

AFCAN

informations



Photos E.Guegueniat

N°135
Sept.
2022



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 : <https://afcan.org>

L'AFCAN participe aux travaux de l'OMI*, 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
Lettre au président du CA de l'ENSM.....	4
Réponse du président du CA de l'ENSM.....	5
Textes parus au Journal officiel au 2e trimestre 2022	6
Améliorer l'expérience et l'accessibilité pour la formation en simulation ..	7
CESMA : 27e réunion du conseil et de l'AG 2022	9
Journée internationale des gens de mer	13
500e anniversaire du premier tour du monde	14
Colloque sur l'emploi et les compétences dans le transport européen	17
Le code ISM, c'est compliqué !	19
OMI : 105e session du Comité de la sécurité (M.S.C.)	24
OMI : Comité de la protection du milieu marin (MEPC 78)	27
CESMA : Séminaire à GENES - ITALIE - 6 MAI 2022.....	33



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2022

Membres actifs navigants : 207 €
Actifs en mission à terre : 155 €
Retraités et Membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 25 €

Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 232 € / 180 € / 60 €
- 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 : 25 €

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	00010038210	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 2022	Fin de mandat en 2023	Fin de mandat en 2024
H. Ardillon	B. Apperry	J.P. Côte
C. Chabillon	P. Blanchard	T. Coubes
J.F. Gicquiaud	M. Guillemot	B. Derennes
F.X. Pizon	F. Hardy	A. Jegu
J.R. Varailon-Laborie	T. Jaouen	J. Portail
Y. de Villars	M. Prébot	H. Quéré

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



Les règles se multiplient, les risques pour les capitaines aussi.

Nous en parlons régulièrement dans cette revue, les règles, notamment en matière environnementale, se multiplient et s'additionnent aux règles déjà existantes. Bien entendu il n'est pas question ici de les remettre en question, ces règles correspondent à des besoins tout à fait justifiés et compréhensibles. Cependant cela rend le métier de capitaine de plus en plus complexe et de plus en plus risqué juridiquement parlant.

En effet, plus il y a de règles à respecter et plus la probabilité de se trouver un jour mis en cause pour le non-respect de l'une ou l'autre de ces règles est grande. Ceci même en étant de bonne foi comme l'affaire de l'Azura a pu nous le montrer.

De plus, ces règles sont parfois beaucoup plus complexes que précédemment. Prenons un exemple que tout le monde connaît : les eaux de cale machine. Il ne faut pas rejeter d'eau contenant plus de 15 ppm (parties par million) d'huile, c'est simple, en dessous de 15 ppm on rejette, au-dessus on ne rejette pas. Maintenant voyons les rejets d'oxyde d'azote dans les gaz d'échappement, les nouveaux navires doivent respecter le Tier III dans les zones de contrôle d'émission dédiées. Cela signifie pour un moteur lent une émission de moins de 3,4g/kWh de NO2 selon la convention Marpol annexe VI. Ceci est rendu possible par l'utilisation d'un SCR (Selective Catalytic Reduction) c'est-à-dire de l'injection d'urée dans les gaz d'échappement. Cet équipement mesure des ppm de NOx dans les fumées. Donc pour un moteur fonctionnant à 10 000kW et brûlant un mélange de butane et de gasoil, combien de ppm de NOx me faut-il dans les fumées pour être en dessous

de 3,4g/kWh ? Vous avez deux heures !!! Le même calcul devant être fait pour les groupes électrogènes et ce, à chaque allure de chaque moteur.

On notera également un grand changement de conséquences découlant de l'application de ces règles. Si l'on reprend l'exemple des eaux de cales c'est simple, si on dépasse les 15 ppm on garde l'eau à bord, on la filtre jusqu'à obtenir moins de 15 ppm et dans le pire des cas, on la décharge à terre. Maintenant concernant les oxydes d'azote si le système tombe en panne (comme ça m'est arrivé récemment) que faire, stopper le moteur et se mettre en dérive ? S'il s'agit du SCR sur les groupes électrogènes, se mettre en black-out ? On voit bien que les conséquences sont tout autres choses et que selon les cas, il devient impossible de suivre la règle.

Le respect de ces règles environnementales repose de plus sur des technologies nouvelles et parfois pas encore totalement fiabilisées. Dans mon cas il s'agissait d'une carte électronique défectueuse et aucune carte de rechange n'était disponible (malgré une commande des mois auparavant). Nous avons prévenu la classe et les garde-côtes américains qui se sont montrés pragmatiques et nous ont permis de repartir avec le système en avarie avec obligation de réparer avant de revenir.

Comme on peut le voir avec mon exemple, les autorités peuvent se montrer compréhensives. Espérons que ce sera souvent le cas.

Cdt Pierre Blanchard.
Président de l'AFCAN

Lettre au président du CA de l'ENSM

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60

E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Le 06 Avril 2022



à M. Frederic MONCANY DE SAINT-AIGNAN
Président du CA de l'ENSM

Objet : ENSM

Monsieur le Président

Nous vous faisons part de notre inquiétude concernant la filière de formation française.

Un nombre significatif d'heures de cours de dernière année M2 n'a pu être dispensé, ce qui retardera la délivrance du diplôme d'ingénieur.

De nombreux retours de la part des élèves embarqués nous font part de dysfonctionnements à répétition : manque de professeurs, désorganisation des emplois du temps, etc...

La répartition des années d'études entre deux sites ne favorise pas le suivi du cursus normal de formation.

Notre association regroupe des Capitaines de navires de commerce par conséquent encadrants des élèves en formation actuellement embarqués.

Les conditions dans lesquelles s'est effectuée la réforme de la filière A, sans réelle concertation avec la plupart des acteurs du monde maritime dont les enseignants et les élèves, continue de produire ses effets négatifs, en dépit des déclarations de la Direction Générale.

Ce qui est important et qui doit le rester, c'est que la formation soit en conformité avec la convention STCW.

Nous répétons notre inquiétude face à cette situation et attendons de voir se mettre en place des actions correctives.

Dans l'attente, veuillez recevoir, Monsieur le Président, nos respectueuses salutations.

Pour le Président actuellement embarqué
Cdt. Bertrand DERENNES
Secrétaire Général

Copie : Monsieur Eric BANEL Directeur Général DGAMPA
Mme Annick GIRARDIN Ministre de la Mer
Bural Le Havre et Marseille
Association Hydros
Journaux "Le Marin" et "Journal de la Marine Marchande"

Réponse du président du CA de l'ENSM



Monsieur le président de l'AFCAN

Le Havre, le 14 avril 2022

Référence : votre courrier du 6 avril 2022

Monsieur le Président,

Votre courrier du 6 avril a, bien évidemment, retenu toute mon attention.

En préambule, permettez-moi de regretter que nous n'ayons pas eu un échange direct avant cet envoi, étant moi-même membre associé de l'AFCAN et CINM, j'aurais été ravi de pouvoir vous répondre directement entre « MarMar », en particulier sur les actions correctives de très court terme entreprises. Surtout, à l'avenir, n'hésitez pas à me contacter directement, ce sera pour moi un devoir et un plaisir de vous répondre.

En outre, je n'ai pas la conviction qu'en faire une copie à la presse était nécessaire à ce stade. Ce n'est pas la méthode que nous avons retenue à l'échelle du comité de suivi organisé par le cabinet de la ministre de la Mer et à laquelle nous avons souscrits, Mme Grégoire et moi-même ainsi que le représentant des armateurs. La méthode se veut pragmatique et, plutôt qu'une communication trop large, nous avons préféré la cibler en interne.

En réponse, permettez-moi cependant de vous apporter ici les précisions qui permettront, je l'espère, d'apaiser les craintes dont vous faites état dans votre courrier.

1. Sur le nombre significatif d'heures

Sur un cursus complet 4800 heures, 112 h de cours et de TD n'ont, effectivement, pas pu être dispensées. Il s'agit principalement d'heures d'électrotechnique, électronique et automatisme. Vous trouverez, annexé à ce courrier, les communiqués préparés par la direction générale à l'adresse des DESMM 2021 et également des responsables de compagnies maritimes. Ils résument les mises en place des dispositions pédagogiques et d'un suivi individualisé des élèves impactés. Les actions correctives sont en cours, la mission d'appui l'a attesté lors du comité de suivi du 8 avril 2022 présidé par la ministre de la Mer en personne.

Tout est mis en œuvre pour que la diplomation ait lieu en juillet et se termine au plus tard en décembre 2022 afin de laisser à chacun, si nécessaire, le temps de s'organiser en fonction de ses contraintes d'embarquements notamment, ceci en plein accord avec les élèves et les employeurs.

LE HAVRE -
Siège Social
10, quai Frissard
76600 Le Havre

SAINT-MALO -
4 Rue de la Victoire
CS 71831
35418 Saint-Malo Cedex

NANTES -
38 Rue Gabriel Péri
BP 90303
44103 Nantes Cedex

MARSEILLE
39 Avenue du Corail
CS 50040
13285 Marseille Cedex 08

SUPMARITIME.FR
SIRET : 130 013 097 00071

+ 33(0)9 70 00 03 00

1

2. Sur les dysfonctionnements

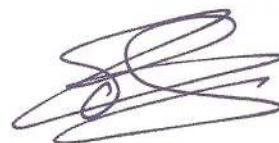
En matière de recrutement, l'équipe havraise connaît des difficultés, particulièrement depuis la sortie de la crise COVID, notamment pour les enseignants et les cadres affectés sur les fonctions d'adjoint pédagogique. Actuellement, par manque de ressources humaines, le directeur des études adjoint assure l'interim et il s'assure de la programmation des emplois du temps. Il est à noter qu'un nouvel adjoint pédagogique doit rejoindre le Havre à partir du 1er mai. En outre, un dispositif spécifique RH est mis en place au Havre et en lien étroit avec la Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture pour travailler sur l'attractivité des postes.

Enfin, et vous vous en souviendrez, la transformation des ENMM en une ENSM, a fait l'objet de longues et larges consultations il y a maintenant plus de 10 ans. Des choix ont dû être faits à cette époque, ils sont le fruit de l'histoire de l'Hydro, des évolutions des cursus de formations marine marchande et ingénieurs et des nécessaires équilibres de répartitions géographiques. Ceux-ci ont été traduits dans les contrats d'objectifs et de performances successifs. Le dernier en date, COP 2018 – 2022, ayant été lui-même l'objet d'une consultation préalable. Dès cette année, nous devons consulter toutes les parties prenantes pour établir le COP 2023. Bien évidemment, l'AFCAN continuera d'y être associée.

En ce qui concerne votre souhait, que je partage pleinement, de maintenir une formation de grande qualité et en totale conformité avec la convention STCW, je peux vous assurer que c'est l'objectif premier de l'ensemble des équipes de l'ENSM, du ministère de la mer et de moi-même en tant que président du Conseil d'Administration et du Cluster maritime français. A titre d'informations, il faut noter que le cursus DESMM est couvert à 85 % par le référentiel STCW au niveau licence et 90 % au niveau master. Le titre d'ingénieur s'appuie sur le référentiel STCW et en valorise son contenu. L'IGEM et le référent STCW désigné en interne sont garants de la conformité STCW.

En espérant, avoir répondu à vos interrogations, je reste à votre entière disposition et vous assure de mon entier dévouement pour que notre Hydro continue à être cette école d'excellence à laquelle nous sommes tous très attachés.

Veillez croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les plus cordiaux.



LE HAVRE
Siège Social
10, quai Frissard
76600 Le Havre

SAINT-MALO
4 Rue de la Victoire
CS 71831
35418 Saint-Malo Cedex

NANTES
38 Rue Gabriel Péri
BP 90303
44103 Nantes Cedex

MARSEILLE
39 Avenue du Corail
CS 50040
13285 Marseille Cedex 08

SUPMARITIME.FR
SIRET : 130 013 097 00071

+ 33(0)9 70 00 03 00

2

Textes parus au Journal officiel au 2^e trimestre 2022 (N°33)

Pour obtenir les textes :

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

→ **Décret n° 2022-473 du 4 avril 2022** portant actualisation de la dénomination de différentes entités du ministère de la transition écologique et du ministère de la mer
Texte NOR : TREK2202674D, publié au JORF n° 0080 du 5 avril 2022

→ **Arrêté du 8 avril 2022** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (divisions 140 et 335)
Texte NOR : MERM2210140A, publié au JORF n° 090 du 16 avril 2022

→ **Décret N° 2022-866 du 8 juin 2022** relatif aux attributions de la secrétaire d'Etat auprès de la Première ministre, chargée de la mer
Texte NOR : PRMX2216447D, publié au JORF n° 0132 du 9 juin 2022

Améliorer l'expérience et l'accessibilité pour la formation en simulation

Traduction libre par le Cdt H. Ardillon d'un article publié par VSTEP le 17 janvier 2022



La compréhension croissante de la valeur de la formation basée sur la simulation ainsi que de nouvelles initiatives législatives et des normes d'éducation aident l'industrie maritime à améliorer la sécurité et la durabilité des opérations. Les nouvelles technologies jouent un rôle clé pour rendre la formation basée sur la simulation plus accessible, ainsi que pour améliorer l'expérience éducative et développer les compétences des gens de mer actuels et futurs.

« Notre objectif est de permettre l'apprentissage par simulation », déclare Fabian van den Berg, PDG de VSTEP, alors que l'entreprise célèbre son vingtième anniversaire en 2022 en tant que développeur leader d'une large gamme de systèmes de formation basés sur la simulation. « Historiquement, nous l'avons fait en formant des étudiants ou en tant que développeur professionnel pour les marins actifs dans des centres mis en place par des compagnies maritimes. Nous élargissons maintenant l'accessibilité de la formation avec des produits mobiles et à domicile pour nos simulateurs maritimes NAUTIS ».

Selon van den Berg, les principales compagnies maritimes telles que Chevron, qui s'associe à VSTEP, comprennent la valeur du développement professionnel et de l'investissement dans les compétences de leurs officiers. Chevron a récemment lancé un nouveau centre de simulation qui comprend plusieurs simulateurs NAUTIS de classe A avec des ailerons de passerelle séparés, des postes d'instructeur, une salle de classe avec six ordinateurs de bureau haut de gamme et une station de débriefing. Au total, le nouveau centre de formation dispose de 48 consoles et de 36 murs d'affichage pour des écrans de 85 pouces afin de fournir l'expérience de simulation la plus réaliste. Chevron utilise le centre à la fois pour investir dans le développement de ses officiers et pour valider les compétences des capitaines.

« Chevron est à la pointe », déclare van den Berg. Il note que l'opération maritime est désireuse d'intégrer de nouvelles technologies et a continué à investir dans la formation à travers tous les cycles du marché pétrolier.

Les avancées technologiques jouent un rôle clé dans la qualité de l'expérience offerte lors des sessions de formation. VSTEP dispose d'une équipe de développeurs de logiciels, de chefs de projet, de concepteurs, de testeurs, d'ingénieurs et de capitaines pour créer des systèmes de formation spécifiques et sur mesure. Selon van den Berg, les systèmes peuvent offrir aujourd'hui une plus grande flexibilité pour intégrer différents types de commandes et de systèmes tels que le radar tout en intégrant des modèles hydrodynamiques pour fournir un environnement très réaliste sans les risques, les coûts et le temps associés à la formation traditionnelle.

« Nous voulons que le navire se comporte comme un navire doit le faire », explique van den Berg. « La technologie nous aide à offrir l'expérience la plus réaliste à partir de la plate-forme NAUTIS, ce qui contribue à mener un changement de paradigme dans le paysage de la formation. L'industrie maritime a encore beaucoup à gagner dans l'utilisation de la formation basée sur la simulation ».

La formation par simulation n'est pas aussi largement utilisée dans le secteur maritime que dans d'autres industries. L'aviation, par exemple, a largement adopté les simulateurs, les pilotes commerciaux étant tenus de recevoir 30 heures de formation en simulation par an ainsi qu'avant d'être certifiés pour exploiter de nouveaux modèles d'aéronefs. Dans l'industrie maritime, ce n'est actuellement pas le cas hors académies maritimes, mais la vision de VSTEP est de s'assurer qu'au moins un tiers de l'industrie maritime ait acquis ses compétences grâce à la technologie de simulation».

