, une quarantaine de délégations ont demandé la parole pour faire de nombreuses observations et propositions que l'on peut résumer ainsi :

- La mesure pourrait avoir des incidences négatives sur certains pays, tels les PEID et les PMA, obligés de prévoir des navires supplémentaires en raison de la diminution de la vitesse, aussi le Comité pourrait accorder des dérogations pour certains voyages spécifiques ;
- La notion d'incidences négatives « disproportionnées » n'était pas clairement définie, aussi faudrait-il partir du principe que les incidences négatives de cette mesure sur les PEID et les PMA étaient disproportionnées ;
- Les incidences de la mesure à court terme devraient être maintenues à l'étude jusqu'en 2026 ;
- Les amendements à adopter et le résultat de l'évaluation exhaustive des incidences devraient être examinés de manière globale. Cependant comme la stratégie initiale ne contenait aucune disposition à ce sujet, le Comité ne devrait pas être tenu de suivre cette approche ;
- La mise en place d'un mécanisme permettant d'atténuer les incidences négatives sur les Etats devrait se limiter à l'atténuation des incidences négatives disproportionnées ;
- La mise en œuvre de la mesure à court terme devrait être appuyée par l'assistance technique aux pays en développement ;
- Des études spécifiques sur les coûts des transports et l'économie des transports maritimes des PEID et des PMA devraient être réalisées. A cet égard, il a été rappelé le rôle joué par les Centres de coopération de technologie maritime (MTCC).

Après cette très longue séance, le Comité a pris les décisions suivantes :

- La mise en œuvre et les incidences de la mesure à court terme devraient faire l'objet d'un suivi ;

- Le MEPC 76 devrait examiner d'une manière globale le projet d'amendements à adopter et le résultat de l'évaluation des incidences sur les Etats ;
- Entreprendre un examen des enseignements tirés de l'évaluation exhaustive des incidences des amendements à l'Annexe VI de MARPOL, afin d'améliorer la réalisation des futures évaluations de ce type.

Le Comité n'a pas souscrit à l'inclusion d'une clause de dérogations dans le projet d'amendements, il pourrait cependant examiner de nouveau cette question au moment du réexamen de la mesure à court terme avant 2026.

De même la proposition d'entamer des travaux sur un mécanisme permettant de remédier aux incidences négatives sur les PEID et les PMA n'a eu que peu de soutien.

Le Comité a invité les Etats membres à formuler des propositions sur la manière de réexaminer régulièrement les incidences de la mesure à court terme et à les soumettre au prochain MEPC, après un premier examen par l'ISWG-GHG 10.

Il a demandé au Comité de la coopération technique de procéder à un examen des moyens qui permettraient de renforcer l'assistance apportée lors des premières années de la mise en œuvre de la mesure.

En conclusion le Comité a approuvé le rapport sur l'évaluation exhaustive des incidences.

Huitième réunion du Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires (ISWG-GHG 8)

Le Groupe de travail intersessions a tenu sa 8ème réunion (ISWG-GHG 8) à distance du 24 au 28 mai. 75 nations, 31 ONG, la Commission européenne, la Commission du Pacifique et la Convention des Etats-Unis sur les changements climatiques ont participé aux travaux, dont certains points avaient une connotation politique. L'ordre du jour de l'ISWG-GHG 8 portait sur :

- L'élaboration de lignes directrices appuyant le cadre EEXI en faisant des commentaires sur le projet de directives associées à l'EEXI ;
- L'élaboration de lignes directrices à l'appui du cadre CII relatives :
 - au choix des paramètres de capacité pour les navires rouliers ;

- aux facteurs opérationnels affectant la consommation des petits et moyens pétroliers ;
- aux propositions de lignes de référence pour le transport de véhicules.

Le Comité a noté que l'ISWG-GHC 8 avait examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance chargé de l'élaboration de directives techniques relatives à la réduction de l'intensité carbone, élaboré par la Chine, le Japon et la Communauté européenne, concernant :

- le projet de directives techniques à l'appui du cadre de l'EEXI ;
- le projet de directives techniques à l'appui du cadre relatif au CII ;
- la directive SEEMP actualisée ;
- la version actualisée d'autres directives existantes ;
- un résumé des observations transmises au Groupe de travail par correspondance ;
- un rapport technique sur l'élaboration des directives CII qu'ils avaient préparés mutuellement.

L'ISWG-GHG 8 a aussi examiné une soixantaine de documents soumis au MEPC 76, dans lesquels figuraient des observations et des divergences de points de vue sur ledit rapport qui ont donné lieu à de très nombreuses discussions. Après avoir examiné le rapport de l'ISWG-GHG 8, le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et pris les décisions suivantes :

Version définitive des projets de directives techniques à l'appui du cadre de l'EEXI

Le Comité a approuvé les résolutions suivantes portant sur l'adoption :

- des Directives de 2021 sur la méthode de calcul l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) ;
- des Directives de 2021 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'EEXI ;
- des Directives sur le système de limitation de la puissance sur l'arbre/puissance du moteur et sur l'utilisation d'une réserve de puissance.

Version définitive des projets de directives techniques à l'appui du cadre relatif à l'indicateur d'intensité carbone (CII)

- Le Comité a entendu les observations des délégations suivantes :
- la Norvège, qui estimait que l'OMI devait établir un nouvel axe de travail consacré à l'élargissement du système de collecte des données de l'OMI, pour

y inclure les données relatives aux cargaisons ;

- les Îles Cook, qui avaient noté une incohérence dans la mesure où, à la suite de l'examen du document d'Antigua et Barbuda, le Comité avait décidé de ne pas inclure une clause de dérogation liée à l'examen de l'évaluation exhaustive des incidences de la mesure à court terme dans le projet d'amendements, et de ne pas supprimer la dérogation générale énoncée dans l'Annexe VI de MARPOL ;
- la CLIA, qui proposait que les navires qui passaient un temps considérable dans les ports soient autorisés à exclure ce temps des calculs du CII ou qu'un facteur de correction leur soit appliqué.



Après avoir examiné la question, le Comité a adopté les résolutions suivantes portant adoption des Directives de 2021, à savoir :

- les *Directives G1 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul* ;
- les *Directives G2 sur les lignes de référence relatives au CII (après avoir refait le calcul en utilisant les données DCS non arrondies)* ;

Lors de l'examen du projet de *Directives G3 sur les facteurs de réduction relatifs au CII*, la plupart des délégations ont soutenu la proposition de compromis présentée par l'ISWG-GHG 8, à savoir que les taux de réduction du CII étaient compatibles avec le niveau d'ambition de la stratégie initiale pour 2030.

D'autres délégations ont déclaré que les taux de réduction fixés pour les phases I (2020/2022), 1 % par an, et II (2023/2026), 2 % par an, étaient insuffisants pour garantir une réduction de l'intensité carbone d'au moins 22 %, et que l'idée que la phase III reste une page blanche ne pouvait pas être soutenue.

Certaines délégations ont soutenu que

le taux de réduction du CII devrait être d'au moins 22 % par rapport à 2019.