La formation par simulation peut jouer un rôle essentiel pour aider à la mise en œuvre des progrès dans la conception et les systèmes des navires. Le facteur humain contribue à 86 % des décès dans l'industrie maritime. La formation par simulation peut aider les officiers à comprendre comment leurs navires se comporteront avant d'entrer dans les ports, de manœuvrer ou dans d'autres situations.

« Lorsque les gens de mer passent des organes de commande conventionnels à des organes plus avancés techniquement, la formation par simulation peut les aider à apprendre les nouvelles commandes avant même de monter à bord de leur navire », explique van den Berg. « Nous avons vu des exemples dans la formation où les stagiaires sont perdus face aux nouvelles commandes, mais qui, rapidement avec les simulations, acquièrent les compétences nécessaires pour contrôler leurs navires. Ils peuvent également tester des scénarios d'exploitation pour résoudre les problèmes de durabilité, en réduisant la consommation de carburant dans leurs opérations».

Damen Shipyards Group, par exemple, travaille avec VSTEP pour développer des programmes de formation disponibles pour les clients sous forme de module avec les commandes de leurs nouveaux navires. Les clients peuvent choisir une formation de simulation personnalisée afin de découvrir les caractéristiques opérationnelles de leurs nouveaux navires et la meilleure façon de les exploiter.

Il y a également eu un effort important dans le secteur de la formation pour améliorer les capacités des simulateurs en partie en réponse aux nouvelles normes de formation. ROC Friese Poort, l'un des princi-

paux instituts de formation aux Pays-Bas qui propose une formation professionnelle à environ 15 000 étudiants chaque année, a récemment développé un nouveau centre de formation avec VSTEP. Il comprend un nouveau simulateur de navigation « full mission » professionnel.

ROC Friese Poort a également introduit un nouveau programme de formation axé sur la navigation intérieure. Le secteur intérieur est à la tête de l'industrie avec de nouvelles exigences réglementaires en matière de formation et est l'un des domaines où la formation basée sur la simulation améliore considérablement les opérations. Pour la première fois, un ensemble de règles a été introduit pour la formation par simulation pour la navigation intérieure. Pour être conforme aux normes CESNI, ROC Friese Poort a ajouté un nouveau simulateur de navigation pour navires plus grands ainsi que la mise à niveau de son simulateur Inland Bride.

« L'industrie du transport maritime est confrontée à un sérieux défi », explique van den Berg. « Actuellement, il y a une pénurie de 25 % d'officiers, les experts prévoyant que cela ne fera que s'aggraver dans les années à venir. Rendre la formation plus accessible peut aider à préparer de nouveaux gens de mer ».

En novembre 2021, VSTEP a introduit un nouveau système mobile, Portable Simulator, qui lui permet d'apporter la formation aux clients soit dans leurs bureaux, soit même à bord des navires.

Le système est compact et peut être configuré en seulement cinq minutes pour

fournir une formation jusqu'au niveau de classe C.

Le simulateur est équipé d'un radar, d'un ECDIS, de vues extérieures, d'un panneau de commande, y compris azimutales ainsi que d'un dispositif haptique (casque à réalité virtuelle) qui permet à l'instructeur d'être à un endroit différent et de donner des informations à la personne aux commandes.

La prochaine avancée à venir en 2022 est NAUTIS Home. Avec rien de plus qu'un ordinateur de jeu sérieux (serious game), l'apprentissage peut commencer à la maison et à bord des navires ou même les vrais passionnés peuvent faire l'expérience d'une simulation professionnelle. VSTEP en 2006 a produit un simulateur de navire destiné aux passionnés de la mer qui est devenu la base du simulateur maritime professionnel NAUTIS et maintenant avec les progrès de la technologie et des graphismes, le nouveau produit domestique offrira une expérience réaliste comme première étape dans la formation des marins.

« La technologie nous aide à rendre l'industrie maritime plus accessible », déclare van den Berg. La formation basée sur la simulation joue un rôle croissant dans l'amélioration de la sécurité et de la durabilité de l'industrie maritime, aidant à se préparer aux avancées futures.

Cdt H. Ardillon
Vice-président de l'AFCAN
Secrétaire général du CESMA



CESMA : réunion du conseil et de l'assemblée générale annuelle 2022

Gênes - Italie les 5 & 6 mai 2022



Reprise d'une sorte de normalité. Le council meeting et l'assemblée générale annuelle ont pu être organisés en mai, comme avant la période Covid-19, les 5 et 6 mai à Gênes, Italie, à l'invitation de l'association USCLAC (pour Unione Sindicale Capitani Lungo Al Comando)

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

■ Council meeting

Certaines associations membres de CESMA n'ont pu se déplacer pour diverses raisons, embarquement, travail, ou restrictions de déplacement (on n'en a pas encore fini avec le Covid).

Il n'y avait donc que 12 associations présentes physiquement, et 5 associations avaient envoyé un pouvoir.

Le président, le capitaine Dimitar Dimitrov, ouvre le Council qui se tient dans au Musée maritime de Gênes. Après avoir renouvelé des remerciements envers l'association croate et son représentant de Rijeka, le capitaine Juraj Karnincic, pour l'organisation des council et AGA de l'année dernière qui ont permis de se retrouver en « face à face » plutôt que par vidéo, il adresse aussi ses remerciements à USCLAC, son président le

capitaine Claudio Tomei et son représentant au sein de CESMA le capitaine Marco Gianelli.

C'est toujours un plaisir de se revoir et de discuter, ce malgré les deux faits importants qui perturbent fortement les déplacements et qui vont probablement occuper nos débats, à savoir la pandémie Covid-19 et la guerre en Ukraine, et leurs conséquences sur les marins et les capitaines.

Tout d'abord les membres ont été informés du décès du capitaine François de Meulder, Belge et membre indépendant de CESMA. Nous étions représentés lors de la cérémonie d'inhumation par le représentant de KBZ, le capitaine Boudewijn Baert et le représentant de NVKK, le capitaine Hans Ammerlaan, administrateur de CESMA.

Suite à l'habituelle présentation des membres

du council, l'agenda 2022 a été adopté, avec une modification dans l'ordre proposé.

CESMA WEBSITE

Le secrétaire général, le capitaine Hubert Ardillon, AFCAN et le webmaster, le capitaine Damir Lakos, représentant de ZHUPK, Croatie, ont tout d'abord fait un historique sur la prise en possession du nom du site, puis de la création du nouveau site et sa mise en place. Tout en gardant la même adresse valide : www.cesma-europe.org

Puis le webmaster a fait la présentation du site, grâce à la possibilité de connexion depuis le musée maritime. A noter que la nouvelle présentation du site offre deux possibilités de consulter d'éventuelles pages : pages ouvertes au public dans lesquelles on retrouve les CESMA Newsletters, les minutes des assemblées ainsi que des pages ouvertes aux adhérents.

Pour accéder aux pages "members only", il est nécessaire de posséder le login et le mot de passe. Pour simplifier l'accès, un login et un mot de passe ont été créés pour chaque association adhérente de CESMA. C'est ensuite aux présidents, secrétaires et/ou représentants CESMA de chaque association de communiquer ces informations à leurs adhérents qui en feront la demande.

Le site est accessible sur un téléphone portable muni, bien sûr, d'une possibilité de connexion internet.

Autre nouveauté du site, il existe désormais une possibilité d'écrire directement à CESMA par l'usage de l'adresse info@cesma-europe.org, en cliquant sur le lien proposé sur le site.

A terme, de nouvelles adresses pour les président, deputy president, vice-président, secrétaire général vont être créées, ce qui permettra d'avoir un suivi de l'adresse en cas de changement de personne dans la fonction et de supprimer les adresses personnelles des membres du bureau.

Organisation et fonctionnement de CESMA.

Retour à l'agenda tel que prévu. Les minutes du council de 2021 ont été approuvées. Aucun changement n'est prévu cette année dans la composition du bureau.

Les comptes ont été présentés par le secrétaire général, celui-ci faisant aussi office de trésorier. Les comptes sont sains avec un résultat positif sur l'année 2021, principalement parce que les dépenses de déplacement, excepté pour le council et l'AGA de Rijeka, ont été inexistantes.

En conséquence, il est proposé de conserver le même budget pour 2022 et de ne pas augmenter les cotisations. Les dépenses de déplacements des membres du bureau et/ou du council devraient augmenter car les activités « en présentiel » reprennent.

Les comptes sont adoptés.

Le secrétaire général présente ensuite le rapport d'activités. Principalement des activités « on line » à l'exception notable et citée pour les comptes des council et AGA de Rijeka.

Les « rencontres » sur internet présentent certes un avantage financier, mais aussi et surtout l'inconvénient de ne pas rencontrer les personnes, entre autres dans les instances européennes, et de pouvoir discuter de sujets autres que celui prévu pour la session internet.

Les différentes rencontres auxquelles CESMA a pu assister étaient ciblées sur la technologie (principalement les navires autonomes), la cybersécurité, la digitalisation des ports et des navires, la pollution et les nouveaux carburants verts.

A noter aussi l'apparition de discussion sur le bien-être des marins, ce qui est nouveau et certainement en relation avec la pandémie Covid-19. Un colloque a notamment eu lieu à Saint-Nazaire sur les problèmes médico-psychologiques des gens de mer, colloque auquel le secrétaire général a assisté au nom de CESMA et de son association nationale, l'AFCAN.

On peut noter qu'une question récurrente de ces colloques est celle sur l'attractivité du métier de marin sur les jeunes européens.

Un point a été fait au sujet des différents courriers envoyés à la Commission européenne ainsi que sur les réponses reçues ou non-reçues.

Le rapport d'activités a été adopté.

En ce qui concerne les associations pouvant éventuellement devenir membre de CESMA, il y a eu un contact avec une association polonaise, d'abord par l'intermédiaire du webmaster puis par le secrétaire général. La question de l'adhésion devait être débattue lors de l'AG de cette association, mais il n'y a pas eu malheureusement d'évocation d'une possible adhésion. Le contact doit toutefois être gardé avec si nécessaire un déplacement en Pologne du président ou du secrétaire général.

Le Président Dimitrov informe le council de sa présence à l'AG de EMPA (pilotes européens) quelques jours plus tôt.

De même il faut envisager un déplacement vers l'EMSA à l'automne, ce qui permettrait dans le même temps de rencontrer l'association portugaise adhérente de CESMA.

En ce qui concerne les relations avec IFSMA, le council est informé que chaque courrier envoyé à la Commission européenne est aussi adressé en copie à IFSMA.

Questions diverses et d'actualité et résolutions

Revenant sur la participation du président à l'AG de l'EMPA, le capitaine Maertens, VDKS, dit son inquiétude au sujet de la formation des pilotes en Allemagne.

Ukraine : bien évidemment le sujet a été abordé. Chacun a pu exprimer la façon dont le conflit, au niveau maritime et plus particu-

lièrement des marins ukrainiens était perçu à bord. Le capitaine Dimitrov a ainsi dit qu'à Varna, Bulgarie, des agences de manning employant des Ukrainiens ont organisé des rapatriements de familles ukrainiennes afin de pouvoir conserver leurs marins lors de leurs débarquements. Le capitaine Kavanagh, Irlande, a parlé d'officiers ukrainiens actuellement en stage de qualification à l'école de Cork, ce qui à terme pourrait poser un problème de certification par l'Etat ukrainien. Le capitaine Baert, Belgique, a aussi annoncé que la Belgique s'organisait pour l'accueil des marins et de leurs familles en Belgique.

A la suite de ces discussions, il a été décidé de produire deux résolutions sur les problèmes de certification et de reconnaissance de qualification des marins ukrainiens.

Le capitaine Lakos, Croatie, exerçant actuellement comme pilote hauturier en Manche / Mer du Nord a aussi rapporté le fait que l'attente pour les porte-conteneurs de plusieurs jours voire semaines actuellement au large du port de Hambourg était due à la crise ukrainienne, le port de Hambourg étant saturé au niveau conteneurs en raison du blocage des marchandises prévues pour la Russie et mises sous embargo.

Covid-19 : retour sur les presque deux années écoulées, les améliorations, même minimes, des relèves des équipages. Tous les représentants sont d'accord pour souligner que le problème des sorties à terre en escale est très loin d'être résolu, chaque pays, voire chaque port ayant son propre règlement en la matière. Plusieurs membres ont aussi rapporté le fait que souvent les armateurs préfèrent laisser au capitaine le choix d'autoriser ou non les sorties à terre, mais en lui faisant comprendre qu'il pourrait être tenu responsable si le virus montait à bord suite à une autorisation de sortir à terre.

La résolution sur le Covid-19 est alors réécrite.

Voir les résolutions adoptées en fin d'article. Puis la parole a été donnée à un représentant, introduit par le capitaine Giannelli, USCLAC, de l'organisation Stella Maris à Gênes qui a fait une présentation des actions menées en faveur des gens de mer pendant la pandémie.

Jolly Nero : Le capitaine Lettich, CNPC - Italie, informe le council que la sentence suite au procès en appel pour réduction de peine des capitaine, chef mécanicien, second capitaine et l'officier de quart doit être pro-

noncée le lendemain (jour de l'AGA). Le capitaine Lettich fait un rapide retour sur l'affaire.

A noter qu'en fait de sentence, celle-ci a été reportée au 15 septembre.

Revenant sur le cas, le capitaine Lettich insiste sur le fait que tout repose sur les enregistrements passerelle. Et qu'en conséquence une attention particulière doit être faite par les capitaines au sujet des discussions internes à la passerelle, principalement lors des manœuvres. Il rappelle aussi que si le VDR est obligatoire sur les navires de commerce, il n'en est pas de même sur les remorqueurs et qu'en conséquence la bonne exécution des ordres donnés par les pilotes aux remorqueurs ne peut pas être contrôlée électroniquement contrairement à la passerelle du navire de commerce. Ainsi, dans le cas du Jolly Nero, tout est basé sur les enregistrements VDR et AIS, aucun témoignage humain n'a été pris en compte.

En fin de séance, le capitaine Conev, BSMA – Bulgarie, a fait part de la candidature de BSMA pour l'organisation du council et de l'assemblée en 2023 à Varna. Après accord de tous les présents, il est décidé que cette assemblée se tiendrait les 18 et 19 mai prochain, dates à confirmer.

Puis nous sommes restés visiter le musée maritime de Gênes, musée consacré en grande partie au Génois Christophe Colomb.

■ Assemblée générale



Le lendemain, l'assemblée générale annuelle avait lieu au NH Collection Hôtel à Gênes.

Durant la matinée et le début de l'après-midi, un séminaire était proposé (voir article Séminaire).

Le président 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 été prises la veille lors du council. Puis adoption de l'agenda et des minutes de l'AGA de Rijeka.

Guerre en Ukraine et ses conséquences pour les capitaines

Le secrétaire général fait un rappel sur ce qui a été dit pendant le council, ainsi que les résolutions adoptées.

Les capitaines sont face au problème des marins ukrainiens, mais aussi des marins russes, qui ensemble représentent presque 15% des marins dans le monde. Il n'y a pas de conflit à bord à la connaissance des présents à l'AGA, mais les capitaines doivent faire face entre autres au problème de paiement des salaires de plus en plus difficile pour ces équipages. Les relèves sont aussi très difficiles principalement pour les Russes qui ont des difficultés à transiter dans différents pays avant de rejoindre leur navire. En ce qui concerne les marins ukrainiens, les difficultés de transit international sont moindres, mais il faut qu'ils puissent quitter l'Ukraine pour ceux qui y résident toujours et sont en âge et en condition de combattre. De la même manière il est rapporté que parfois des marins ukrainiens préfèrent ne pas débarquer pour éviter de retourner en Ukraine tant que leur famille n'a pas pu trouver exil dans un autre pays.

Les résolutions écrites la veille sont relues et adoptées.

Covid-19 – Evolution depuis l'AGA 2021

Le secrétaire général rappelle les courriers envoyés sur ce sujet à la Commission européenne.

Le premier point concernait la vaccination des marins, qui, même si elle est longue à obtenir dans certains pays européens, est désormais bien en route. Même s'il existe un problème de troisième dose (dite booster), difficile à administrer car dépendant de la date de la deuxième dose. Ce qui

oblige toujours le marin débarquant non à jour de cette troisième dose, à effectuer différents tests toujours obligatoires dans certains pays pour les marins.

Le deuxième point concerne les éventuelles autorisations de sortie à terre de l'équipage pendant les escales. Ce point est souligné par le capitaine Lakos, Croatie, actuellement pilote hauturier en mer du Nord, rapportant que ce fait est très fréquent, et que lui-même restreint ses sorties à terre en escale d'une part parce que l'équipage n'est pas autorisé à sortir et d'autre part pour éviter d'être contraint à différents tests pour son retour à bord.

Pour le capitaine Wittig, VDKS – Allemagne, le virus Covid-19 ne disparaîtra pas, et il est inquiet et pense que la solution qui sera adoptée lors des vagues futures sera en priorité d'interdire les sorties à terre des équipages et de mettre en place des difficultés, voire interdictions, de relèves.

Après discussion, il est décidé que CESMA écrive à la Commission européenne pour exprimer ses craintes à ce sujet, craintes qui, si elles se révélaient justes, montreraient que rien n'a été appris ou retenu de la pandémie.

Pression sur les capitaines

Le vice-président de CESMA, le capitaine Badell, ACCMM – Espagne, fait une déclaration au sujet de la pression mise sur les capitaines de navires. Tous, nous connaissons la pression commerciale : heure d'arrivée, quantité de cargaison à charger, transit de canal ou manœuvre portuaire malgré les conditions météorologiques défavorables etc. Derrière presque chaque incident maritime se cache une pression commerciale, voir les incidents Ever Given ou les pertes de conteneurs en mer. Pendant la discussion qui s'en est suivi, il a aussi été question de la fatigue qui augmente considérablement la pression commerciale. Mais aussi de "l'auto-pression" que peut se mettre un capitaine pour prouver sa compétence à son manager. La question est : comment CESMA peut aider et soutenir ces capitaines face à la pression commerciale ?

Criminalisation des marins et des capitaines

Les capitaines Dimitrov et Conev parlent du cas du capitaine du navire Vera Su, pavillon Panama, auquel a été infligé une peine de trois ans de prison, avec sursis.

BSMA a essayé d'approcher ce capitaine, mais sans succès.

Digitalisation – Challenges pour les capitaines

Toutes les données sont enregistrées et gardées à bord. Cela peut être positif pour retrouver des informations, mais ne pas oublier que les navires sont désormais accessibles digitalement à tout instant et donc que toutes les informations peuvent être envoyées, et même récupérées à tout instant du bord. Il y a par conséquent un besoin important de cybersécurité à bord.

En même temps que les discussions, les résolutions sont relues, réécrites et adoptées par l'assemblée.

En fin d'AGA, les collègues de BSMA ont renouvelé leur invitation pour Varna en 2023.

Pour conclure, le président Dimitrov a remercié tous les participants, ainsi que l'association italienne USCLAC pour son hospitalité et l'organisation de ces deux journées.

RESOLUTIONS FROM 27th CESMA AGA 6th MAY 2022 - GENOA, ITALIA

CESMA members attending CESMA 27thAGA noted with concern the following seafarers' problems: seafarers who are blocked in the Black sea and the sea of Azov ports, COVID-19 pandemic and its consequences, piracy, safety of ro-ro, ropax and cruise ships, refugees in the Mediterranean, 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 and related problems with fatigue and minimum safe manning requirements, decrease of traditional navigational skills, decreased employment of EU seafarers, recent changes in the minimum requirements for sea and port pilots in some European countries and continued accidents with Very Large Vessels. CESMA draws the following resolutions as being of primary importance for shipmasters.

New resolution 1: Ukrainian STCW certification

The Assembly notes the dates of validity of ukrainian STCW certification. CESMA encourages the European Union (EU) Com-

mission to address the expiration of such certification.

New resolution 2 : Ukrainian seafarers

The Assembly notes that Ukrainian seafarers want to attend maritime courses in European Union (EU) countries. CESMA encourages the EU Commission to address the recognition of ukrainian STCW qualifications to allow for EU course attendances.

Resolution 3 : 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 particular. The situation created new rules in different countries and ports. Crew changes are still delayed due to difficulties to travel for seafarers, despite calls from UN and IMO General Secretaries, despite also the fact that seafarers are in great majority vaccinated.

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.

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. 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.

Too often, even fully vaccinated crew members are not granted shore leave. This can come from Port Authorities under a national law, but it could come also from the pressure put by ship-owners on Captains, by considering them responsible in case the virus come

on board after a shore leave.

Resolution 4 : 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 requests ship owners and/or operators to always provide legal assistance and adequate insurance 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 informed of increasing commercial pressure on shipmasters.

Resolution 5 : Shipmasters 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 favor 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 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.

6th may 2022
Captain D. Dimitrov
President
Captain H. Ardillon
General secretary



Journée internationale des gens de mer

Samedi 25 juin 2022.

Je ne sais pourquoi, mais au réveil ce matin-là, j'ai pensé que c'était la Journée internationale des gens de mer, journée décrétée par l'OMI, depuis quelques années désormais.

Arrivé au petit-déjeuner, j'allume la radio histoire d'avoir quelques nouvelles. J'entends parler de la météo, on est quand même fin juin et l'épisode de canicule n'est pas si lointain, les orages grondent de toutes parts et les vacances approchent, de politique française bien sûr, nous ne sommes qu'une petite semaine après le deuxième tour des législatives, de politique étrangère un peu aussi. On ne peut tout de même pas déceimment passer sous silence le conflit en Ukraine, de rugby pour la finale de la veille au soir, un peu d'autres sports, et tout un tas d'informations plus ou moins pertinentes selon l'intérêt que l'on porte à ces sujets.

De mer et de marins : point.

Je zappe vers d'autres radios. Ce sont en gros les mêmes nouvelles dites un peu différemment suivant la sensibilité politique du journaliste ou de la ligne éditoriale. Mais les mêmes sujets.

Mer, gens de mer, voire marins : toujours rien.

Jusque-là il n'y a rien de bien étrange dans notre pays.

De temps en temps une chanson, histoire d'égayer la matinée. Tiens cela faisait longtemps que je n'avais pas entendu Michael Jackson. Surprise, pour moi, quand à la fin du morceau, j'entends dire que c'était bien normal de penser à lui en ce jour. Je m'interroge. Après vérification sur internet, je comprends mieux, il est décédé le 25 juin 2009, donc anniversaire.

Mais ce que je trouve aussi sur internet c'est que le 25 juin c'est la Journée internationale du vitiligo.

Et comme personnellement je ne connais même pas le mot, je cherche sa signification.

Eh bien ! pour ceux qui, comme moi, ne le sauraient pas, le vitiligo est une maladie. Grave.



C'est une dépigmentation de la peau. Maladie dont aurait souffert Michael Jackson. Ce qui aurait été confirmé par le médecin légiste qui l'a examiné après son décès.

Poursuivant mes recherches, j'ai appris que la première journée mondiale du vitiligo avait été décrétée en 2011, soit deux ans après le décès de Mickael Jackson suite à la volonté de ses fans.

Avouons-le, ce n'est pas de chance pour les gens de mer. Être mis en concurrence avec Michael Jackson, il n'y a pas photo, comme on dit. L'avantage ira toujours au chanteur décédé. Donc la mer éventuellement on en parlera un peu, des gens de mer et encore plus des marins non.

Et d'ailleurs ce n'est pas la Journée internationale des marins, mais celle des gens

de mer. Ce qui est tout-à-fait différent. Dans le langage officiel, nous, marins de commerce, nous ne sommes que des gens de mer. Le marin, le vrai, appelé aussi de temps à autre le navigateur, il vit de la voile, des courses, y compris et surtout en solitaire, celles où on ne peut pas, par définition, exercer une veille attentive 24 heures par jour sur plusieurs jours voire mois. Alors le « gens de mer », celui qui apporte tous les produits plus ou moins nécessaires et vitaux au peuple terrien, on s'en fout. Et comme en plus la France ne brille pas par un grand nombre de marins de commerce, pourquoi en parler. Enfin tant qu'il n'y a pas d'accident ni de pollution car à ce moment on saura bien désigner le coupable.

D'un autre côté il faut voir le positif. On est mis en concurrence avec Michael Jackson, ce n'est pas rien. Et il faut dire qu'on aurait pu tomber pire comme date. Imaginez la Journée internationale des gens de mer tombant le 21 décembre. Journée internationale de l'orgasme... Eh oui ! cela existe aussi.

*Cdt H. Ardillon
Vice-président.*



**JOURNÉE DES
GENS DE MER**
— 25 JUIN —

500^e anniversaire du premier tour du monde

Bilbao 17-19 mai 2022



L'anniversaire était organisé par nos collègues de l'AVCCMM (Asociacion Viscaína de Capitanes de la Marina Mercante), et le CESMA a été invité à prendre la parole le dernier jour. Deux représentants du CESMA (le vice-président, le capitaine Mariano Badell et le secrétaire général, le capitaine Hubert Ardillon) ont assisté à certaines présentations, pas toutes car le congrès se déroulait dans deux salles. Le 17, en matinée, historique sur le tour du monde, Magellan, mort d'une flèche empoisonnée pendant l'expédition et surtout Elcano qui a réellement effectué le tour du monde, puis Transport maritime (dans le même temps il y avait des conférences sur la construction navale puis toujours sur l'historique du voyage). Le 17 après-midi, « formation maritime ou continuation de l'historique ». Le 18 matinée, « santé et sécurité en milieu maritime » puis « environnement et changement climatique » ou « administration maritime puis gestion portuaire ». Le 18 après-midi, « sauvetage et sécurité maritime » ou « commerce maritime ». Le 19, en matinée uniquement, « équipage ou la pêche ».

Au nom de CESMA, j'ai présenté un texte intitulé : Ressemblances et différences entre un capitaine du temps de Magellan et un capitaine actuel, texte proposé ci-après.

■ Devenir capitaine

À l'époque de Magellan et même par la suite, peu de personnes suivaient des études, qu'elles soient scientifiques, maritimes, médicales ou humaines. Devenir capitaine d'un navire dépendait surtout de son nom, de sa naissance ou de sa fortune. De nos jours il est beaucoup plus facile d'étudier, et dans le cas d'études maritimes, de pouvoir embarquer pour compléter sa formation théorique, d'acquérir de l'expérience à la mer, et ensuite d'être promu capitaine sur un navire.

Les conséquences de ce changement de statut, famille/fortune ou éducation, se voient sur les navires. Les gens de mer font désormais partie d'une même communauté maritime, chacun sachant que le collègue a été éduqué pour le rôle qu'il doit remplir. Et donc on sait à bord que le capitaine ne doit pas sa position à sa fortune mais plutôt à ses années d'expérience à la mer. D'où probablement un plus grand respect envers lui. Ceci peut par ailleurs aussi expliquer pourquoi de nos jours il y a peu voire pas de mutinerie à bord. Il est plus facile d'obéir aux ordres d'un capi-

taine quand on comprend son ordre. Et quand les officiers et les hommes d'équipage ont reçu une éducation maritime, ces ordres sont mieux compris.

Magellan, même en ayant reçu une éducation maritime, venait d'une famille de la noblesse portugaise, et à cette époque cela suffisait à ouvrir des portes. Même si les capitaines actuels sont certainement moins aventureux que pouvait l'être Magellan.

■ L'équipage : le recrutement

À l'époque de Magellan, à de rares exceptions près, ce sont surtout des bras qui étaient essentiels. Il y avait un grand besoin d'hommes que ce soit pour les voiles, grimper aux mâts, remonter l'ancre, mais surtout pour ne pas poser de questions « techniques ». Beaucoup de ces hommes étaient recrutés dans l'arrière-salle d'une taverne en fin d'après-midi arrosé. Il y avait aussi ceux qui souhaitaient disparaître quelque temps pour échapper à la loi ou à la vindicte d'une famille d'une belle, séduite pour un petit moment. Ces hommes, ne sachant ni lire ni écrire, signaient leur



engagement d'une croix. Certains même se réveillaient à bord après l'appareillage, avec évidemment une impossibilité de revenir à terre. Ils n'étaient pas marins, mais allaient soit le devenir, soit décéder assez rapidement. Bien sûr, le capitaine du navire n'était pas directement responsable de l'embauche de ces hommes, il demandait à des hommes de confiance (à bord ou à terre) de lui dénicher ces « bras », mais il connaissait les moyens employés pour le recrutement. Et il avait une autorité, un pouvoir absolu sur ces hommes, même un pouvoir de vie ou de mort selon leur conduite à bord, sans avoir vraiment besoin de rendre compte à qui que ce soit par la suite.

Le capitaine actuel ne recrute pas directement son équipage, surtout au fond d'un bar. Tous à bord doivent être en possession de certificats divers, d'une visite médicale à jour. Tous sont mis à disposition soit par une société de manning soit sont sous contrat avec l'armateur du navire. Chaque membre d'équipage doit avoir reçu une formation maritime, à minima quelques bases de sécurité maritime avant d'embarquer pour la première fois. Mais ce qui n'a pas changé, c'est que c'est toujours le capitaine qui est responsable de son équipage, et donc de sa compétence ou qualité. Il ne peut rien faire à ce sujet, sinon faire du « coaching » et du « teaching », mais seulement après l'embarquement du marin. Ce sont les sociétés de manning qui choisissent et envoient les marins à bord. Mais si un membre d'équipage ne fait pas l'affaire dès son embarquement, faux certificats, faux papiers, la faute en revient quand même au capitaine. Aucun moyen de vérifier au préalable, mais il est responsable. On voit le problème lorsque la relève s'effectue sur une rade « en passant » et qu'au port suivant il y a une inspection PSC ou vetting.

■ L'équipage, le savoir-faire

Les navires modernes sont largement plus gros que les caravelles ou naos de Magellan. Et a contrario, l'équipage est beaucoup plus restreint.

Cela implique quelques différences.

Chaque membre d'équipage doit être un technicien. Dans sa propre partie, pont, machine, cargaison, passagers. Mais aussi technicien en sécurité, voire sûreté, pour tous. Chacun à bord se doit de regarder, rapporter, comprendre ce qui lui semble anormal ou inhabituel. Cela oblige à posséder des connaissances techniques de base certes, mais plus sûrement avancées.

Magellan partit « à l'aventure ». Avec une idée. La navigation, la manœuvre des voiles, le positionnement parfois plus qu'aléatoire, « la vieille marine », cela suffisait pour partir. Et même si je pense qu'il est toujours utile de posséder ce savoir, de nos jours sur nos navires le capitaine doit avoir des connaissances sur beaucoup plus de choses. Navigation, positionnement bien sûr mais aussi météo, moteurs, vapeur, chimie, médecine, juridique (et pour différents pays), administrative et sociale (heures de travail, salaires, etc.) et désormais l'informatique.

Donc beaucoup plus de connaissances, dans plus de domaines, tout ce qui apporte une aide au capitaine et à son équipage évolue en permanence, et il est possible de se tenir au courant de cette évolution, le bon côté d'internet.

■ L'équipage, la santé



Quelques siècles plutôt, le marin quittait sa terre pour de longs mois, voire d'années, pour de longues traversées océaniques et les courants, les côtes, parfois les vents dominants n'étaient pas forcément bien connus. En clair on savait quand on partait mais pas quand (ou si) on allait revenir. Cela pouvait causer des désertions lorsque le navire faisait escale dans un pays enchanteur. Actuellement des escales dans un pays enchanteur, cela n'existe plus vraiment. Les navires, quand ils sont au port, sont amarrés dans des zones portuaires industrialisées, loin du centre des villes, mais aussi, cela peut-être une escale sur une bouée de chargement au large. Comme en plus les escales sont beaucoup plus courtes qu'auparavant, et que les équipages fonctionnent souvent en quart 6/6 au port, cela laisse peu ou pas d'occasion d'aller à terre. Bien sûr la durée des contrats a diminué, même si parfois ces durées peuvent encore être trop longues, on l'a vu avec les difficultés (pour ne pas dire impossibilité) de relève pendant la pandémie Covid. Avec de moins en moins d'occasions de sorties à terre, la vie du marin a considérablement changé.