Plusieurs délégations ont déclaré qu'il était urgent que l'OMI commence à élaborer des mesures à moyen et long termes pour atteindre les niveaux d'ambition de la stratégie initiale, et que ces mesures pourraient contribuer à la réalisation des objectifs de 2030.

Après de très nombreuses discussions qui ont entraîné beaucoup de retard dans le déroulement de la session, le Comité a finalement approuvé la résolution portant adoption des *Directives G3 sur les facteurs de réduction relatifs au CII*.

Le Comité a aussi approuvé la résolution portant adoption des *Directives G4* sur la notation relative au CII.

Proposition révisée concernant la création d'un conseil international de recherche et de développement maritimes (IMRB)

Le MEPC 75 avait pris note des avis divergents concernant la proposition d'IMRB, s'agissant en particulier des différents aspects opérationnels, administratifs et juridiques, et relatifs à la gouvernance, et invité les Etats membres à soumettre d'autres documents contenant d'autres propositions à ce sujet. Dans ce contexte, le Comité a examiné les documents du Danemark et autres contenant les observations suivantes :

- apporter un appui supplémentaire au PICT de l'OMI et au Fonds d'affectation spéciale CT-GES de l'OMI afin de soutenir les PMA et PEID dans leurs efforts de réduction des émissions de GES ;
- le fonds qu'il était proposé de créer (IMRF) devrait être géré au sein de l'OMI et non par une ONG ;
- une évaluation exhaustive des incidences avait été effectuée ;
- les questions juridiques soulevées par l'intégration de l'IMRB et de l'IMRF • avaient été traitées ;
- la charge administrative qui pèserait sur les Etats du pavillon pour que ceux-ci garantissent le respect des règles avait été prise en compte ;
- les questions de propriété intellectuelle avaient été abordées.

Les co-auteurs du document considéraient que la proposition était une mesure à court terme à approuver au MEPC 77, qu'elle n'avait pas été conçue comme une mesure fondée sur le marché (MBM), et

qu'il était nécessaire d'approuver rapidement les amendements à l'Annexe VI de MARPOL.

De même, la mise en place d'une contribution obligatoire à la R&D de 2 \$ par tonne de fuel consommée n'aurait pas d'incidence négative disproportionnée sur les Etats, y compris les PEID et les PMA

Le Comité était également saisi, pour examen des documents de l'Afrique du Sud, de l'ICS, des Îles Marshall et Salomon et de la Turquie, qui contenaient des observations concernant la création de l'IMRB et l'IMRF. Les Îles Marshall et Salomon estimaient que suffisamment de fonds étaient investis dans la R&D concernant la décarbonisation des transports maritimes, et que l'OMI pourrait atteindre plus facilement les objectifs de l'IMRB et de l'IMRF au moyen d'une taxe carbone de 100 \$ par tonne.

Une quarantaine de délégations s'étaient inscrites pour demander la parole. Toutes n'ont pu s'exprimer, faute de temps. Néanmoins, le président a pris note de celles qui ont pu donner leur avis.

Le Comité n'a donc pas été en mesure de conclure l'examen de la proposition révisée de la création d'un IMRB, et a convenu reprendre les délibérations à cet égard à la prochaine session.

Propositions relatives à l'élaboration de mesures à prendre à moyen et long terme concernant la réduction des émissions de GES

Ces propositions sont divisées en trois catégories :

1. Propositions de l'Allemagne et de l'Australie concernant un plan de travail comportant trois phases :
 - Phase 1- Regroupement et examen initial des propositions de mesures.
 - Phase II – Evaluation et sélection de la mesure à élaborer plus avant.
 - Phase III – Elaboration d'une mesure à mettre au point sous forme définitive dans un délai convenu.
2. Autres propositions formulées par la Norvège, l'Australie, la Belgique, l'Allemagne, l'ICS, les Pays-Bas et l'OCDE, Pacific Environment, les Îles Marshall et Salomon. On peut noter parmi celles-ci l'adoption de combustibles de substitution à faible teneur en carbone, la création d'un groupe technique permanent sur la réduction des émissions de GES des navires, la fixa-

tion du prix du carbone, l'imposition d'une taxe ambitieuse sur les GES plus efficace pour générer des recettes en vue de la transition vers des émissions faibles ou nulles qu'une taxe de faible envergure sur le combustible.

3. Propositions visant à établir une taxe universelle obligatoire sur les GES : les Îles Marshall et Salomon proposaient de fixer la taxe sur le fuel lourd d'ici 2025 à 100 \$ par tonne d'équivalent dioxyde de carbone et présentaient une évaluation initiale des incidences que pouvait avoir la taxe proposée sur les Etats ainsi qu'une analyse des preuves qui existaient en faveur d'une taxe sur les GES compatible avec l'objectif de 1,5°, s'appuyant sur le principe du pollueur-payeur.

Compte tenu du temps limité, le Comité n'a pu procéder à un examen détaillé des documents soumis, mais a néanmoins réalisé un examen préliminaire de ces documents.

Propositions de plan de travail relatif à l'élaboration de mesures à moyen et à long terme

Toutes les délégations qui se sont exprimées ont appuyé le plan de travail proposé, estimant qu'il constituait un bon point de départ pour structurer les travaux du Comité sur l'élaboration de mesures à moyen et long terme.

Néanmoins certaines délégations ont souligné que ces mesures donnaient lieu à des considérations techniques, juridiques et économiques complexes, et qu'il était essentiel que l'organisation entame immédiatement l'examen des mesures à moyen terme afin que des mesures ambitieuses puissent être définies au plus tard en 2025.

D'autres délégations ont estimé qu'il faudrait appuyer le plan de travail présenté afin d'entamer immédiatement des travaux concrets au titre de la phase I et que les délais fixés pour les phases II et III soient resserrés davantage pour que la version définitive des mesures à moyen terme puisse être établie d'ici 2025.

Le Comité a appuyé le plan de travail proposé et a chargé l'ISWG-GHG 9 de se fonder sur le plan de travail pour la poursuite de ses travaux sur les mesures à moyen et long terme.

Autres propositions concernant les mesures à moyen et long terme et les modalités de travail correspondantes

Le Comité a noté les documents cités supra et leurs diverses propositions qui soulignaient l'importance de commencer dès que possible les travaux sur les mesures de réduction des GES à moyen terme.

Lors des très nombreux échanges de vues qui ont suivi, plusieurs délégations ont exprimé des avis différents.

Après avoir examiné la question, le Comité a noté que de nombreuses délégations étaient favorables aux diverses propositions de concepts, de processus et de modalités de travail à examiner plus avant lors de l'élaboration des mesures de réduction des GES à moyen terme, et qu'il faudrait les examiner dans le cadre des travaux de l'ISWG-GHG 10.

Proposition visant à examiner une taxe universelle obligatoire sur les GES

Les Îles Marshall et Salomon proposaient une taxe obligatoire sur le fuel lourd (voir supra) et présentaient une formule pour l'utilisation des fonds collectés, une évaluation initiale des incidences et l'adoption d'un mécanisme fondé sur le marché concernant les émissions de GES provenant des navires.