Quant à la santé et son suivi, là-aussi la différence avec le passé est importante. La médecine en général a fait d'immenses progrès depuis Magellan. A cette époque il était parfois possible d'essayer un remède, d'en trouver un par hasard, mais il n'y avait aucune connaissance sur les vitamines, les conséquences d'une déficience en vitamine. Par exemple, on pensait que le scorbut était dû à l'humidité, à la promiscuité, à la mélancolie comme on disait alors, et même si on voyait les effets bénéfiques d'une nourriture fraîche sur les malades, on ne comprenait pas pourquoi. Puis il y a la période avec un médecin embarqué, qui faisait ce qu'il pouvait, avec ses connais-

sances et ses « pauvres » moyens. Maintenant le capitaine et quelques officiers, même s'ils ne sont pas médecins, ont acquis une certaine éducation médicale, et sont entraînés aux premiers secours. Et par-dessus tout, ils ont la possibilité de contacter un vrai médecin, d'en prendre conseil, et d'agir en liaison avec lui. Bien sûr la pharmacie du bord ne contient pas autant de médicaments que celles que l'on trouve à terre, mais grâce à ce contact et à ces avis, il est possible au capitaine de faire des petits miracles.

Traitement médical, petite intervention chirurgicale, déroutement pour débarquer un membre d'équipage le nécessitant, tout cela avec l'assistance d'un médecin à terre, voilà qui est plus sûr. Et l'on parle désormais de la santé psychologique du marin.

Quelle différence ! Avant, on tentait un ou deux remèdes, et si ça ne marchait pas, le patient décédait et son corps était jeté à la mer, si ça marchait, alors c'était un miracle. Plus maintenant. Il y a aujourd'hui quand même beaucoup plus de chance pour un marin de rester en vie à bord. D'abord il y a une visite médicale avant d'embarquer, et s'il y a un malade à bord, le capitaine ou un de ses officiers est capable de lui donner le médicament nécessaire à son rétablissement. Et il est possible de dérouter le navire pour le débarquer. On ne peut pas dire qu'aujourd'hui on ne décède plus en mer mais nous avons maintenant des outils, et des procédures qui permettent de garder l'équipage dans de bonnes conditions.

■ Agent commercial

Historiquement, le navire a toujours appartenu à un armateur. Ce peut aussi être un capitaine-armateur. Pour un armateur à terre, le capitaine est son représentant. Mais il est aussi le représentant de l'affrèteur du navire. Et lorsqu'auparavant, le capitaine partait à la recherche de cargaisons, connues, même sous contrat d'affrètement, ou au hasard de ce qui pourrait être trouvé, comme les épices. Désormais, dans la plupart des cas, en quittant le port à lège, le capitaine sait où il doit aller chercher la prochaine cargaison, la quantité qu'il doit charger et où elle doit être débarquée. Il n'y a pas vraiment de place pour l'improvisation, le petit extra qui permettrait à l'équipage de commercer pour son compte. Avant, le capitaine n'était pas seulement le représentant de l'affrèteur, il pouvait et devait le remplacer, donc prendre des initiatives commerciales. Maintenant, grâce aux facilités de communications, même s'il est toujours le représentant de l'affrèteur, le capitaine ne peut plus prendre aucune initiative. Même sa consommation, sa route sont suivies de près

et il n'a aucune possibilité de pouvoir s'écarter de la route qui lui a été ordonnée.

■ Communications

Quel changement important ! Il y a cinq siècles, un navire partait du port. Pour combien de temps ? Personne ne le savait. Puis plus de nouvelles, ou à de rares exceptions. A moins de la rencontre opportune d'un autre navire en route vers ce port de départ. Quelques 285 ans après Magellan, lorsque le roi de France Louis XVI monta sur l'échafaud, sa dernière question fut de demander des nouvelles de monsieur de La Pérouse qui avait quitté la France sept ans plus tôt, et dont les dernières nouvelles dataient de quatre ans. Donc pas de nouvelles. Dans les deux sens évidemment.

Maintenant, il y a des informations, des nouvelles. Beaucoup. Trop. Le nombre d'emails quotidiennement reçus et envoyés pour et par le navire est éloquent. Chaque partie contractante veut savoir où est le navire, sa route et



sa vitesse, la météo sur zone, son ETA, etc. Et permettez-moi une parenthèse, chaque jour le navire doit envoyer le message de position de midi. Un monceau d'informations plus ou moins pertinentes telles que position à midi,

route et vitesse sur les dernières 24 heures ainsi que depuis le début de la traversée, état de la mer et du vent, la distance à parcourir et l'ETA, la consommation et la quantité restante de combustible, etc., etc. Alors oui, avec les moyens de communications actuels, ce devrait être un message facile à écrire. Mais en réalité non, car tous, armateurs, managers divers, affréteurs et sous-affréteurs, agents, etc. veulent recevoir toutes ces informations mais dans leur affichage personnalisé. Ce n'est donc pas un même message envoyé à plusieurs destinataires, mais autant de messages que de correspondants, messages contenant pourtant les mêmes informations mais dans un ordre différent. Voilà qui facilite le travail administratif !

Le navire est surveillé, même espionné. Et on peut déjà le « conduire » de terre. Trop lent, trop rapide, trop à droite, trop à gauche, pourquoi le navire est-il stoppé ? Je me souviens de ma surprise un matin au beau milieu de l'océan Atlantique, quand stoppé pour des travaux de maintenance sur le moteur principal alors que nous avions de l'avance par rapport aux jours de chargement prévus, je reçu un appel par satellite du superintendant du navire qui me demanda ce que nous faisons, navire stoppé. Tout est vu instantanément, pas à la fin d'une traversée. La terre est désormais capable de contrôler un navire, et cela le sera de plus en plus. C'est le but des navires autonomes. Une question ne peut pas rester longtemps en suspens. Une réponse immédiate est exigée, vitale. On n'hésite pas à rendre responsable un capitaine pour une petite avarie, un petit problème, dont il n'est peut-être même pas au courant. Imaginez Magellan appelant régulièrement son armateur pour lui dire qu'il va essayer de passer par le détroit qui porte aujourd'hui son nom, ne sachant où il va exactement, ce qu'il va rencontrer, même si ce détroit est ouvert de l'autre côté, combien de temps cela va lui prendre d'aller où ses rêves le mènent.

L'autre aspect de ce changement dans les communications est pour l'équipage. Même si les communications par satellite sont toujours assez onéreuses, la possibilité d'un accès internet pour des emails, ou les réseaux sociaux, est sensationnelle pour ceux qui souhaitent rester en contact avec famille et amis. Être sans nouvelles du navire est assez difficile à vivre pour la famille, et c'est aussi vrai dans l'autre sens. Et recevoir des nouvelles de temps à autre est merveilleux quand il n'y a plus à attendre l'arrivée au port et l'agent avec un éventuel courrier. Toutefois c'est un moyen à utiliser avec modération. Chaque membre d'équipage est à bord pour son travail, l'environnement maritime est

dangereux de par sa nature comme bien souvent la cargaison transportée, et il faut donc garder un certain niveau de concentration sur le travail. Avoir beaucoup de nouvelles, trop et sans limite peut avoir un impact négatif sur la sécurité.

■ Pour conclure

Le changement le plus important depuis Magellan réside dans les facilités de communications. En conséquence, l'aventure, c'est terminé. À la différence de Magellan, le capitaine actuel est en permanence sous le regard de la terre, on peut dire espionné. La vitesse, la position ont déjà été évoquées. Mais ceci est valable pour toutes les données navire. Il faut envoyer de très nombreux rapports divers, mensuels, hebdomadaires et même quotidiens. Tout est sous contrôle, la navigation bien sûr, mais aussi la maintenance, les rechanges et autres besoins à bord, l'entraînement de l'équipage, la sécurité, les heures de travail et de repos, la santé aussi (où est le secret médical parfois ?), le nombre de cannettes de bières distribuées (quand il y en a à bord), et ainsi de suite. Et il est même possible à la terre de vérifier ces données sans que le navire s'en aperçoive.

Magellan était le capitaine de son navire, de son expédition. Il était celui qui décide de tout, ou presque, à bord. Rien ne pouvait se faire sans son aval. Il était ce que l'on nomme « Maître après Dieu ». Avec bien évidemment la responsabilité incluse dans cette locution. J'étais capitaine, il n'y a pas si longtemps. La navigation ? sous les ordres d'un affréteur, la maintenance ? sous les ordres d'un manager technique. La sécurité, la sûreté ? j'avais aussi des managers, DPA, pour cela. L'équipage ? je n'ai jamais pu choisir mon équipage, j'étais même dans la quasi impossibilité de débarquer un membre ne faisant pas l'affaire quelle qu'en soit la raison, il y avait aussi un manager pour cela à terre. Et parfois, cela arrive encore, le capitaine peut recevoir, par téléphone bien sûr, jamais de traces écrites, une consigne spéciale à la limite de la sécurité ou de la loi. Pourtant, pour la terre, et principalement pour la presse, j'étais toujours le « Maître à bord après Dieu ». Mais je peux dire qu'entre Dieu et moi, il y en avait du monde, à décider ce qui était le mieux pour le navire. Et sans aucune responsabilité ce monde-là ! Celle-ci reste toujours sur les épaules du capitaine. Et la conséquence est que le capitaine a l'impression d'être considéré comme étant un bouc émissaire.

Cdt H. Ardillon

*Secrétaire général du CESMA
Vice-président de l'AFCAN.*

Colloque 2022

sur l'emploi et les compétences dans le transport et les services maritimes européens.

par vidéo-conférence le 9 février 2022



Ce colloque devait se tenir à La Rochelle, mais suite aux restrictions sanitaires a été organisé en vidéo. Toutefois, quelques personnes étaient présentes sur place dont : la ministre de la Mer, Madame Annick GIRARDIN et des jeunes européens (sous l'égide de la fondation Surfrider) qui pouvaient ainsi poser directement leurs questions. Comme désormais habituel, la liaison vidéo offrait aussi la possibilité, par l'espace «chat», de poser une question et/ou de poster des remarques.

La ministre de la Mer ouvre le colloque en rappelant que si la France possède le 2^e espace maritime derrière les Etats-Unis, l'Union européenne possède, elle le premier espace maritime. Ce qui donne une certaine responsabilité à l'Union européenne dans ce domaine.



Quatre personnalités du monde maritime ont ensuite pris la parole.

Tout d'abord Monsieur Kitack LIM, Secrétaire général de l'OMI qui a insisté sur le fait que « quoi qu'on en dise » le transport maritime est le transport le plus durable et le plus écologique. Revenant sur la pandémie Covid, il a rappelé que le prix payé par les gens de mer était très fort, que les problèmes de relève et de vaccinations ne sont pas encore totalement terminés. Dans le transport maritime, l'élément le plus important est l'élément humain, et c'est celui qu'il faut protéger. Car sans

les gens de mer, le transport maritime ne fonctionnera pas.

Il faut donc faire évoluer les compétences, et par conséquent les formations (d'où la révision programmée de STCW), pour protéger l'avenir des marins. Le transport maritime représente un grand nombre de métiers, donc des enjeux majeurs pour l'emploi des jeunes. Une formation sur les nouvelles technologies, les nouveaux carburants, pour accéder à un haut niveau de compétence. Sous la condition de ne pas oublier l'élément stratégique du transport maritime qu'est l'élément humain.

Puis la commissaire européenne aux Transports, Madame Adina VĂLEAN a continué le propos précédent. Les navires sont de plus en plus sophistiqués et nécessitent des équipages de plus en plus compétents sur les nouvelles technologies. Pour elle aussi il n'y a pas de transport maritime sans les marins. Enfin elle a rappelé que l'UE avait travaillé sur les relèves et la vaccination des gens de mer pendant la pandémie. Elle a terminé

en indiquant que le chantier le plus important qu'il restait à entreprendre concernait l'attractivité vers ces métiers de marins.

À son tour, Monsieur Virginijus SINKEVICIUS, commissaire européen aux Affaires maritimes, a pris la parole. Profiter de la pandémie pour améliorer le système actuel. Aller vers les nouvelles technologies, par de nouvelles méthodes de formation, dont la vidéo. Il prévoit la création d'une flotte pour les installations offshore avec des navires sans équipage, d'où la nécessité de développer de nouveaux domaines scientifiques, avoir des compétences en construction navale, offshore, plongée. Ce qui nécessite de nouveaux formateurs.

Enfin Monsieur Jean-Emmanuel SAUVÉE, président d'AdF, a lui souhaité que la lutte contre le dumping social se fasse dans un cadre européen, avoir des normes sociales au niveau européen. Harmoniser, par le haut, les référentiels de formation pour faciliter la mobilité des marins européens dans le cadre de l'UE.

■ Atelier n°1 : Améliorer les conditions de vie au travail des gens de mer dans le contexte de crise sanitaire.

Avec la participation du président de CLIA-France, du président de l'ECSA, d'un représentant de ITF-France, du chef du Guichet unique RIF, et de notre collègue afcanien Raphaël BAUMLER, professeur et chercheur au WMU. Le modérateur étant Monsieur TEILLARD, journaliste Le Marin.

On a encore parlé du problème des relèves (CLIA et ECSA), même si le chef du Guichet unique RIF a souligné ce qui avait été fait en France, y compris à la Réunion, pour faciliter les relèves. ITF a demandé que le temps maximum d'embarquement soit réduit à six mois, et que les certificats d'armement (safe manning) soient systématiquement augmentés de 25 %, ce qui aurait pour effet immédiat, outre l'emploi des gens de mer, de diminuer considérablement la fatigue à bord, cause d'un grand nombre d'accidents de navigation et corporels. Les recherches au sujet de la fatigue montrent que les temps de repos sont très courts, et que ce sont les officiers chargés de la navigation qui ont les temps de repos les plus courts. Ce qui est une aberration, car il faut être vigilant de quart à la passerelle. Les temps de travail ont fortement augmenté car il y a de plus en plus de charges administratives dédiées aux bords. Les navires sont aussi de plus en plus automatisés avec des systèmes de plus en plus compliqués et sophistiqués qui nécessitent une plus grande attention ainsi qu'une compétence à acquérir pendant les temps de repos, à bord et à terre en congés. Moins de repos entraînant de facto plus de fatigue.

■ Atelier n°2 : Promouvoir l'emploi et les compétences maritimes à l'échelle européenne.



Avec la participation du DGA de LDA-France, d'un avocat d'ETF-Norvège, du directeur de l'Institut du travail de Bordeaux, et de la vice-présidente de DFDS-Angleterre. Le modérateur étant Monsieur TOURET, ISEMAR.

Le déclin de la marine marchande en Europe touche aussi l'emploi à terre. Cela est aussi une conséquence de la concurrence intra-européenne, avec deux extrêmes opposés en termes de droit social européen. Il faudrait une application des normes sociales au niveau européen. Par exemple pour le cabotage, la référence est la loi du pavillon. Il y a alors trois éléments à travailler : les règles sociales de l'Etat d'accueil (cabotage international ou national), l'étendue des droits reconnus (quels droits les Etats peuvent appliquer aux travailleurs au cabotage), le détachement de ces travailleurs vers l'international et retour national.

Cependant, selon certains, la concurrence a du bon.

Un socle commun européen apportera le contraire de ce qui est souhaité. Il serait mieux de continuer à travailler sur la MLC. Egaliser au niveau européen les statuts sociaux, donc vers le haut, rendra le maritime européen plus cher, donc moins d'emploi, et par conséquent le contraire de ce qui est recherché. D'où une perte de compétences. Il faut s'inscrire au mondial, pas seulement en européen.

L'UE doit « réparer » son rapport au marin. On parle du coût du marin, uniquement du coût, pas de ce que le marin apporte. D'où une réduction sociale. ETF recommande l'adoption d'une norme européenne, l'UE doit améliorer les droits des marins qui ne devraient pas être exclus des navires sous pavillons européens. Ce qui aura pour conséquence la création d'emplois et un effet d'attraction sur la jeunesse européenne.

Cependant il n'y a aucune réponse de la part des armateurs européens sur l'embarquement des élèves. Si les élèves ont plus que du mal à trouver des embarquements, comment finaliser leur formation, et comment les attirer ?

■ Atelier n°3 : Favoriser la fluidité des parcours professionnels des marins au sein de l'UE.

Avec la participation de la DG de l'ENSM, du chef du département maritime



d'ETF, du DG de CMA SHIPS, d'un directeur adjoint de l'EMSA, et d'une représentante de l'armement de V.SHIPS. La modératrice étant Madame GROS-MOLARD, rédactrice en chef du Marin. La reconnaissance par les pays de l'UE des brevets, titres et certificats obtenus dans un pays européen existe. Mais si une formation spécifique (donc la plupart des certificats de compétence) a eu lieu dans un pays en ce qui concerne sa première partie (basic certificate), la deuxième partie (advanced certificate) ne peut se faire que dans le même pays.

Cela sous-entend qu'il n'y a pas d'harmonisation entre les différents pays européens pour une même formation. Et on en est au même point pour les équivalences de formation données par simulateur par rapport au temps réel d'embarquement pour formation.

A tous ces propos et remarques, la réponse est : il faut régler.

■ Table ronde avec de jeunes européens : Objectif 2050 : comment se réinventer ?



Table ronde ouverte par Madame GIRARDIN, quelques jeunes européens ont pu exprimer ou rendre compte de leur échanges internes sur les sujets importants à leurs yeux.

On a donc entendu parler de « port vert », de « navire vert », de « navire autonomes avec personne à bord », ce qui comme conséquence apportera moins de pollution et plus de sécurité sur les océans.

Les solutions demandées sont plus de contrôles, entre autres pour éviter la surpêche, mais aussi une nouvelle répartition des frais de ports et autres taxes afin d'encourager les armateurs de navires vertueux et de contraindre les autres à améliorer leurs performances environnementales. Tout cela ayant été noté par le ministre.

On a quand même oublié de dire que les océans sont pollués par le transport maritime certes, mais à l'échelle de 15% à 20% suivant les calculs effectués par les organismes environnementaux.

Cela montre quand même que la pollution des océans est donc due à 80%, ou plus, à l'activité terrestre (les pollutions agricoles, les rejets de nutriments et d'eaux usées non traitées, le tourisme côtier, le développement des zones extra portuaires, la construction de barrages sur les rivières, l'étalement urbain, l'exploitation minière, l'aquaculture et les pêcheries industrielles, l'industrie manufacturière).

On peut aussi noter qu'aucun marin (jeune officier de la marine marchande) n'a pu s'exprimer, puisque ne faisant pas partie des jeunes invités à réfléchir alors qu'il faut attirer les jeunes vers la mer et ses métiers, y compris comme navigants. Les interlocuteurs suivants ont quasiment tous rappelé qu'à l'horizon 2026, demain, il y aurait un manque de 100 000 officiers sur les navires marchands. On aurait pu leur demander de venir «faire de la publicité».

Pour clore cette journée, des ministres européens en charge des transports maritimes (Suède, Espagne, Chypre, Grèce, Malte, Bulgarie, Allemagne, Portugal) se sont exprimés (en vidéo), avant le dernier mot par Madame la ministre de la Mer.

■ Conclusion et remarque personnelle.

Tout le monde est d'accord : il faut réglementer et harmoniser les statuts

des marins européens, que ce soit au social, ou en ce qui concerne leur formation. Mais, car il y a un mais, ce sont de belles paroles qui auront du mal à être suivies d'actes. Chaque pays a ses propres règles, considérées comme les meilleures bien entendu, et c'est donc aux partenaires européens de bouger plus que soi-même. Ce colloque, une bonne idée, était organisé par la France, actuellement présidente de l'Union européenne. Mais on sait que la présidence de l'UE tourne tous les six mois. Alors six mois pour organiser et commencer à faire bouger les choses au sein d'une administration pas vraiment réputée par sa rapidité de prise de décision, quand en plus en France on aura aussi autre chose en tête avec une échéance électorale située en plein milieu de cette présidence, faut-il être optimiste ?

*Cdt H. Ardillon
Vice-président de l'AFCAN
Secrétaire général du CESMA*

Le code ISM, c'est compliqué !

Page du code ISM N° 57

Mots clés : Code ISM, Mini-ISM, Règlement européen 336/2006

Entendue et lue presque tous les jours, cette réflexion vire au syndrome en ce moment où l'utilisation de petits navires de maintenance des parcs éoliens devient de plus en plus nécessaire compte tenu de la progression importante de cette industrie, nouvelle en France.

Travaillant avec le code ISM depuis sa naissance, nous les marins nous ne pouvons accepter cette fausse analyse qui finalement va à l'encontre de ce pourquoi le code a été conçu : l'amélioration de la sécurité.

Le code ISM c'est le management ou l'organisation de la sécurité dans une compagnie de navigation et sur ses navires. On devrait donc dire :

■ L'organisation de la sécurité dans une compagnie de navigation, est-ce compliqué ?

Pour un terrien, oui cela peut paraître compliqué mais pour un marin digne de ce nom, la sécurité c'est vaste certainement, surtout quand on transporte des produits dangereux mais pas si compliqué que cela, sinon le marin ne naviguerait plus depuis longtemps et resterait à terre où la sécurité est, à ce qu'il paraît, beaucoup moins compliquée.

Questionnez un marin sur la sécurité de son bateau et il vous répondra aujourd'hui « c'est complexe mais on gère, sinon je resterais à la maison. »

■ Compliqué, pourquoi ?

Le code ISM (International Safety Management) est un standard international qui assure dans une compagnie de navigation et sur ses navires l'application des mesures minimum de direction, d'organisation, de communication et de vérifications internes concernant la sécurité des navires et de ses opérations, avec l'objectif d'assurer une conformité avec les règles obligatoires minimum de la profession, c'est tout.

Ce standard - une aide aux armateurs et aux marins finalement - a été établi suite à une étude sur les accidents maritimes effectuée par l'Organisation Maritime Internationale selon la convention SOLAS,



photo Cdt B. Apperry

c'est-à-dire avec l'agrément explicite de toutes les nations du monde enregistrant des navires. Ensuite, l'application de ce standard tant à terre qu'à bord de tous les navires de plus de 500 tonneaux doit être approuvée conforme par les autorités du pavillon du navire et son fonctionnement vérifié régulièrement.

NB. Historiquement, ce standard international a été jugé nécessaire dans les années 90 qui ont vu de nombreux accidents maritimes catastrophiques dont les causes étaient principalement un manque d'organisation exhaustive de la sécurité tant dans les compagnies concernées que sur leurs navires. La réponse adaptée était la création d'un standard minimum applicable à tout le monde, c'est-à-dire aux compagnies et navires soumis à la convention SOLAS, afin d'uniformiser ce management de la sécurité, tout en laissant les plus petits navires navigant au niveau national sous une réglementation nationale plus libre et en théorie moins contraignante et donc moins compliquée.

En effet, les réglementations nationales de sécurité sont normalement plus légères et peuvent évoluer selon les décisions régaliennes des pays concernés. Même

si traditionnellement certains pays sont plus stricts que d'autres (GB, UE, USA) et certaines activités moins concernées que d'autres (la pêche par exemple), peu à peu aujourd'hui les réglementations nationales se rapprochent de la réglementation internationale et cela peut sembler normal quand l'objectif de la communauté maritime est toujours la sécurité des personnes et des biens.

Mais pour un béotien, il est toujours étonnant de constater que la réglementation internationale est plus stricte que la réglementation nationale : la vie humaine n'aurait-elle pas la même valeur suivant que l'on navigue à l'international ou au national ?

Un autre comble : au sein de la Communauté européenne, la réglementation de la sécurité maritime n'a pas les mêmes exigences si vous restez naviguer entre des ports nationaux ou si vous escalez, ne serait-ce qu'un peu, dans un port d'un voisin européen limitrophe, juste de l'autre côté de la frontière, où les conditions de sécurité sont les mêmes.

Incroyable me direz-vous, mais vrai.

Dans l'Union européenne, ce décalage

persiste et nombre de nouveaux armateurs en sont étonnés. Pensez donc, je peux aller de Granville à Chausey, en navigation nationale, mais si je veux aller de Carteret à Gorey (Jersey) juste en face, sur à peu près la même distance et dans les mêmes eaux, je tombe sous le coup de la réglementation internationale nettement plus stricte notamment sur la qualité des navires (acier au lieu d'aluminium sauf pour un HSC, etc.) et de leur gestion. C'est pareil, si on va de Saint-Jean-de-Luz à Hendaye ça va, mais ça ne va plus si on passe de l'autre côté de la Bidassoa juste en face en Espagne.

Vous voulez monter une société de minicroisière et relier Nice à Vintimille avec des bateaux d'excursion en mer, eh bien vous ne le pourrez pas sauf avec une quantité de dérogations spéciales pour vous, et en accord bien sûr avec les autorités maritimes italiennes. Vous y arriverez peut-être, mais bon courage !

Cette aberration poliment appelée « réglementation internationale » n'est pas près de disparaître malheureusement. L'Union européenne n'a pas fait beaucoup d'efforts pour simplifier, et d'ailleurs à l'OMI les délégations nationales existent toujours, avec en même temps,

une délégation de l'EU. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué, adage bien connu.

■ L'application du code ISM serait-elle si difficile pour que les armateurs s'en plaignent autant ?

Etrange, car finalement le code ISM c'est surtout une exigence de conformité avec les règles et règlements obligatoires minimum, ce qui peut sembler logique et nécessaire pour un béotien ou un passager, mais pas pour tout le monde apparemment.

De plus, les termes employés par les législateurs sont souvent comme ceux-ci (Extrait du règlement européen 336/2006) :

« 1. Un Etat membre peut, s'il estime que des compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer aux points 6, 7, 9, 11 et 12 de la partie A du code ISM en ce qui concerne certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans l'Etat membre concerné, déroger en tout ou en partie à ces dispositions en adoptant des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs dudit code. »

Il s'agit de difficultés pour certaines dispositions, mais quelles sont ces difficultés finalement ? Ou autrement, quelles sont les exigences du code ISM qui seraient difficiles à appliquer ? Une rapide revue des points ci-dessus du code pourrait être faite ici-même pour tenter de décrypter ces exigences en niveau de difficultés référencées ci-dessus.

■ § 6 du code ISM : RESSOURCES ET PERSONNEL.

Il s'agit des qualifications des membres d'équipage, d'effectifs appropriés à bord des navires, de la familiarisation obligatoire au navire des membres d'équipage avant le départ, des connaissances des règlements de la part des personnes intervenant dans le système de management de la sécurité, d'une identification des formations complémentaires nécessaires et la connaissance du SMS de la compagnie dans une langue comprise par tous (§ langue de travail par exemple) et aussi

que les langues utilisées pour communiquer à bord soient comprises par tous.

De par la situation en 2006, qui est la même que celle d'aujourd'hui, on ne pourrait accepter que les membres d'équipage n'aient pas les qualifications requises pour le navire, ni qu'il n'y ait pas de langue commune de travail et que l'on puisse déroger à l'effectif du navire qui est déjà calculé au plus juste. Il ne peut donc s'agir que de connaissance des règles, connaissance du SMS, détection de formations nécessaires. Pourtant ce n'est pas difficile de traduire les manuels d'un SMS.

Conclusion pour le § 6 : pas compliqué, mais incompréhension.

■ § 7 du code ISM : OPÉRATIONS A BORD

Il s'agit des procédures qui peuvent être réduites à des check-lists plus pratiques ; les tâches doivent être définies et attribuées à du personnel qualifié.

Les CL et/ou procédures sont très simples à établir. Il est vrai que la notion de personnel qualifié est assez floue : à partir de quand possède-t-on une qualification ? Mais cela n'est pas aussi difficile que cela et se priver des CL opérationnelles n'a pas de sens car justement les check-lists ont été inventées afin d'éviter d'oublier l'oubli qui est malheureusement propre à l'être humain !

Conclusion pour le § 7 : pas compliqué du tout mais incompréhension encore.

■ § 9 du code ISM : NOTIFICATION ET ANALYSE des incidents, accidents y compris near-miss

Les incidents concernant la sécurité sont nombreux tout au long d'un voyage et les presque accidents sont intéressants dans le cadre du retour d'expérience compagnie ou personnel pour les employés. Pour les accidents graves, l'Etat du pavillon s'en charge, mais pour les autres, ne pas faire de rapport pourrait pénaliser le membre d'équipage blessé. Alors ?

Conclusion pour le § 9 : pas compliqué encore, mais incompréhension totale.

■ § 11 du code ISM : DOCUMENTS

Il s'agit de la gestion de la documentation qui est peut-être fastidieuse mais qui aujourd'hui avec l'informatique est considérablement simplifiée et ne mérite pas une telle exclusion très préjudiciable notamment auprès de l'assureur ou du tribunal en cas d'avarie ou d'accident grave.

Conclusion pour le § 11 : facile finalement, mais incompréhension.

■ § 12 du code ISM : VÉRIFICATION/ÉVALUATION PAR LA COMPAGNIE

Il s'agit des audits internes qui sont ainsi balayés y compris le contrôle des sous-traitants, les évaluations internes d'efficacité, l'information du personnel et les rectifications des défauts effectuées par les responsables.

Encore une fois c'est supprimer les mesures internes qui renseignent directement les responsables. Les patrons ont besoin de ces mesures de niveau de sécurité autant que du produit net des activités de leurs navires.

Conclusion pour le § 12 : on supprime les audits internes alors que c'est le seul moyen d'avoir un avis objectif indépendant sur la sécurité des activités. On peut, c'est vrai, supprimer mais ce n'était pas si difficile que ça donc à nouveau insensé.

En résumé, au vu des conclusions ci-dessus, ces exclusions n'ont pas beaucoup de sens et surtout que ces possibles dérogations ne garantissent sûrement pas un niveau de résultat équivalent aux objectifs du code.

Etrange donc, car il aurait été beaucoup plus profitable de présenter une politique d'acceptabilité plus large plutôt que de songer à déroger à tout ou partie d'un standard qui est déjà un minimum. M. Ubu n'aurait pas mieux fait !

Déjà critiquée à sa sortie, cette partie du règlement européen, par ailleurs lui-même bien venu, est déjà exploitée chez les Britanniques sous forme de mini-ISM sans certification.

■ En conclusion : QUE POURRAIT-ON FAIRE ?

Un système de management de la compagnie et de ses navires est une aide précieuse pour un armement quel qu'il soit pour assurer en toute sécurité ce pourquoi il existe, c'est-à-dire le transport de marchandises ou de passagers et maintenant, les techniciens qui vont intervenir sur les parcs éoliens français flambant neufs.

D'ailleurs, cet armement ne pourra pas répondre à l'appel d'offres de l'opérateur s'il n'est pas certifié ISM.

Mais on reste sur une zone en théorie nationale et donc, comme indiqué ci-dessus, l'adaptation de certaines exigences pourrait être acceptée.

La réponse est entre les mains des autorités françaises : on est toujours en Europe et donc le règlement 336 référencé ci-dessus s'applique avec les dérogations et l'information de la Commission européenne qui va avec.

Le code ou recueil IP qui va bientôt sortir ne nous aide pas beaucoup et nous comprenons l'irritation des armateurs poten-

tiels qui veulent investir et vont commander leurs navires prochainement.

Avec l'incertitude sur l'obligation d'un SMS conforme ou adapté style mini-ISM des Anglais (voir ci-après) et la pénurie actuelle d'officiers pour ces navires, il y a mieux comme incitation à investir.