Lors d'un très long échange de vues, plusieurs délégations ont appuyé la proposition des Îles Marshall et Salomon. Toutefois il fallait définir un prix du carbone afin de lancer un signal aux fournisseurs d'énergie et générer des fonds de façon à apporter un soutien réel aux PEID et aux PMA.

Certaines délégations ont estimé qu'une taxe ne serait pas nécessairement la base qui conviendrait le mieux s'agissant d'une mesure fondée sur le marché, que la définition du montant de la taxe devrait faire l'objet d'une analyse coûts-avantages et d'une évaluation d'impact, et que cette répartition des revenus devrait faire l'objet d'une évaluation plus approfondie.

La délégation indonésienne et plusieurs autres délégations ont déclaré que la proposition était prématurée et aurait des effets négatifs considérables sur le commerce maritime desservant les Etats en développement, et qu'il n'existait pas, à ce stade, suffisamment de combustible à teneur faible ou nulle en carbone auquel les navires pourraient avoir recours.

Dans ce contexte, le Comité a pris note des délégations des Îles Cook, de l'Indonésie et du Vanuatu, qui estimaient nécessaire de prendre en considération

les incidences négatives de la mesure à court terme et de définir les influences négatives « disproportionnées » avant l'entrée en vigueur des amendements à l'Annexe VI de MARPOL.

A l'issue d'un examen, le Comité a pris note de la proposition fondée sur le marché reposant sur une taxe obligatoire sur le carbone figurant dans le document des Îles Marshall et Salomon, ainsi que des avis divergents exprimés au sujet de cette proposition. Il a convenu d'examiner ce document plus avant à l'ISWG-GHG, ainsi que d'autres propositions.

Dans ce contexte, le Comité a pris note d'une intervention des Îles Salomon, appuyée par l'Allemagne, le Canada, le Danemark, la Finlande, la France, les Îles Marshall, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et Tuvalu. Ces délégations avaient déclaré que, compte tenu de l'appui qu'avait recueilli la proposition citée supra, il convenait que celle-ci soit examinée par l'ISWG-GHG 10 plutôt que par le MEPC 77.

Le Comité a aussi pris note d'une intervention de l'Argentine déclarant que de nombreuses délégations s'inquiétaient des mesures fondées sur le marché, en raison de leur incidence sur les pays en développement.

Point 9 de l'ordre du jour - Prévention de la pollution et intervention

Avant la séance virtuelle, le Comité a examiné et approuvé par correspondance la circulaire MEPC sur la mise en place, dans les ports et les terminaux, d'installations adéquates pour la réception des déchets plastiques provenant des navires.

S'agissant du projet de directives relatives aux mesures d'atténuation destinées à réduire les risques associés au transport et à l'utilisation de fuel lourd (HFO) comme combustibles dans les eaux arctiques, le Comité a noté que les Sous-comités NCSR, SDC et HTW avaient été invités par le PPR 7 à examiner les sections du projet de directives les concernant, soit respectivement les mesures de navigation et la communication – l'emplacement des soutes à combustible – formation et exercices.

Faute de temps, le Comité a décidé de reporter au MEPC 77 l'examen, entre autres, des documents concernant les



dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, la réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des navires, les amendements au certificat IOPP et au registre des hydrocarbures.

Point 12 de l'ordre du jour – Programme de travail du Comité

Réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce

Le Comité a pris en considération les documents sur l'organisation des travaux des comités MSC/MEPC, concernant en particulier l'évaluation des propositions de nouveaux résultats soumises à la présente session.

Il était saisi, pour examen, des documents qui avaient trait à la réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce.

L'Australie, la Commission baleinière internationale et l'ACOPS proposaient d'inscrire un nouveau résultat en vue de procéder à une révision des Directives de 2014 à ce sujet et soulignaient l'urgence de cette question.

L'Allemagne et le WWF appelaient l'attention sur les récentes conclusions de recherche du Groupe de travail du Conseil de l'Arctique. La Belgique offrait un résumé des principales conclusions réalisées en 2020 sur les solutions qui pourraient permettre de réduire ces émissions. L'Inde proposait un outil pour évaluer l'impact de ces émissions. Les Pays-Bas résumaient les résultats du Programme conjoint du bruit en mer du Nord. Le FOEI formulait des observations sur les incidences du bruit sous-marin à l'échelle mondiale.

Après avoir examiné la question, le Comité a décidé d'inscrire à l'agenda biennal du Sous-comité SDC pour la période 2022-2023 un résultat intitulé

«Révision des Directives de 2014 visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs influences néfastes sur la faune marine». Il a souligné que le bruit sous-marin était imputable à différentes sources telles que la coque, l'hélice, les machines et le sonar.

Il a invité les Etats membres à soumettre des propositions concrètes au SDC 8.

Programmation des prochaines sessions

Le Comité a noté qu'il était prévu, à titre provisoire, que le MEPC 77 se tienne du 8 au 12 novembre 2021, et que le MEPC 78 se tienne au premier semestre 2022.

Plusieurs délégations ont fait remarquer que les dates prévues pour le MEPC 77 chevauchaient la 26^e Conférence des Nations Unies sur le changement climatique (COP 26), et ont demandé au Secrétariat de programmer le MEPC 77 du 15 au 19 novembre 2021, soit une période de 5 jours.

Compte-tenu de la lourde charge de travail de l'ISWG-GHG, le Comité a approuvé la tenue de l'ISWG-GHG 9 du 15 au 17 septembre 2021, et celle de l'ISWG-GHG 10 du 18 au 22 octobre 2021.

Commentaires sur la réduction de l'intensité carbone des navires : l'OMI adopte des mesures concrètes, mais il reste beaucoup à faire

Les mesures concrètes prises par le MEPC 76 sont loin de satisfaire tout le monde, à commencer par les ONG et certains pays occidentaux dont la France. Pour mémoire, le secteur du transport maritime doit désormais rentrer dans les critères des Accords de Paris et réduire ses émissions, dont l'objectif est une baisse de 50 % en 2050, avec un palier intermédiaire de -40 % en 2030.

Si désormais les pays occidentaux et une partie des pays asiatiques affichent leur volonté d'accélérer la décarbonisa-

tion du shipping, ce n'est pas le cas de nombreux pays insulaires ou en voie de développement qui dépendent largement du trafic maritime et dont la desserte est assurée par des navires pas toujours vertueux.

Malgré cet antagonisme, les délégués sont parvenus à mettre en place des mesures cruciales. Ainsi, les indices EEXI (Energy Efficiency Index for Ships In Service), mais également le CII (Carbon Intensity Index). Ce dernier prévoit une notation individuelle de l'intensité carbone réelle (consommation du navire/distance parcourue) qui sera attribuée aux navires (note de A à E) chaque année sur la base de leurs performances de l'année précédente, en référence à des seuils qui seront abaissés d'année en année.

L'objectif d'intensité carbone aurait pu toutefois être plus ambitieux. Les Etats membres se sont mis d'accord sur un objectif de diminution de 11 % par navire d'ici 2026. C'est principalement sur ce point qu'il y a eu un désaccord entre pays. Une partie d'entre eux, dont la France, voulait porter cet objectif à 22 %.

Pour la ministre de la Transition écologique de la France, «les mesures prises par l'OMI constituent une première étape, mais elles ne suffiront pas pour atteindre nos objectifs de décarbonisation du secteur». Il est évident qu'un pas définitif a été franchi avec la mise en place d'instruments internationaux contraignants, mais il est tout aussi évident de comprendre qu'une décarbonisation à 11 % d'ici 2026 ne permettra pas d'atteindre l'objectif de -40 % en 2030.

Un prochain MEPC doit se tenir à la fin de l'année et il devrait continuer à avancer sur le sujet, puisque toutes les questions n'ont pu être abordées faute de temps et tant les débats ont été vifs pendant la session.

Espérons aussi que la prochaine Conférence des Nations Unies sur le changement climatique (COP 26), à laquelle participent les dirigeants de l'industrie maritime, qui aura lieu en novembre à Glasgow, soit une opportunité de démontrer comment elle contribue à la lutte contre le changement climatique mondial, en identifiant des solutions durables pour la décarbonisation du transport maritime.

René TYL

Membre de la délégation française

CESMA : 26^e réunion du Conseil et Assemblée générale annuelle 2021

Le Council meeting et l'Assemblée générale annuelle ont enfin pu être organisés les 16 et 17 septembre à Rijeka, Croatie, à l'invitation de l'association UKPTM (ou ZHUPK pour Udruga Kapetana i Poručnika Trgovačke Mornarice). Le lieu avait été adopté en 2019 pour l'AGA de 2020, qui finalement n'a pas pu se tenir en présence physique pour les raisons que l'on peut imaginer, ni non plus au mois de mai de cette année, comme à l'accoutumée, pour les mêmes raisons d'impossibilité de déplacements. Pour la deuxième année consécutive, le Council et l'Assemblée se sont donc tenus en septembre.

CESMA réunit 21 associations de capitaines, représentant 15 pays de l'Union européenne, à savoir les pays suivants : Allemagne (1), Belgique (1), Bulgarie (1), Croatie (1), Espagne (2), Finlande (1), France (2), Irlande (1), Italie (4), Lettonie (1), Lituanie (1), Pays-Bas (1), Portugal (1), Roumanie (1), Slovénie (1), plus le Monténégro (1), membre associé.

■ COUNCIL MEETING

Certaines associations membres de CESMA n'ont pu se déplacer pour diverses raisons, le travail, les restrictions de déplacement dues à la pandémie. Entre autres, le représentant roumain devait observer une période de confinement strict à son domicile avant de partir vers son navire.

Nous n'étions donc que 12 associations présentes physiquement, 4 associations ont envoyé un pouvoir, et nous avons essayé, sans trop de succès il faut l'avouer, d'avoir dans le même temps une liaison par internet avec ceux restés chez eux.

Le président ouvre le Council qui se tient dans l'ancien palais du gouverneur de la ville, désormais musée maritime de Rijeka. Après des remerciements à Juraj Karnincic de l'association croate, qui a œuvré contre vents et marées, ou plutôt contre pandémie, pour l'organisation de cette Assemblée, le président a exprimé sa satisfaction, malgré plusieurs absences, de pouvoir enfin tenir l'Assemblée en «face à face» plutôt que par vidéo, même si l'année passée, les participants avaient été bien disciplinés lors des débats.

Il semble évident pour tous que le principal sujet de discussion sera la pandémie et ses conséquences pour les marins et les capitaines, sans oublier les autres discussions que les membres auront certainement sur des sujets variés tels que la criminalisation des marins, la fatigue, les navires autonomes, la décarbonation, etc.



A la fin de son allocution d'ouverture, le président a rappelé que CESMA avait vu en 2019 les disparitions du Capt. Fredrick van Wijnen (NVKK-NL) après de longues années de présence au bureau ainsi que du Capt. Jean Chennevière (AFCAN-FR) un des quatre capitaines à l'origine de CESMA et rédacteur des statuts. Une minute de silence a été observée en leur mémoire.

Nous avons avec nous deux nouveaux représentants d'association. Damir Lakos, nouveau représentant de ZHUPK, Croatie, et Hans Amerlaan, NVKK, Pays-Bas qui intègre d'office le bureau de CESMA en tant qu'administrateur puisque la présence d'un membre néerlandais est nécessaire à CESMA pour son organisation administrative, CESMA étant enregistré à la Chambre de commerce d'Amsterdam. De même il sera un des deux membres du bureau à avoir accès au compte bancaire.

Puis l'agenda ainsi que les minutes du Council 2020 ont été adoptés.

■ Organisation et fonctionnement de CESMA

Le bureau est actuellement composé de quatre personnes : président, deputy président, vice-président et administrateur (membre du NVKK). Après la présentation des rapports de l'année écoulée, il est procédé à l'élection

du nouveau bureau (voir ci-dessous).

Deux membres du bureau ont accès à la boîte mail, idem pour l'accès à la banque par internet. Au siège de CESMA à Amsterdam, il y a un ordinateur de bureau, quasi neuf car non utilisé, mais évidemment quelque peu obsolète car jamais mis à jour. L'administrateur actuel, Leo Genevasen se rend en moyenne une fois par mois à Amsterdam, moyenne qui a fortement chuté ces derniers temps, les confinements et restrictions de déplacement ne lui ayant pas permis d'aller à Amsterdam. Toutefois, un membre de l'association maritime néerlandaise qui loue le local a pu, lui, passer régulièrement et renvoie lorsque nécessaire le courrier reçu pour CESMA au domicile de l'administrateur.

Un ordinateur portable a pu être remis au président fin 2019, malheureusement programmé en néerlandais. Celui-ci a pu le faire convertir en anglais de façon à ce qu'il puisse servir au nouveau secrétaire général qui sera nommé.

Damir Lakos propose que la newsletter de CESMA, dont s'occupe actuellement le deputy président Bulgare Dimitar Dimitrov soit distribuée par voie électronique uniquement. Après discussion il est convenu que la version papier est toujours nécessaire, principalement pour les autorités européennes (Commission, EMSA, Parlement).

Les comptes ont été présentés par le

président, qui pour le moment, fait également office de trésorier. La situation financière est saine, principalement parce que les dépenses de déplacement se sont résumées à un seul déplacement début 2020 vers Bruxelles pour l'European shipping week, avec dans le même temps un Board meeting. Par la suite, les déplacements ont tous été annulés. Au chapitre des dépenses, le bureau avait décidé de la confection d'une nouvelle cravate CESMA, ainsi que d'un pin's commémorant les 25 ans de CESMA. Ces objets auraient dû être distribués l'année dernière, ce qui n'était guère possible lors d'une réunion vidéo. Le président propose de ne pas augmenter les cotisations, et de garder le même budget pour 2021 et 2022, dans l'espoir que les déplacements puissent reprendre vers des réunions, conférences, meetings divers. Les comptes ont été adoptés.