*Cdt Bertrand APPERRY
Membre de l'AFCAN
bertrand.apperry@orange.fr*

Annexe

SYSTÈME de MANAGEMENT de la SÉCURITÉ pour les NAVIRES de moins de 500 Tx ou mini-ISM (d'inspiration britannique – Ref. WORKBOAT Code 2019) Traduction libre par le Cdt B. Apperry

1. INTRODUCTION

Le présent document a pour objet de fournir des orientations sur la manière d'élaborer et de mettre en place un système de management de la sécurité efficace pour les navires de moins de 500 GT quand la certification complète au code ISM n'est pas exigée.

2. GÉNÉRAL

Chaque armateur/opérateur doit créer un environnement de travail sûr, qui doit inclure ce qui suit

- a. Une politique de protection de la santé et sécurité
- b. Il est recommandé à l'exploitant de développer et de mettre en œuvre un plan de gestion de la pollution par hydrocarbures au même niveau que le plan de gestion des ordures et déchets et de l'intégrer dans la politique de protection de la santé et de la sécurité. Ceci n'est pas nécessaire pour navires de plus de 400 GT, pour lesquels un certificat IOPP est requis.
- c. Procédures pour assurer la sécurité de l'exploitation des navires conformément aux règlements et règles.
 - Règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
 - Règles de navigation locale ;
 - Réglementation nationale en matière de santé et de sécurité ;
 - Le code de pratiques de sécurité au travail pour les marins marchands ;
 - Toutes les recommandations nationales pertinentes.

- L'entreprise doit établir des procédures simples pour assurer que le travail, effectué dans le cadre de l'exploitation du navire, est conduit en toute sécurité. Elles peuvent être sous la forme de listes de contrôle (CL) pouvant être suivies par tout le personnel.
- Pour certains navires, il pourrait être approprié d'exposer en permanence les CL, par exemple dans la timonerie pour les parties navigation. Alternativement, dans un petit navire, le registre des CL pourrait prendre n'importe quelle forme appropriée, comme un journal distinct à partir d'un journal de bord spécialement imprimé.
- Quelle que soit la forme que prend l'enregistrement, ces entrées doivent être acceptées comme preuve de conformité avec les PROCÉDURES bord exigées.

d. Lignes de communication entre le personnel, à terre et à bord. La responsabilité et l'autorité de chaque employé doivent être claires. Cela peut être illustré par un schéma simple, montrant qui rend compte à qui.

e. Procédures de signalement des accidents. L'obligation de signaler les accidents doit être bien comprise par tout le personnel et ainsi améliorer la culture de sécurité pratiquée à bord.

f. Procédures pour répondre aux situations d'urgence. Il devrait y avoir des procédures clairement énoncées pour ré-

pondre aux situations d'urgence. Celles-ci peuvent inclure, mais sans s'y limiter :

- feu
- collision
- échouement
- acte violent à bord,
- panne de propulsion principale ou de barre
- personne à la mer (POB)

Des listes de contrôle (NB Aides à la décision) peuvent être utiles à cet effet.

3. POLITIQUE de PROTECTION de la SANTÉ et de la SÉCURITÉ

Une ou plusieurs personnes compétentes devraient être déléguées pour assumer la responsabilité de santé et sécurité, et cette personne/ces personnes doivent être clairement identifiées. C'est la responsabilité du propriétaire/exploitant de s'assurer que la politique est respectée et que les responsabilités sont comprises.

4. L'entreprise/le propriétaire doit élaborer une politique de prévention alcool et drogues.

5. Tout le personnel à terre et à bord a le devoir de prendre soin de lui-même et des autres personnes susceptibles d'être affectées par leurs actes ou omissions.

6. Il est essentiel qu'en cas d'urgence, il soit possible de communiquer avec les secours via une base à terre. La base à terre peut être le bureau de la

société à terre, les garde-côtes locaux, la police ou la caserne des pompiers ou un autre bureau convenu entre le navire et la base à terre.

7. RESPONSABILITÉS

Le capitaine doit avoir à tout moment le pouvoir de prendre des décisions concernant la sécurité du navire et des personnes à bord.

Pour assurer qu'il n'y a pas d'ambiguïté concernant l'autorité du capitaine, il devrait y avoir une déclaration écrite de l'armateur à cet effet.

8. PERSONNEL ET FORMATION

Tout le personnel devrait recevoir une formation appropriée aux tâches qu'il entreprend. C'est de la responsabilité de l'entreprise/de l'armateur de s'assurer que cette formation est dispensée et que le personnel comprend les réglementations et des règles.

9. Au minimum, cela signifie :

- pour le capitaine, les diplômes correspondants (aux navires);
- pour l'équipage, les qualifications pertinentes et toute formation supplémentaire appropriée à leurs tâches désignées.

10. Avant de travailler sur le navire, chaque employé doit recevoir une formation de familiarisation appropriée et une instruction sur les procédures à bord.

Cela pourrait inclure, mais pas nécessairement se limiter à :

- amarrage et désamarrage ;
- mise à l'eau et récupération des embarcations de sauvetage ;

- évacuation de toutes les zones du navire ;
- enfilage des gilets de sauvetage ; et
- utilisation et manipulation du matériel de lutte contre l'incendie.

PROCÉDURES BORD

Des procédures simples doivent être élaborées pour l'exploitation du navire. Elles devraient inclure, mais sans s'y limiter :

- test des équipements, y compris l'appareil à gouverner, avant de commencer un voyage ;
- navigation et conduite du navire ;
- entretien de routine ;
- opérations de soutage ;
- étanchéité à l'eau/aux intempéries ;
- stabilité du navire ;
- comportement (mauvais) des personnes à bord ;
- remorquage d'urgence (peut être dans un document séparé) ;

PRÉPARATION aux URGENCES

Les situations d'urgence potentielles susceptibles d'être rencontrées par le navire doivent être prises en compte. Des exercices devraient alors être effectués sur la gestion de ces situations d'urgence et l'évacuation du navire.

Dans la mesure du possible, tout le personnel devrait participer à ces exercices, à terre comme à bord.

Les rôles et responsabilités de tout le personnel dans une situation d'urgence doivent être définis (rôle d'appel).

Les exercices et les noms des participants doivent être enregistrés.

SIGNALEMENT des ACCIDENTS

Les navires exploités en vertu du présent code sont tenus de signaler à la compagnie tout accident au moyen d'une procédure en place.

Tous les accidents et quasi-accidents sont enregistrés et signalés à la compagnie qui doit mettre en œuvre des mesures correctives (REX), dans le but d'améliorer la sécurité.

MAINTENANCE du NAVIRE et des ÉQUIPEMENTS

La maintenance du navire et de l'équipement est un élément essentiel de la gestion de la sécurité. L'équipement doit être vérifié et testé quotidiennement lorsqu'il est utilisé, en plus des tests mentionnés dans la section PROCÉDURES BORD du présent code.

Il devrait y avoir des procédures pour un programme d'inspection et d'entretien plus détaillé du navire et de l'équipement.

La fréquence des inspections doit être déterminée par l'armateur/exploitant, et chaque inspection doit être enregistrée.

Une liste de contrôle (CL) pourrait être utilisée comme aide-mémoire pour l'inspection du navire

REVUE

Chaque armateur devrait entreprendre un examen du système de gestion de la sécurité de tous les navires au moins une fois tous les trois ans.



■ 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 :

- Début du développement d'un code en fonction d'objectifs pour la mise en service de navires de surface autonomes
- Mesures pour améliorer la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux
- Elaboration de mesures additionnelles pour renforcer la sécurité des navires dans l'utilisation de fuel-oil
- Amendements aux instruments obligatoires et non obligatoires sur la modernisation du GMDSS
- Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs
- Actions demandées par les rapports de plusieurs Sous-comités

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>



■ DÉCLARATION PRÉLIMINAIRE DE LA PRÉSIDENTE DU MSC

La présidente du MSC a rappelé qu'en raison de l'utilisation de la vidéo-conférence, le MSC 105 ne disposait que de 21 heures de discussions, et a particulièrement recommandé aux délégations d'être aussi brefs et concis que possible.

■ TRAVAUX DU MSC 105

I. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Ont participé à cette 105^e session du Comité

de la sécurité maritime :

119 délégations d'États membres qui ont présenté un pouvoir en bonne et due forme.

2 membres associés.

9 organisations gouvernementales.

49 organisations non gouvernementales.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Le Comité a décidé d'ajouter à l'ordre du jour les questions urgentes issues du C/ES.35 et du LEG 109 :

- Les pratiques illicites liées à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires
- Le conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer

Après un échange de vues, le Comité a :

- demandé au Secrétaire général et au Secrétariat de poursuivre leurs efforts pour mettre en place des corridors maritimes sûrs et l'évacuation des gens de mer dans la zone touchée;
- constitué un groupe de rédaction pour rédiger un projet de résolution MSC sur les répercussions du conflit militaire en cours en Ukraine.

Le Comité a adopté la résolution MSC.495(105) sur les mesures à prendre pour faciliter l'évacuation d'urgence des gens de mer de la zone de la mer Noire, de la mer d'Azov et des alentours, transformée en zone de guerre par l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie.

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

1. aux chapitres II-1, III, IV et V et à l'appendice (Certificats) de la Convention SOLAS de 1974;
2. au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 1994 (Recueil HSC de 1994);
3. au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (Recueil HSC de 2000);
4. au Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC);

5. au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

Adoption/approbation d'instruments non obligatoires connexes :

Résolutions MSC502(105) à MSC517(105)

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

Le Secrétariat a présenté le projet de résolution portant adoption des règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux. Le Comité a noté que les délégations appuyaient l'adoption de ces règles types, qui peuvent être transposées à titre volontaire et d'une manière pratique dans la législation nationale, afin de réduire les accidents liés à la sécurité des transbordeurs nationaux.

Le Comité a ensuite adopté la résolution MSC.518(105) portant adoption des règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, et a incité les États membres à transposer rapidement ces règles types dans leur législation nationale, de les mettre en œuvre, et à en informer le Secrétaire général de toute mesure prise à cette fin.



V. ÉLABORATION DE MESURES ADDITIONNELLES DESTINÉES À RENFORCER LA SÉCURITÉ DES NAVIRES EN CE QUI CONCERNE L'UTILISATION DE FUEL-OIL

Après avoir constitué le groupe de travail sur les mesures destinées à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible liquide, le Comité a approuvé son rapport et a pris les mesures suivantes :

- Projet d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS concernant le point d'éclair
- Directives à l'intention des navires au sujet des situations dans lesquelles les résultats d'essais indicatifs leur donneraient à penser que le combustible livré n'était peut-être pas conforme aux prescriptions relatives au point d'éclair
- Mesures relatives aux paramètres du combustible autres que le point d'éclair
- Reconstitution du groupe de travail par correspondance sur la sécurité du combustible.

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

Faute de temps, le Comité n'a pas été en mesure d'examiner tous les documents qui avaient été soumis aux sessions précédentes au titre du présent point de l'ordre du jour. Afin de rattraper le retard accumulé au cours des trois dernières sessions, il a été convenu d'examiner ces documents par correspondance. Le Comité a examiné les rapports et les documents suivants:

- Rapport sur l'état d'avancement des mesures correctives prises pour remédier aux défauts de conformité
- Rapports d'étape sur les observations formulées à l'issue des audits de vérification de la conformité avec les GBS
- Rapport sur les observations des auditeurs et résultats de l'atelier GBS
- Rapport sur l'état actuel des audits de vérification de la conformité avec les GBS et sur le fonds d'affectation spéciale pour les GBS
- Utilisation d'une méthode probabiliste pour élaborer des règles relatives à la construction des navires conformes aux GBS
- Audit GBS combiné de 2022 visant à vérifier la rectification des défauts de conformité et troisième audit de suivi GBS

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 106 l'examen des documents MSC 105/6, MSC 105/INF.6 et MSC 105/INF.7 (Secrétariat), ainsi que du document MSC 105/INF.9 (IACS).

VII. ÉLABORATION D'UN INSTRUMENT EN FONCTION D'OBJECTIFS APPLICABLES AUX NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES (MASS)

Le Comité a approuvé la feuille de route pour l'élaboration d'un code en fonction

d'objectifs applicables aux navires de surface autonomes.

Le Comité a constitué un groupe de travail par correspondance sur les navires de surface autonomes, et l'a chargé de :

- examiner les principes clés et établir une interprétation commune du but et des objectifs du nouvel instrument;
- commencer à élaborer un recueil de règles non obligatoire en fonction d'objectifs, applicables aux navires de surface autonomes;
- examiner les lacunes éventuelles et les thèmes communs recensés lors de l'exercice de définition réglementaire;
- déterminer les positions du MSC sur les navires de surface autonomes à l'égard des questions suivantes :
 - a. l'examen de la nécessité de modifier la définition des navires de surface autonomes et les degrés d'autonomie (y compris leurs définitions), ainsi que l'examen des documents sur le sujet;
 - b. la signification des termes et expressions « capitaine », « équipage » ou « personne responsable »;
 - c. le poste/centre de commande à distance;
 - d. la classification de l'opérateur à distance dans la catégorie des gens de mer;
- soumettre un rapport écrit au MSC 107.

VIII. MESURES VISANT A RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 106 l'examen du présent point de l'ordre du jour.

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

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 106 l'examen du présent point de l'ordre du jour.

X. MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 106 l'examen du présent point de l'ordre du jour.

XI. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 106 l'examen du présent point de l'ordre du jour.

XII. INCIDENCES FINANCIÈRES QUE L'AGRÈMENT DE PLUSIEURS

SERVICES MOBILES PAR SATELLITE DU SMDSM AURAIT POUR LES POURVOYEURS DE RSM ET DE RENSEIGNEMENTS SAR

Le Comité a convenu que la diffusion de RSM et de renseignements SAR faisait partie intégrante du SMDSM et qu'elle était essentielle pour continuer d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer et qu'en conséquence, dès qu'un service mobile par satellite était agréé par l'organisation, il devait être utilisé par tous les pourvoyeurs de renseignements couvrant sa zone de service. Le Comité a convenu également de charger le Sous-comité NCSR de poursuivre l'examen des solutions techniques pour la diffusion et la réception de RSM et de renseignements SAR par l'intermédiaire de plusieurs services, y compris les questions relatives à l'interopérabilité et la surveillance de la diffusion, en vue de traiter de la charge opérationnelle et financière que représentait la diffusion de renseignements aux navires.

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

Élargissement du champ d'application des prescriptions obligatoires relatives à l'emploi de clinomètres électroniques

Le Comité a de nouveau confirmé la décision qu'il avait prise à sa cent unième session, selon laquelle les nouvelles prescriptions obligatoires ne devraient pas s'appliquer de façon rétroactive aux navires existants.

XIV. TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS

Le Comité a approuvé :

- la circulaire MSC.1/Circ.1647 contenant les directives intérimaires relatives à la sécurité des navires qui utilisent des installations électriques à pile à combustible.
- la circulaire MSC.1/Circ.1648 sur les amendements aux directives relatives à l'acceptation de matériaux métalliques de substitution pour les applications cryogéniques à bord des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac et des navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (MSC.1/Circ.1622); et
- la circulaire MSC.1/Circ.1599/Rev.2 contenant les directives révisées sur l'utilisation de l'acier austénitique à forte teneur en manganèse pour des applications cryogéniques.
- la circulaire MSC.1/Circ.1649 contenant



les directives pour la mise en œuvre des programmes d'inspection des engins de transport

- la circulaire MSC.1/Circ.1651 modifiant la circulaire MSC.1/Circ.1625 sur les Interprétations uniformes du Recueil IGC (tel que modifié par la résolution MSC.370(93)).

XV. CONCEPTION ET CONSTRUCTION DES NAVIRES

Mesures de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel

Nouveau chapitre XV de la Convention SOLAS

Le Comité a approuvé le projet de nouveau chapitre XV de la Convention SOLAS sur les mesures de sécurité qui rend obligatoire le nouveau projet de recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel (Recueil IP), en vue de son adoption par le MSC 106 et de son entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2024,

Nouveau Recueil international IP de règles de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel

Le Comité a décidé de modifier le projet de certificat de sécurité pour navire transportant du personnel industriel (modèle IP), en supprimant les prescriptions relatives à l'emport des installations radioélectriques, des dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage et des émetteurs-récepteurs à ondes métriques,

XVI. ÉLÉMENT HUMAIN, FORMATION ET VEILLE

Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel (Recueil IP)

Le Comité a noté que le Sous-comité HTW8 n'était pas parvenu à un consensus sur la nécessité ou non de dispenser une formation

à l'encadrement des passagers aux gens de mer servant à bord des navires dotés d'un certificat IP ou à bord de tous les navires de charge quel que soit le cas.