Le deputy président, Dimitar Dimitrov, présente le rapport d'activités. Principalement des activités «on line» à l'exception notable de l'European shipping week » qui avait été mise à profit pour rencontrer des membres de la Commission européenne aux Transports, de l'EMSA, de l'OMI et du Parlement européen. Cela a été aussi l'occasion de parler avec diverses associations européennes, telles que European maritime pilots association, European shipowners association, European tug owners association, European sea ports organization. La coopération avec le Nautical Institute a été poursuivie, les membres de CESMA sont invités à participer aux webinars organisés par Nautical Institute. Plusieurs membres ont déclaré qu'ils avaient eu des contacts avec des journalistes nationaux au sujet de la vaccination des marins. Le rapport d'activités a été adopté.

Le deputy président propose aussi de garder contact avec les associations polonaises de capitaines en vue de les voir adhérer à CESMA. Egalement, des contacts sont à prendre avec les pays scandinaves ainsi qu'avec Chypre.

L'association italienne USCLAC est candidate à l'organisation du Council et de l'Assemblée en 2022 à Gènes. Après accord de tous les présents, il est décidé que cette Assemblée se tiendrait les 5 et 6 mai prochain, en attente évidemment de confirmation de faisabilité par USCLAC.

■ Election du nouveau Bureau.

Les candidatures avaient été demandées, et devaient être reçues pour le 15 juillet, soit deux mois avant la tenue du Council afin

d'être en mesure d'en informer les membres à temps. A ce jour, les candidatures reçues sont : Dimitar Dimitrov actuel deputy président, présenté par BSMA, Bulgarie, et soutenu par IIMM, Irlande, Giorgio Ribaric, ZPU Slovénie, présenté par les associations italiennes. Malheureusement Giorgio Ribaric venant d'être reconduit à la présidence de ZPU ne peut, suivant les statuts, se présenter à la présidence de CESMA. Mais il est, (et a le droit de l'être) candidat au poste de deputy président. Hubert Ardillon, France, est proposé par Dimitar Dimitrov au poste de Secrétaire général. Le vote a été, d'un commun accord, proposé à main levée. Les résultats prononcés à l'unanimité.

Le nouveau Bureau de CESMA est composé comme suit :

Président : Capt. Dimitar Dimitrov, BSMA – Bulgarie

Secrétaire général : Capt. Hubert Ardillon, AFCAN – France

Deputy président : Capt. Giorgio Ribaric, ZPU – Slovénie

Vice-président : Capt. Mariano Badell, ACCMM – Espagne

Administrateur : Capt. Hans Ammerlaan, NVKK – Pays-Bas

Trésorier : le poste sera assuré par le Secrétaire général qui a déjà accès au compte bancaire.

■ Questions diverses et d'actualité.

VDKS (Allemagne) a insisté pour que CESMA s'en tienne aux questions européennes et exhorte les institutions de l'UE à soutenir l'industrie du transport maritime pour qu'elle emploie des gens de mer de l'UE.

IIMM (Irlande) a proposé une coopération avec l'EMSA pour un contrôle plus strict de l'état des navires naviguant dans les eaux de l'UE afin d'assurer la sécurité de la navigation.

CPTC (Italie) a soulevé le problème de l'emploi de marins et de capitaines à main-d'œuvre bon marché à bord des navires battant pavillon de Malte et de Chypre et la tendance de certains armateurs de l'UE à changer leurs pavillons sous ces pavillons et au remplacement des marins nationaux par des marins non européens. ZHUPK (Croatie) et ZPU (Slovénie) ont évoqué la même expérience avec les capitaines croates et slovènes.

En lien avec l'augmentation de l'attractivité des jeunes européens vers la profession maritime IIMM a partagé son expérience avec le programme Erasmus et l'échange d'étudiants avec d'autres pays de l'UE.

CNPC (Italie) a aussi partagé son expérience sur un protocole d'accord signé avec les universités maritimes permettant aux capitaines de navires d'aider à la formation et ainsi aux étudiants d'obtenir les dernières informations des capitaines travaillant à bord des navires.

CNPC a également évoqué le cas de l'échouement du m/v Ever Given et les leçons apprises. Les capitaines de navires doivent savoir ce qui s'est passé à bord pour se protéger à l'avenir. Il y a une augmentation continue de la taille des navires, mais les ports et les canaux restent les mêmes. L'autre problème important est l'empilement des normes minimales de formation selon STCW.

CNPC a également soulevé le problème du retour des cadavres des marins décédés à bord des navires à cause de la pandémie. Les corps n'ont pu être débarqués avant plusieurs mois et cela a créé des problèmes et de la déception pour les familles des marins décédés. Le capitaine Dimitrov a rapporté le même problème avec le capitaine de navire roumain en Chine. Les membres ont partagé leurs opinions, très convergentes, sur les



Hans Ammerlaan, Hubert Ardillon, Mariano Badell, Dimitar Dimitrov, Giorgio Ribaric

différences de conditions pour les gens de mer lorsque les navires sont dans les ports ainsi que sur les restrictions de certaines compagnies maritimes quant à la sortie à terre de leur équipage.

A noter aussi que rares sont les pays européens où les marins nationaux ont été déclarés prioritaires pour la vaccination. En ce qui concerne la vaccination des marins non nationaux lors d'escales, seules la Belgique, Les Pays-Bas, l'Allemagne, la France et la Croatie organisent la vaccination des équipages des navires en escale. Les procédures sont différentes selon ces pays, par exemple la Belgique autorise la vaccination par le vaccin monodose Jensen quel que soit l'âge du marin. D'une façon générale, les pays organisant la vaccination des marins en escale ne vaccinent au mieux que 50% de l'équipage à la fois, au cas où des réactions après vaccination surviendraient.

Le nouveau secrétaire général a informé les membres du conseil que la conférence à Bilbao intitulée «500 ans de voile de Magellan» a été reportée à l'année 2022 et les résumés d'intervention proposés devraient être envoyés aux organisateurs pour le 5 novembre 2021. Il a l'intention de proposer une communication au nom du CESMA sur les différences entre les rôles et les devoirs des capitaines entre l'époque Magellan et les temps actuels.

Enfin, discussions sur les résolutions adoptées, voir ci-dessous, et clôture du Conseil. Puis nous sommes allés visiter la faculté maritime de l'université de Rijeka.

■ Assemblée générale.

Le lendemain, l'Assemblée générale annuelle a eu lieu à l'hôtel Bonavia à Rijeka toujours. La matinée a été consacrée à un séminaire, ouvert par Juraj Karnincic, ZHUPK qui a rappelé les problèmes les plus importants des capitaines de nos jours tels que la pandémie et les restrictions imposées aux marins, la piraterie et le traumatisme à bord.

Des mots de bienvenue ont été dits par le capitaine Nenad Simicic, président de ZHUPK, le capitaine Dimitar Dimitrov, président du CESMA, Mme Lena Storak, chef du service des relations publiques de la ville de Rijeka, M. Komadina, gouverneur du comté de

Rijeka et Mr Sinisa Orlic, ministre adjoint au ministère de la mer, des transports et des infrastructures en Croatie et chef du département de la sécurité maritime de l'administration maritime croate.

Tous ont souligné les changements dans l'industrie du transport maritime dus au Covid-19, à l'automatisation et à la décarbonation. Le capitaine Sinisa Orlic a informé les participants que la Croatie compte plus de 20 000 marins dont 15 000 naviguent à l'international. La Croatie, en tant qu'Etat, soutient l'enseignement et la formation maritimes et finance en partie la formation en mer de ses élèves embarqués.

Le séminaire s'est poursuivi avec la présentation du capt. Mario Zorovic, président de Croatian Ship Manning, l'association, membre de l'EUROCREW (association européenne des sociétés de manning). Il a décrit le système éducatif maritime en Croatie qui se compose de quatre facultés maritimes formant des étudiants de premier cycle (licence) pendant trois ans, des étudiants diplômés (maîtrise) pendant deux ans et un doctorat pendant trois ans, soit au total plus de 500 étudiants par an. Puis il a parlé du CIMIS - Système d'Information Maritime Intégré Croate - où tous les marins naviguant à bord des navires sont enregistrés. Le gouvernement soutient ce système et les marins croates sont exonérés de taxes s'ils passent plus de 183 jours par an à bord des navires. Mais pour l'assurance maladie, les marins doivent s'assurer eux-mêmes.

Pour lui, les tendances mondiales du transport maritime sont favorables car le marché mondial va inévitablement augmenter et donc le nombre de navires et de marins également. Même si de nombreux armateurs se déplacent en Asie pour réduire leurs coûts, les différences de salaire entre les Asiatiques et les Européens se réduisent et deviendront moins importantes, la qualité faisant la différence «L'Excellence opérationnelle vaincra». C'est pourquoi une formation de haute qualité, suivant les développements de l'industrie et des compétences requises est nécessaire.

A la fin de sa présentation il a conclu sur les efforts du gouvernement croate pour aider les marins croates pendant la pandémie en les positionnant prioritaires pour la vaccination. A ce jour, plus de 60% des marins croates sont vaccinés.

Puis le capitaine Bero Vranic, FNI et ambassadeur maritime à l'OMI pour la Croatie a présenté le programme «Chartered Master Mariner» qui reconnaît l'excellence dans la profession de capitaine aux capitaines de navire du Nautical Institute et de la société honoraire des Master Mariners du Royaume-Uni.

Ensuite «Éducation maritime – défis et opportunités» par Vlado Francic, PHD, de la Faculté maritime de Rijeka. Il a décrit les installations disponibles à la Faculté des études maritimes de l'Université de Rijeka, les matières étudiées pour les professionnels de la mer mais aussi du littoral. En tant que membre de l'IAMU (Association internationale des universités maritimes), la faculté se conforme à toutes les exigences STCW et même au-delà afin d'être compétitive sur le marché.

A la suite, M. Josip Orovic, professeur de l'Université de Zadar et ancien chef mécanicien a présenté «2021 Sulphur Cap - Options and challenging issues». Il a expliqué à l'auditoire le transfert vers de nouveaux carburants, les possibilités pour les navires de se conformer aux nouvelles exigences mais aussi les problèmes que l'équipage devrait rencontrer.

Enfin la dernière présentation faite par le capitaine Marco Sanditic a donné un compte-rendu assez détaillé d'un cas de piraterie, des actions de l'équipage à bord et de l'équipe de négociation à terre. Présentation très intéressante, un tel cas pouvant survenir à tout moment à n'importe lequel de nos capitaines en activité.

Après le déjeuner, place à l'Assemblée générale proprement dite.

Le président Dimitar Dimitrov, après avoir souhaité la bienvenue aux participants et remercié l'association organisatrice, a fait une rapide présentation de CESMA, de son bureau et des décisions qui avaient prises la veille lors du Council. Puis adoption de l'agenda et des minutes de la précédente AGA.

Ensuite il a beaucoup été question de la pandémie Covid-19, des problèmes de relèves, de quarantaine, de vaccination, de sorties à terre en escale, de la santé mentale des équipages. Et des conséquences sur la fonction de capitaine. Chaque association/pays présent a pu de nouveau parler de ce que l'Etat avait fait, ou pas, pour faciliter



la résolution des problèmes, le rajout de procédures diverses par les Etats mais aussi par les armateurs n'ayant pas vraiment amélioré la situation. Pour le représentant croate, le problème le plus important actuellement vient de ce que les armements ne font rien pour faciliter, voire font tout pour empêcher la sortie à terre des équipages, y compris pour des raisons de santé, et donc de sécurité.

Dans ce temps de discussion, la résolution sur la pandémie a été amendée en direct.

Criminalisation des gens de mer, plusieurs cas anciens ont été rappelés, le problème le plus sérieux pour les participants restant le débarquement à terre des naufragés/migrants. Le bureau de CESMA devra rencontrer les

institutions européennes et l'EMSA à ce sujet.

La digitalisation du milieu maritime, le représentant de l'EMSA, invité à ce sujet n'étant pas venu, les membres présents ont exprimés la nécessité, encore, d'unifier les procédures d'arrivée et de reporting dans les ports européens.

Suite à la présentation dans la matinée sur la décarbonation du shipping, nous avons parlé de formation des équipages sur les nouveaux équipements installés à bord. La résolution à ce sujet doit rester en vigueur.

Le capitaine Marco Sanditic a soulevé le problème de la pression commerciale sur les capitaines. Travaillant actuellement

dans un service assurance et juridique, il a souligné le nombre d'accidents en lien avec la pression subie pour naviguer en dehors de la pratique normale. De nombreux marins se plaignent des dépassements d'horaire de travail et/ou de conditions de non-sécurité lors des interventions à bord. Les pressions sont souvent faites au dernier moment, et généralement par téléphone. Il existe aussi des pressions commerciales sur les services sécurité des compagnies, principalement sur les DPA. Une des conséquences visible en est la perte importante de conteneurs en mer.

En fin de discussion, le président Dimitar Dimitrov a remercié tous les participants, ainsi que l'association croate pour son hospitalité et l'organisation de ces deux journées.

■ Resolutions from 26th CESMA AGA

17th september 2021 - RIJEKA, CROATIA
CESMA members attending CESMA 26th AGA noted with concern the following seafarers' problems : the Covid-19 pandemic (crew change difficulties and different approaches of the countries all over the world), piracy, safety of ro-ro, ropax and cruise ships, refugees in Mediterranean sea, mooring accidents involving approved equipment, continued problem with commercial pressure on shipmasters and safety departments, 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 with some fatalities on Very Large Ore Carriers (VLOC's). CESMA maintains the following resolutions as being of primary importance for shipmasters.

New resolution 1 : Covid-19 pandemic consequences on crew members and shipmasters

The Assembly noted with concern the serious problems generated by the Covid-19 pandemic regards to seafarers and shipmasters in particulars. The situation created new rules in different countries and ports. Crew changes were delayed due to difficulties to travel for seafarers who, at that time, were not recognized early as key workers, despite calls from UN and IMO General secretaries. This made it quite impossible to relieve crew members at the normal end of their contract. This could lead to exceptional mental and physical fatigue for seafarers, with possible effects on safety, security and environment and crew management difficulties for shipmasters and the global supply chain.

After more than one year of pandemic, the relieving has become easier, but far too many seafarers are not being relieved within their contractual terms, and the possible consequences, due to fatigue, on safety, security and environment are still the same.