Coordination des travaux du groupe de travail par correspondance sur la formation maritime

Appuyée par un certain nombre de délégations, La Fédération de Russie a déclaré que les coordonnateurs et coordonnatrices des groupes de travail par correspondance, ainsi que les présidents des autres organes techniques, étaient nommés en fonction de leurs compétences et de leur maîtrise du sujet, indépendamment de leur nationalité. Elles ont également souligné que les décisions de l'OMI, institution technique spécialisée, ne devaient pas être guidées par des considérations politiques.

XVII. APPLICATION DES MÉTHODES DE TRAVAIL DU COMITÉ

Faute de temps, le Comité a reporté au MSC 106 l'examen du présent point de l'ordre du jour.

XVIII. PROGRAMME DE TRAVAIL

- Révision des paragraphes 6.5.1 et 6.5.5 du Recueil MODU de 2009
- Espaces clos dans lesquels sont installés le réservoir d'azote ou la citerne intermédiaire des dispositifs utilisant un générateur d'azote
- Révision et mise à jour de la règle II-2/9 de la Convention SOLAS relative à la localisation de l'incendie
- Directives sur l'utilisation des publications nautiques électroniques
- Examen approfondi et révision de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW
- Échange numérique normalisé des plans de route des navires
- Systèmes de propulsion et de gouverne traditionnels et non traditionnels

- Sécurité des navires qui utilisent de l'ammoniac comme combustible
- Transport d'hydrogène liquéfié en vrac
- Heures de travail et de repos des gens de mer, et fatigue
- Modernisation du VDR des navires existants
- Normes applicables aux unités mobiles d'exploitation des services d'énergie éolienne au large
- Enquête obligatoire sur les causes profondes
- Révision des directives pour l'utilisation de tuyaux en matière plastique à bord des navires (résolution A.753(18))
- Risque d'incendie à bord des navires transportant des véhicules à énergie nouvelle

XIX. DIVERS

Questions dont l'examen avait été reporté par le MSC 104

- Prévention des pertes de conteneurs en mer
- Application du Recueil sur la navigation polaire
- Démonstration d'un service de communication bidirectionnelle assuré par les balises de détresse Cospas-Sarsat via le service de liaison retour SAR/Galileo
- Système de prévisions pour la sécurité maritime globale (SIPSEM)
- Utilisation d'une bouée de sauvetage intelligente aux fins de la recherche et du sauvetage en mer
- Mise en œuvre de technologies des communications à l'appui des inspections effectuées à distance dans le cadre du contrôle par l'État du port

COMMENTAIRES

L'ONU a demandé au Conseil de l'OMI de condamner la Russie, et de faire établir en priorité par tous les Comités et Sous-comités une résolution condamnant la Russie dans le conflit avec l'Ukraine. C'est une décision politique qui a outrepassé la règle établissant que l'OMI, agence spécialisée de l'ONU ne doit traiter que d'aspects techniques.

Comme l'a précisé la présidente du MSC, la 105e session ne disposait que de 21 heures de débats, dont il faut déduire une dizaine d'heures attribuées prioritairement à la résolution condamnant la Russie. La 105e session s'est donc trouvée réduite à une dizaine d'heures de débats, ce qui explique le report de 5 points de l'ordre du jour à la prochaine session.

Cette résolution n'apportant rien de plus

qu'une satisfaction morale, certains pays ont estimé qu'il fallait punir la Russie et ont exigé l'éviction de la Russie de tous les groupes de travail. Après des discussions, ils ont obtenu partiellement satisfaction malgré la perturbation apportée aux travaux en cours dans les Sous-comités.

La mauvaise foi a été souvent présente. Une délégation s'étant plainte que la Russie avait détruit à quai un navire dont elle assurait l'immatriculation, la Russie a remis au Secrétaire général la preuve que le navire était, à l'instant, en route vers le Bosphore ce qui n'a pas empêché cette délégation de se plaindre encore une fois de la destruction de ce navire.

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



OMI

Compte-rendu du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) sur les travaux de sa 78^e session



■ Preamble

Le Comité de protection de l'environnement marin (MEPC), composé de 175 Etats membres, est chargé d'établir des réglementations et des mesures pour prévenir et contrôler la pollution par les navires. L'une des tâches les plus importantes du MEPC 78 est d'élaborer et d'adopter le cadre réglementaire pour l'élimination des gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime international : une tâche ardue, étant donné que l'industrie du transport maritime

représente près de 3 % des émissions mondiales de CO₂.

A ce stade, l'OMI n'a défini qu'une stratégie initiale sur le changement clima-

tique visant une réduction de 50 % des émissions annuelles de GES d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2008, soit à peine la moitié du niveau visé par l'Ac-

cord de Paris pour parvenir à contenir le réchauffement climatique à 1,5°C.

Alors que le MEPC doit toujours finaliser sa stratégie en 2023, il y a une pression constante pour que l'OMI augmente son niveau d'ambition à zéro émission nette d'ici 2050. Lors de la COP 26 de Glasgow, et du MEPC 77 (automne 2021), de nombreux Etats, dont la France, ont souligné que l'objectif actuel de l'OMI de réduire les émissions de GES du transport maritime de 50 % d'ici 2050 ne va pas assez loin pour faire face à l'impact de l'industrie mondiale du transport maritime sur le changement climatique.

On reproche à l'OMI sa politique des petits pas, son manque d'ambition, sa lenteur législative et son absence de moyens de contrôle et de sanctions, d'où une application des Conventions internationales à géométrie variable.

Si le mode de fonctionnement de l'OMI est lent et progressif, c'est parce que son processus décisionnel est basé sur le consensus. Pour aller de l'avant, il lui faut faire des compromis ; les tensions entre les parties prenantes et les intérêts divergents des Etats membres conduisent souvent à des tractations.

Selon l'analyse de l'ISEMAR d'avril 2022 sur les Relations internationales, économie et transport maritime, seule une poignée d'Etats mène en pratique le jeu des négociations en raison de leurs expertises techniques et de leurs réseaux d'influence. Sur les sujets climatiques trois groupes émergent :

- le premier est le plus favorable à des mesures environnementales ambitieuses. Il est issu des pays occidentaux et plus précisément du Nord de l'Europe avec la Norvège et les États européens actifs comme l'Allemagne ou la France, mais aussi les États-Unis et certains États du Pacifique (*Iles Marshall, Iles Salomon*),
- le deuxième comprend le Japon, Singapour, la Corée du Sud et l'Indonésie que l'on peut qualifier d'intermédiaires,
- le troisième mené par la Chine compte parmi ses membres le Brésil, l'Argentine, l'Inde, les Emirats Arabes Unis, l'Afrique du Sud. Ce bloc est prudent sur les mesures climatiques pour les raisons suivantes, économie en berne et/ou très forte dépendance au transport maritime international. Leur stra-

tégie n'est en général pas celle d'une opposition frontale, mais à aboutir à un accord a minima dont l'efficacité est très discutable.

En dehors de ces groupes d'influence, l'OMI permet aux représentants du transport maritime tels que ICS, BIMCO, WSC, ainsi qu'à des ONG représentant les intérêts de la société civile (associations professionnelles de défense de l'environnement) d'accéder aux négociations via un statut d'observateur et de contribuer à l'élaboration du droit international. Parmi ces ONG de défense de l'environnement, on peut citer notamment le *World Wide Fund for Nature (WWF)*, *International Union for Conservation of nature and Naturel Ressources (IUCN)*, *Greenpeace International*. Ces ONG ont permis de faire avancer les travaux relatifs aux zones particulièrement vulnérables ou encore ceux relatifs à la gestion des eaux de ballast.

A noter que si la Commission européenne dispose d'un statut d'observateur, elle ne s'exprime que très rarement. Une ligne générale commune est négociée et établie par les Etats membres de l'UE au moment des négociations à l'OMI.

Il n'y avait pas de décisions clés attendues à l'ordre du jour du MEPC 78. Les grandes batailles sont à venir, cependant la 78^e session du MEPC s'est soldée par quelques avancées :

- la validation d'une zone à émissions contrôlées pour la Méditerranée,
- l'amorce des travaux sur les mesures de long terme qui pourrait déboucher sur une tarification du carbone,
- une révision de la stratégie de décarbonation du transport maritime d'ici 2023 afin d'en renforcer les objectifs pour atteindre une flotte zéro émission d'ici 2050 au plus tard.

Bien que les réunions des comités attirent toute l'attention, une grande partie du travail est effectué par des « groupes de travail intersessions ». L'idée est de demander à des experts de travailler sur les problèmes à l'étude, d'examiner divers avis d'Etats membres et d'ONG qui sont présentés par écrit, puis de proposer des recommandations à débattre et à voter.

Un premier groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES des navires (ISWG-GHG 11) s'est tenu à distance du 14 au 18 mars 2022. Il a été suivi par un second groupe (ISWG-GHG 12) qui s'est tenu du 16 au 20 mai.

■ Le déroulement de la session

Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) a tenu sa soixante-dix-huitième session à distance du 6 au 10 juin 2022. Ont assisté à la session 122 délégations d'Etats membres, 7 délégations observatrices d'organisations intergouvernementales, et 50 délégations observatrices non gouvernementales (ONG).

La délégation française était représentée par M. Damien Chevallier, représentant permanent de la France à l'OMI, en qualité de « membre présent ». Assistaient à la réunion à distance plusieurs fonctionnaires de la Direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), dont certains ont fait partie des groupes de travail, et des représentants du BV, d'Armateurs de France et de l'AFCAN.

Les trois dernières sessions du Comité, MEPC 75, 76 et 77 s'étaient tenues en mode virtuel. En raison des heures réduites des réunions virtuelles, le Comité n'est parvenu, à aucune de ces occasions, à examiner l'ordre du jour complet des sessions respectives. En conséquence, l'examen d'un certain nombre de points a été reporté.

Afin de rattraper le retard qui s'est accumulé au cours des trois dernières sessions, et en même temps d'accorder suffisamment de temps pour l'examen de points importants, tels que la réduction des émissions de GES provenant des navires, le président a obtenu l'accord du Comité pour allonger la durée des séances plénières du MEPC 78.

En conséquence, les séances plénières ont eu lieu du lundi 6 au vendredi 10 juin de 10 h à 15 h (UTC +1), avec une pause d'une demi-heure, de 12 h 30 à 13h.

■ Allocution du Secrétaire général

Le Secrétaire général a commencé par évoquer la préoccupation de la communauté maritime concernant la sécurité des gens de mer dans la région de la Mer Noire et de la Mer d'Azov, l'impact du conflit armé sur l'environnement maritime. Il a encouragé tous les Etats membres à collaborer aux moyens d'assurer la protection des gens de mer et du milieu marin.

Il a ensuite énuméré les points principaux des travaux à assurer par le Comité :



- achever la révision de la stratégie initiale sur la réduction des émissions des GES des navires,
 - développer un paquet de mesures de réduction des GES à moyen terme,
 - progresser dans la transition des combustibles fossiles vers des combustibles à zéro carbone,
 - adopter des lignes directrices pour les mesures à court terme,
- D'autres sujets, selon lui, méritent aussi d'être pris en compte :
- la proposition visant à désigner la mer Méditerranée en tant que zone des émissions de soufre,
 - le problème des déchets plastiques provenant des navires et le marquage des engins de pêche,
 - la gestion des eaux de ballast et l'examen de la convention BWB,
 - les directives concernant les systèmes antisalissures des navires, et la convention AFS,
 - les amendements à MARPOL concernant les ports de la région Arctique.

■ Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour comprenait les points importants suivants :

Point 3 : Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires ;

Point 4 : Organismes nuisibles dans les eaux de ballast ;

Point 5 : Prévention de la pollution de l'atmosphère ;

Point 6 : Rendement énergétique des navires ;

Point 7 : Réduction des émissions de GES provenant des navires ;

Point 8 : Activités de suivi découlant du plan d'action traitant le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires ;

Point 9 : Prévention de la pollution et intervention ;

Point 11 : Identification et protection des zones spéciales, des zones de contrôle

des émissions, des zones maritimes particulièrement vulnérables.

Trois groupes de travail virtuels ont été constitués :

1. Groupe de rédaction sur les amendements aux instruments obligatoires,
2. Groupe d'étude sur les eaux de ballast,
3. Groupe technique sur la désignation des zones spéciales.

Les répercussions du conflit armé entre l'Ukraine et la Fédération de Russie sur les transports maritimes internationaux et le milieu marin

Les répercussions du conflit armé opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine ont fait l'objet des délibérations d'une partie de la première journée de la session.

Le Comité a examiné les résultats des travaux de la 35^e session extraordinaire du Conseil de l'OMI à ce sujet demandant aux comités de l'OMI d'étudier les moyens d'appuyer les efforts déployés par les Etats membres et les ONG pour aider les gens de mer et les navires de commerce touchés.

Le Comité a noté entre autres que :

- le *LEG 109* avait inscrit à l'ordre du jour du Comité juridique un nouvel alinéa intitulé « Avis et recommandations au sujet de l'application des instruments de l'OMI ;

- le *MSC 105* avait invité le Conseil à adopter la résolution MEP sur les mesures à prendre pour faciliter l'évacuation d'urgence des gens de mer de la zone de la mer Noire, de la mer d'Azov et des alentours, devenue zone de guerre suite à l'invasion de l'Ukraine

par la Fédération de Russie ;

- le *Comité FAL* avait fait part de ses préoccupations quant aux conséquences de la tentative d'annexion de la Crimée par la Fédération de Russie en 2014 sur l'application de la Convention FAL dans les zones maritimes de la mer Noire, de la mer d'Azov et du détroit de Kertch et avait prié instamment la Fédération de s'abstenir de harceler les navires de commerce et les gens de mer dans ces régions.

L'Ukraine a pris la parole pour dénoncer les actions illégales commises par la Fédération de Russie en mer Noire. Elle a insisté sur la pollution qui envahit les eaux de la mer Noire, de la mer d'Azov et des eaux adjacentes à la Crimée. La pollution s'est aggravée du fait de la destruction des navires bombardés par la Fédération de Russie. Les substances nuisibles déversées en mer d'Azov et en mer Noire ont provoqué la mort de milliers de dauphins. La faune marine a été détruite par les sonars actifs des navires, et la composition chimique de l'eau se détériore du fait de la fuite de produits chimiques.

L'Ukraine condamne l'agression perpétrée par la Fédération de Russie, qui menace son intégrité territoriale et sa souveraineté, y compris ses eaux territoriales.

Sur la base des délégations qui se sont exprimées, le Comité a pris entre autres les décisions suivantes :

- il a pris note de la décision du 35^e Conseil de l'OMI et de l'adoption de résolution du MSC 105, dans laquelle le Conseil condamnait fermement



l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie et exprimait sa profonde préoccupation concernant ses conséquences pour la navigation mondiale, la sécurité et la sûreté de la navigation dans la mer Noire et la mer d'Azov et la communauté maritime.

- il a exprimé ses préoccupations au sujet des conséquences des attaques perpétrées par la Fédération de Russie à l'encontre des navires de commerce pacifiques qui ont subi des dommages et ont entraîné des déversements de substances nuisibles pour le milieu marin.
- il a souligné à cet égard l'importance cruciale de la protection de l'environnement en temps de guerre, notamment en conformité avec les obligations internationales pertinentes en vertu du droit international humanitaire.
- il a instamment prié la Fédération de Russie de s'abstenir d'attaquer des navires de commerce et des infrastructures portuaires essentielles, qui pourraient entraîner des événements de pollution de zones maritimes par les hydrocarbures, produits chimiques et autres substances nuisibles.
- il a décidé de maintenir cette question à l'étude et invité les Etats membres à communiquer des rapports pertinents au Comité.