The vaccination of seafarers, now underway, does not result in better procedures for reliefs. Also, vaccinated crew members are not granted shore leave.

Even if some European ports already offer the possibility for seafarers to be vaccinated irrespective of nationality, the Assembly strongly requires EU administration to encourage the EU countries and EU ship-owners to facilitate the vaccination of seafarers during calls in their ports and to allow shore leave.

The Assembly urges port authorities to accept all the vaccines recognized by WHO and to treat vaccinated seafarers the same way as the vaccinated local citizen.

Resolution nr. 2 : Implementation of sulphur cap and ballast water management.

The Assembly noted the continuation of serious problems that shipmasters and crew face with the implementation of the 2020 sulphur cap and the prosecution of shipmasters on violations of existing rules despite the fact that bunkers nowadays are ordered by the ship operators.

When any problems arise with compliance of sulphur contents restrictions or ballast water management rules, masters are blamed and there have been several cases with serious charges against them. The delegates insist that EU institutions adjust existing rules to the latest industry and information technology developments but not to blame shipmasters for the violations coming from the shore parties involved in ship operations and ship management.

Resolution nr. 3 : Criminalization of shipmasters.

The Assembly again noted that the problem of criminalization of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. CESMA urgently requests ship owners and/or operators to always provide legal assistance for masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until, at least, a final verdict has been pronounced. The Assembly was also reported of increasing of commercial pressure on shipmasters.

Resolution nr. 4 : 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. It continues to urge Port State Control officers to intensify verification of work and rest periods during shipboard inspections.

Resolution nr. 5 : 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 VTS operators. CESMA urges European institutions and national legislative bodies to respect the shipmaster's overriding authority as per ISM Code in saving life at sea, the ship and marine environment.

Resolution nr. 6 : MASS (Maritime Autonomous Surface Ship).

The Assembly noted the development of autonomous ships and the consequences on seafarers' employability. It noted also that the responsibilities in case of incident are not yet clearly defined. CESMA will remain vigilant on all aspects of autonomous ships and related International Maritime Laws.

Textes parus au Journal officiel au 3^e trimestre 2021 (N°30)

Pour obtenir les textes :

www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

- **Arrêté du 2 juillet 2021** fixant le plafond de l'assurance des services privés de recrutement et de placement des gens de mer prévu à l'article 4 de l'ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 modifiant les dispositions du code des transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer
Texte NOR : MERT2114496A, publié au JORF n° 0155 du 6 juillet 2021
- **Décret n° 2021-933 du 12 juillet 2021** relatif aux conditions de travail des travailleurs de moins de dix-huit ans à bord des navires et à l'embarquement de personnes autres que gens de mer à des fins d'observation ou de mise en situation en milieu professionnel
Texte NOR : MERT2031930D, publié au JORF n° 0162 du 14 juillet 2021
- **Arrêté du 12 juillet 2021** portant renouvellement de désignation et de commissionnement de six enquêteurs techniques non-permanents au bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)
Texte NOR : MERT2122335A, publié au Bulletin officiel du ministère de la Transition écologique et solidaire le 20 juillet 2021. www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr
- **Arrêté du 15 juillet 2021** fixant les genres de navigation autorisés pour l'embarquement des personnes mentionnées à l'article L. 5545-8-4 du code des transports à bord des navires
Texte NOR : MERT2121134A, publié au JORF n° 0167 du 21 juillet 2021
- **Arrêté du 15 juillet 2021** fixant les contre-indications médicales à l'embarquement et le modèle du certificat médical mentionné à l'article L. 5545-8-7 du code des transports
Texte NOR : MERT2121145A, publié au JORF n° 0171 du 25 juillet 2021
- **Arrêté du 16 juillet 2021** modifiant l'arrêté du 31 octobre 2017 relatif au contenu des demandes mentionnées à l'article 19 du décret n° 2017-1473 du 13 octobre 2017 relatif à la protection des jeunes travailleurs âgés de moins de dix-huit ans embarqués à bord des navires
Texte NOR : MERT2121139A, publié au JORF n° 0189 du 15 août 2021
- **Arrêté du 16 juillet 2021** fixant les modalités d'application de l'article 2 du décret n° 2021-933 du 12 juillet 2021 relatif aux conditions de travail des travailleurs de moins de dix-huit ans à bord des navires et à l'embarquement de personnes autres que gens de mer à des fins d'observation ou de mise en situation en milieu professionnel.
Texte NOR : MERT2121958A, publié au JORF n° 0189 du 15 août 2021
- **Arrêté du 21 juillet 2021** portant modification de l'arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux titres de formation professionnelle maritime pouvant être obtenus avec un contrat d'apprentissage maritime
Texte NOR : MERT2122205A, publié au JORF n° 0172 du 27 juillet 2021
- **Arrêté du 28 juillet 2021** portant modification de l'arrêté du 17 août 2015 relatif à la délivrance du brevet de mécanicien 250 kW et de l'arrêté du 18 août 2015 relatif à la délivrance du certificat de matelot pont, du certificat de matelot de quart à la passerelle et du certificat de marin qualifié pont
Texte NOR : MERT2122277A, publié au JORF n° 0177 du 1er août 2021
- **Arrêté du 26 août 2021** modifiant l'arrêté du 5 juillet 2017 relatif au cursus de formation initiale pour l'obtention des diplômes d'officier chef de quart passerelle et capitaine 3000
Texte NOR : MERT2124933A, publié au JORF n° 0203 du 1er septembre 2021
- **Arrêté du 1^{er} septembre 2021** fixant les genres de navigation autorisés pour l'embarquement des personnes mentionnées à l'article L. 5545-8-1 du code des transports à bord des navires
Texte NOR : MERT2121127A, publié au JORF n° 0207 du 5 septembre 2021
- **Décret n° 2021-1166 du 8 septembre 2021** portant transposition de la de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE
Texte NOR : TRAT2118537D, publié au JORF n° 0210 du 9 septembre 2021

→ **Décret n° 2021-1185 du 14 septembre 2021** portant modification des annexes du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines
Texte NOR : MERT2112781D, publié au JORF n° 0215 du 15 septembre 2021

→ **Arrêté du 22 septembre 2021** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 213)
Texte NOR : MERT2119187A, publié au JORF n° 0226 du 28 septembre 2021

→ **Arrêté du 22 septembre 2021** portant extension de l'accord relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes - Branche des

personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes.
Texte NOR : MERT2113459A, publié au JORF n° 0233 du 6 octobre 2021

→ **Arrêté du 22 septembre 2021** portant extension de l'accord relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes - Branche des personnels navigants d'exécution des entreprises de transports et service maritimes
Texte NOR : MERT2113463A, publié au JORF n° 0233 du 6 octobre 2021

→ **Arrêté du 30 septembre 2021** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de l'intitulé de l'arrêté et toilettage)
Texte NOR : MERT2129738A, publié au JORF n° 0236 du 9 octobre 2021

→ **Arrêté du 30 septembre 2021** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 422)
Texte NOR : MERT2119673A, publié au JORF n° 0239 du 13 octobre 2021

→ **Arrêté du 30 septembre 2021** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 217)
Texte NOR : MERT2112223A, publié au JORF n° 0242 du 16 octobre 2021

→ **Arrêté du 30 septembre 2021** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 214)
Texte NOR : MERT2127892A, publié au JORF n° 0242 du 16 octobre 2021

L'arrivée en baie de Seine des premiers Liberty ships.

Souvenirs de Jean-Louis COLIN, pilote de Seine



Le 12 septembre 1944, la radio annonçait la libération du Havre, et aussi l'interdiction de pouvoir s'y rendre. De nombreux cadavres reposaient dans les jardins publics et d'autres se trouvaient encore entassés dans les arbres : les autorités craignaient l'épidémie... Ce n'est qu'une semaine plus tard que mon

titre de pilote me permit de franchir le barrage de police.

Je parvins à découvrir un «bureau du Pilotage de la Seine», campé provisoirement dans le hall du Bureau de la Transat, demeuré debout au milieu des ruines. Deux de mes

camarades embarquaient à l'instant dans une jeep américaine devant les conduire au port artificiel d'Arromanches. De là, chacun devait prendre en charge un «river sweeper» pour commencer le dragage des mines mouillées dans l'estuaire et en rivière par la Kriegsmarine. Enfin un plan signalait la position des navires coulés. En l'absence de ligne téléphonique, les matelots de l'US Navy assuraient la liaison avec son commandant, sous l'autorité duquel nous nous trouvions, ainsi que tous les services maritimes.

Ce dernier, le commandant OLSEN, chef énergique et compétent, était bien décidé à remettre en état, le plus vite possible, les ports du Havre et de Rouen, devenus indispensables pour acheminer les chars américains et leur combustible, les coups de vent d'automne

menaçant de disloquer les quais flottants du port d'Arromanches.



Plaques commémoratives



Immeuble Dufayel – Sainte-Adresse

Repérer les épaves des navires coulés, ainsi que draguer les mines magnétiques présentaient les premières urgences, nécessitant notre concours. Missions qui n'étaient pas sans risque, puisque nos collègues DEHAIS et GUILLOU sur des dragueurs, puis STHALBERGER sur un Empire, durent faire appel aux coast-guards pour prendre en charge ceux qui avaient été atteints par les explosions. Dernier touché, beaucoup plus tard, le 25 décembre 1945, un Liberty, piloté par KERFRIDEN, explosait à peu de distance du premier couple de bouées à l'engainement. Son nom, immortalisé par la bouée dite du CLINCH, survit dans la mémoire de générations de «Margats».

Les dragueurs étaient suivis par le bateau-sonde et par le baliseur. Chargés d'établir un chenal, d'abord pour les «coasters», en attendant ensuite les types Liberty, Victory et les T2 à la silhouette imposante.

La première apparition dans l'estuaire de 9 Liberty engainant à la suite l'un de l'autre, nous causa une grande joie : désormais, notre port qui paraissait ruiné, allait revivre.

D'autres considérations plus matérielles nous portaient aussi à l'enthousiasme. Le commandant OLSEN, préoccupé par notre état vestimentaire au début de l'hiver, avait décidé de nous habiller de neuf, depuis les «battle dress» jusqu'aux «snow boots», sans oublier caleçons, chaussettes et même mouchoirs. Sans regret, nous abandonnâmes les chaussures à semelles de bois dans lesquelles on clapotait à la mauvaise saison.



Mais l'évènement le plus marquant pour nous fût ce retour de notre ancien bateau pilote le «Georges Leverdier», parti pour l'Angleterre en juin 40 et qui revenait d'Islande où il avait fait la patrouille pendant quatre années. A son bord, se trouvait toujours notre patron, le fidèle Prigent. Il était devenu le capitaine décoré du D.S.O (Distinguish Service Order), parlant l'anglais avec son accent du Finistère. Notre bateau, que la peinture grise réglementaire rendait méconnaissable, venait, sous grand pavois, reprendre avec simplicité son mouillage devant le Sémaphore. Nous nous retrouvâmes nombreux pour embrasser son capitaine et faire, avec émotion, le «tour du propriétaire». Une odeur de thé et de cigarettes britanniques flottait dans les fonds du navire jusque dans la «chambre de veille». Nous ne devions bientôt plus la remarquer au cours des marées passées à bord à attendre les navires arrivant en convoi.

Si notre sommeil était assez haché, par contre nos forces physiques étaient vite réparées grâce à la nourriture «saine et abondante». Il suffisait de voir chez nos collègues retraités, venus reprendre du service, les regards intéressés qu'ils portaient sur le déroulement de leur premier breakfast à bord. D'autres regards encore plus concupiscent s'attardaient aussi sur l'éclat insolent de nos brodequins militaires.

L'US Navy nous avait absorbés : un ancien pilote de Baltimore avait été désigné pour diriger la croisière sur rade. Sous ses ordres, deux «signal men», installés dans la chambre de veille du Leverdier, transmettaient en phonie les mises à bord et débarquements des pilotes. Et leur accent yankee ponctuait

inlassablement les lettres du code international (A for Able, B for Baker, N for Nobody) résonne encore aujourd'hui à mes oreilles. Très souvent nous ne quittions la passerelle d'un navire montant à Villequier que pour embarquer sur un autre qui se trouvait au mouillage en attendant de poursuivre sa descente.

Beaucoup de ces navires, des L.C.T. (Landing Ship Transport), avaient été construits en série pour débarquer leur matériel après échouage de l'étrave. Ils formaient sur le parcours Southampton-Rouen une véritable noria que brumes et coups de vent ralentissaient souvent sans jamais l'interrompre. Et toujours les mêmes airs américains se répétaient, rediffusés sur les ponts des navires que l'on croisait. La guerre cependant continuait, retardant l'arrivée d'un convoi assailli par l'attaque des vedettes rapides de la Kriegsmarine ou par le tir des batteries allemandes installées sur les îles Anglo-Normandes.

Cette menace enlevait beaucoup de son importance aux échouages ou abordages survenus dans la brume ou sous les grains de neige, très fréquents au cours de cet hiver. En tout cas, elle contribuait à maintenir le sang-froid des équipages en toutes circonstances, côté bénéfique de cette époque dangereuse. Enfin, tous les feux de navigation à terre ayant été détruits par les Allemands, la nuit se passait obligatoirement au mouillage. C'est ainsi qu'au soir de Noël, les habitants de Quillebeuf virent entrer dans leur église nombre d'officiers, de matelots américains dont les navires se trouvaient au mouillage de la Corvette.

Jamais quête n'avait rapporté autant de dollars et jamais le son des cloches (redevenu une nouveauté) n'avait été accompagné de tant de sirènes de navires.

De temps à autre les hasards du métier nous permettaient de passer une soirée au Havre. Dans le dédale des ruines, un sentier conduisait du sémaphore à ce qui avait été la place de l'Hôtel de Ville. J'avais alors l'impression de passer du monde des combattants à celui des civils, encore bien pitoyable.

A ce long et dur hiver succéda le «printemps de la Victoire» et la fin d'une tranche de vie pour les Margats et Perroquets de cette époque.

*Jean-Louis COLIN
Pilote de Seine
Transmis par René TYL*