La délégation de la *Fédération de Russie* a demandé que les points suivants soient consignés dans le rapport :

- Les conclusions du Comité devraient reposer sur des faits et être fondées sur des preuves et ne sauraient être le résultat d'allégations faites par un ou plusieurs Etats. Des accusations vaines portant sur la mise à mal de la sécurité et de la sûreté dans la mer Noire et la mer d'Azov, en particulier le bombardement de navires de commerce, s'étaient révélées sans fondement. Au lieu de cela, les faits dont on disposait donnaient à conclure que c'était l'Ukraine qui avait bombardé des navires et des personnes innocentes.
- Dans le cadre de l'évaluation de la situation, il convenait de jauger la responsabilité et l'implication de toutes les parties en présence. La nature unilatérale des conclusions du Comité était inadmissible et provenait du silence fait sur les actions des autres parties en présence.
- S'agissant de l'exemple de la prétendue perturbation des chaînes d'appro-

visionnement alimentaire, il a été démontré qu'elle ne résultait pas des actes de la Fédération de Russie mais plutôt des mesures restrictives unilatérales prises à l'encontre de la Fédération de Russie.

Le Comité avait été informé de la mise en place du nouveau corridor humanitaire dans la mer d'Azov en vue de faciliter le départ en toute sécurité du port de Marioupol et de la modification du tracé du corridor humanitaire précédemment établi dans la mer Noire pour des raisons de sûreté.

■ Point 3. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires

Le Comité a adopté les amendements suivants à :

- L'Annexe I de MARPOL et au Code international pour la construction et l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) en ce qui concerne les portes étanches avec une date d'entrée en vigueur au 1er janvier 2024 et au 1^{er} juillet 2024, respectivement.
- L'appendice I de l'Annexe II de MARPOL mettant à jour la légende abrégée de la procédure d'évaluation des risques révisée du GESMP, avec une date d'entrée en vigueur prévue le 1er novembre 2023.

■ Point 4. Organismes nuisibles dans les eaux de ballast

Phase d'acquisition d'expérience associée à la Convention BWM

La Convention sur la gestion des eaux de ballast (BWM) est en vigueur depuis 2017 et vise à prévenir la propagation d'espèces aquatiques envahissantes dans les eaux de ballast. En 2017 le MEPC 71 a mis en place la phase d'acquisition d'expérience des eaux de ballast (EPB) – résolution MEPC 290 (71) – afin de procéder à un examen systématique et factuel de la Convention BWM, pouvant conduire à une révision de la Convention et à l'élaboration d'un ensemble d'amendements. Suite à l'examen du rapport d'analyse des données de l'EPB, le MEPC est convenu en principe d'élaborer un plan révision de la Convention BWM (CRP) et a créé un groupe de tra-

vail par correspondance sur la révision de la Convention BWM pour finaliser le CRP.

Le MEPC a également approuvé :

- *des directives sur les méthodologies qui peuvent être utilisées pour énumérer les organismes viables pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast,*
- *des lignes directrices pour les réévaluations dans le cas où des modifications ont été apportées à un système de gestion des eaux de ballast en tant que nouveau chapitre 12 dans la méthodologie révisée pour la collecte d'informations et la conduite des travaux du groupe de travail sur les eaux de ballast du GESAMP.*

■ Point 5. Prévention de la pollution de l'atmosphère

Eaux de rejet provenant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (dispositifs EGC)

Le Comité a approuvé :

- *la circulaire MEPC sur les directives de 2022 relatives à l'évaluation des risques et des incidences de l'eau de rejet provenant des dispositifs EGC,* afin de fournir des informations sur la méthodologie recommandée pour les évaluations des risques et impacts à suivre par les États membres lorsqu'ils envisagent des réglementations locales ou régionales pour protéger les eaux et environnements sensibles de l'eau de décharge des EGCS.
- *la circulaire MEPC sur les orientations de 2022 concernant la livraison des résidus des dispositifs EGC aux installations portuaires,* fournissant les meilleures pratiques destinées à aider les exploitants de navires et les États du port à assurer la gestion et l'élimination appropriées des résidus d'EGCS et des eaux de rejet stockées des EGCS dans les installations de réception portuaires.

Point d'éclair dans la note de livraison de soutes

Le Comité a approuvé le *projet d'amendements à l'appendice V de l'Annexe VI de MARPOL* pour adoption par le MEPC 79, afin d'inclure le point d'éclair du fuel-oil ou une déclaration selon laquelle le point éclair a été mesuré à ou au-des-

sus de 70° en tant que renseignement obligatoire dans la notation de livraison de soutes.

■ Point 7. Réduction des émissions de GES provenant des navires

Révision de la stratégie initiale de l'OMI sur la réduction des GES provenant des navires

Le Comité a réitéré son engagement à revoir et à renforcer la stratégie initiale de l'OMI à ce sujet. Les débats en plénière ont porté sur le renforcement des nouvelles ambitions pour 2050, la manière d'assurer une transition équitable et juste et les moyens permettant de s'assurer que le processus d'achèvement de la révision de la stratégie initiale sera achevé avant le MEPC 80.

A l'issue d'un échange de vues approfondi et constructif au cours duquel plus de 70 délégations d'Etats membres et d'ONG ont pris la parole, et après avoir entendu l'intervention du Secrétaire général pour encourager les membres du Comité à continuer dans cet excellent esprit de collaboration, le Comité :

- a renouvelé sa détermination à relever le niveau d'ambition de la stratégie initiale et à poursuivre le processus de révision de cette dernière afin qu'elle puisse être adoptée avant le MEPC 80,
- est convenu de recommander au Conseil la tenue d'une réunion intersessions avant le MEPC 80, c'est-à-dire l'ISWG-GHG 13, d'inclure le processus de révision de la stratégie initiale dans le mandat de cette réunion, et de constituer un groupe de travail sur la réduction des GES au MEPC 79,
- est convenu de demander au Conseil

d'approuver la tenue de deux réunions intersessions de ce groupe de travail entre le MEPC 79 et le MEPC 80

Elaboration d'un ensemble de mesures de réduction des émissions de GES à moyen terme

Le Comité a noté les progrès réalisés par le groupe de travail sur la réduction des émissions de GES des navires (ISWG-GHG 12) dans la poursuite de l'élaboration de l'élaboration d'un « ensemble de mesures envisageables à moyen terme » intégrant divers éléments techniques (par exemple une norme relative aux combustibles à faible émission de GES et/ou le renforcement des mesures de l'OMI concernant l'intensité carbone) et des éléments de tarification du carbone (par exemple une mesure fondée sur le marché).

Il a noté également la proposition visant à créer un Conseil international de recherche et de développement maritimes (IMRB).

A cet égard, le Comité a noté que la proposition visant à créer l'IMRB/F serait examinée en amont avec l'ensemble des mesures envisageables à moyen terme.

Néanmoins il a noté la nécessité d'informations supplémentaires sur les mesures proposées à moyen terme qui seraient soumises au prochain ISWG-GHG.

Directives adoptées pour soutenir la mesure à court terme

Le Comité a adopté une série de lignes directrices pour soutenir la mise en œuvre de la mesure à court terme visant à réduire l'intensité carbone des navires conformément aux délais fixés dans la stratégie initiale de l'OMI en matière de GES.

La mesure court terme entre en vigueur le 1er novembre 2022 et introduit l'indice d'efficacité énergétique des navires

existants (EEXI), l'indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel obtenu et un plan renforcé de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP). Les directives comprennent celles relatives à la méthode de calcul de l'EEXI, le SEEMP révisé et aux éventuels facteurs de correction pour le CII.

Le Comité a également approuvé le projet d'amendements à l'appendice IX de l'Annexe VI de MARPOL sur la communication des valeurs EEXI et CII au système de collecte des données de l'OMI (DCS). Il a décidé en outre de charger l'ISWG-GHG 13 de poursuivre la révision du DCS de l'OMI.

Entre-temps l'ISWG-GHG 13 est également chargé de compléter l'examen des enseignements tirés de l'évaluation exhaustive des incidences de la mesure à court terme, et en particulier d'achever la révision de la « procédure d'évaluation des incidences des mesures envisageables sur les Etats côtiers ».

Elaboration de directives sur le cycle de vie (directives ACV)

Le Comité a pris note des échanges de vues qui avaient eu lieu au sein de l'ISWG-GHG 11 au sujet de l'élaboration de directives concernant l'intensité des émissions de GES des combustibles pour moteurs marins sur l'ensemble de leur cycle de vie. Il a constitué un groupe de travail par correspondance à ce sujet. Les directives ACV permettront de calculer, du puits au sillage, y compris les valeurs d'émission du puits au réservoir et du réservoir au sillage, l'ensemble des émissions de GES liées à la production et à l'utilisation des combustibles de substitution pour moteurs marins.

■ Point 8. Activités de suivi découlant du plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires

Registre des ordures – projet d'amendements à l'Annexe V de MARPOL

Le Comité a approuvé le projet d'amendements à l'Annexe V de MARPOL, visant à rendre le registre des ordures obligatoire également pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et inférieure à 400, tel qu'il figure à l'annexe 18, en vue de l'adoption des amendements au MEPC 79.



Marquage des engins de pêche

Le Comité a noté les travaux en cours au sein du PPR 9 sur le marquage des engins de pêche, identifié comme une action clé afin de réduire les déchets plastiques marins provenant des engins de pêche perdus, abandonnés et rejetés. Après discussion, le Comité a chargé le PPR d'élaborer des *projets d'amendements à l'Annexe V de MARPOL et des directives connexes* en vue de rendre obligatoire le marquage des engins de pêche.

Le Comité a également chargé le PPR d'élaborer une circulaire MEPC afin de promouvoir la mise en place de dispositifs de marquage des engins de pêche et les directives de la FAO sur le marquage des engins de pêche.

■ Point 9. Prévention de la pollution et intervention

Actualisation des projets de directives concernant les systèmes antisalissure sur les navires

Le Comité a adopté les projets de résolutions MEPC suivantes :

1. la résolution MEPC intitulée « Directives de 2022 pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires » ;
2. la résolution MEPC intitulée « Directives de 2022 pour l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires » ;
3. la résolution MEPC intitulée « Directives de 2022 pour les visites et la délivrance des certificats concernant les systèmes antisalissure sur les navires ».

Projet d'amendements à MARPOL et aux directives connexes pour per-

mettre aux Etats disposant de ports dans la région de l'Arctique de conclure des arrangements régionaux sur les installations de réception portuaire

Le Comité a approuvé les projets d'amendements à MARPOL suivants :

MARPOL I (pétrole) – MARPOL II (substances liquides nocives) – MARPOL IV (eaux usées) – MARPOL VI (pollution de l'air).

Et les projets d'amendements connexes aux directives de 2022 pour l'élaboration d'un plan régional d'installations de réception.

Point 11. Approbation de la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre en mer Méditerranée

Le Comité a décidé de désigner la totalité de la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions, ce qui signifie que les navires devront à partir de 2025 se conformer à des contrôles plus stricts pour les émissions d'oxyde de soufre. Dans les zones de contrôle des émissions, la limite de la teneur en soufre de fuel-oil utilisé à bord des navires est de 10 % masse par masse (m : m), tandis qu'en dehors de ces zones, la limite est de 0,50 % m/M.

Le Comité a approuvé les propositions d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL, en vue de leur adoption par le MEPC 79, qui désigneront la mer Méditerranée dans son ensemble, en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules. L'amendement pourrait entrer en vigueur à la mi-2024,

la nouvelle limite prenant effet à partir de 2025.

■ Commentaires

Si une nette majorité des délégués au MEPC 78 était favorable à la révision de la stratégie de l'OMI pour décarboner le transport maritime d'ici 2050, beaucoup ont été déçus par les résultats des mesures prises par le Comité concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires.

La *Chambre Internationale de la Marine Marchande (ICS)*, qui représente 80 % de la flotte marchande mondiale, a exprimé sa frustration face au manque de progrès de l'OMI sur un plan visant à créer un fonds de R&D d'environ 5 milliards de dollars pour les technologies et le carburant sans carbone, financé grâce à un fonds de 2 \$ la tonne taxé sur le carburant marin.

L'ICS estime qu'en refusant de faire avancer le fonds de R&D, « l'OMI a gâché son opportunité de lancer une action rapide vers des technologies zéro carbone qui seront vitales si nous voulons décarboner complètement d'ici 2050 ». Elle estime que ce sont des manœuvres politiques à courte vue qui ont conduit à l'échec de la proposition.

La *Clean Shipping Coalition (CSC)* a en particulier qualifié les résultats du MEPC de « petits pas vers l'augmentation de l'ambition de décarbonation » et a déclaré qu'une action immédiate manquait toujours.

René TYL

Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française



photo E. Guegueniat

CESMA :

SEMINAIRE A GENES - ITALIE

6 MAI 2022

Le même jour que l'assemblée générale de CESMA un séminaire s'est tenu à Gênes au NH Collection Hôtel. Il a été ouvert en matinée par le capitaine Claudio Tomei, président d'USCLAC, par des mots de bienvenue et de remerciements envers les intervenants et l'assistance, étant persuadé de l'intérêt que ce séminaire allait susciter chez les capitaines.

Ensuite, le capitaine Dimitar Dimitrov, président du CESMA, a également prononcé quelques mots, mentionnant les problèmes les plus importants des capitaines actuellement. La pandémie Covid-19 et maintenant la guerre en Ukraine ont complètement changé notre monde. Les restrictions de voyage et la situation dangereuse en mer Noire et en Europe de l'Est affectent la sûreté et la sécurité mondiales ainsi que l'économie planétaire. La pandémie a affecté les conditions de travail dans le monde maritime, les marins devant se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail et rentrer chez eux. Les retards dans les relèves ont créé de la fatigue et ont aggravé l'atmosphère sociale à bord des navires. Avec la charge administrative croissante pour les capitaines de navire, tous les éléments mentionnés ci-dessus ont rendu la vie des gens de mer et en particulier celle des capitaines plus stressante et plus occupée. La guerre en Ukraine complique encore plus le transport maritime. L'Ukraine étant l'un des plus grands pays fournisseurs de main-d'œuvre au monde, de nombreux marins ukrainiens ont été contraints de rester à bord des navires plus que le temps normal car ils ne pouvaient pas rentrer chez eux. Grâce aux institutions internationales et aux sociétés de manning, de nombreuses familles de marins ont été évacuées de la zone de guerre et sont maintenant en exil dans toute l'Europe. Le capitaine Dimitrov a également souligné les problèmes du monde du transport maritime tels que la numérisation, la cybersécurité, la décarbonation et l'automatisation, sujets qui seront abordés lors de ce séminaire.

Puis il y a eu les mots de bienvenue de M.

Marco Bucci, maire de Gênes, M. Paolo Emilio Signorini, président de l'Autorité portuaire des ports de Gênes, M. Sergio Liardo, directeur maritime de la garde côtière - Ligurie.

Dans un premier temps, Mme Paola Strata, représentant M. Eugenio Massolo, président de l'Académie italienne de navigation basée à Gênes, a fait une présentation intitulée « Le rôle de l'Académie et son offre pour les étudiants ». L'Académie italienne de la marine marchande a été créée en 2005, puis est devenue une fondation publique ITS, reconnue par le ministère italien de l'Education et le ministère italien des Transports en 2010. Elle fournit bien sûr des services d'enseignement et de formation en pleine conformité avec les normes ISO 9001 et STCW 2010. L'Académie est également le siège de l'une des trois agences d'éducation et de formation de l'OMI (International Maritime Safety Security and Environment Academy - IMSSEA) qui représente un organisme de référence mondiale pour l'éducation et la formation maritime.

■ Première partie "Unmanned vessels : master ashore? The masters' responsibility"

Premier intervenant, M. Michele Martelli de l'Université de Gênes a parlé de la recherche actuelle sur les navires autonomes. Après quelques définitions MASS, il est intervenu sur l'infrastructure de recherche ShIL (Ship-In-the-Loop). ShIL est un projet lancé en 2020 développé par certains départements de l'Université de Gênes et cofondé par la Région Ligurie. Il s'agit d'un environ-

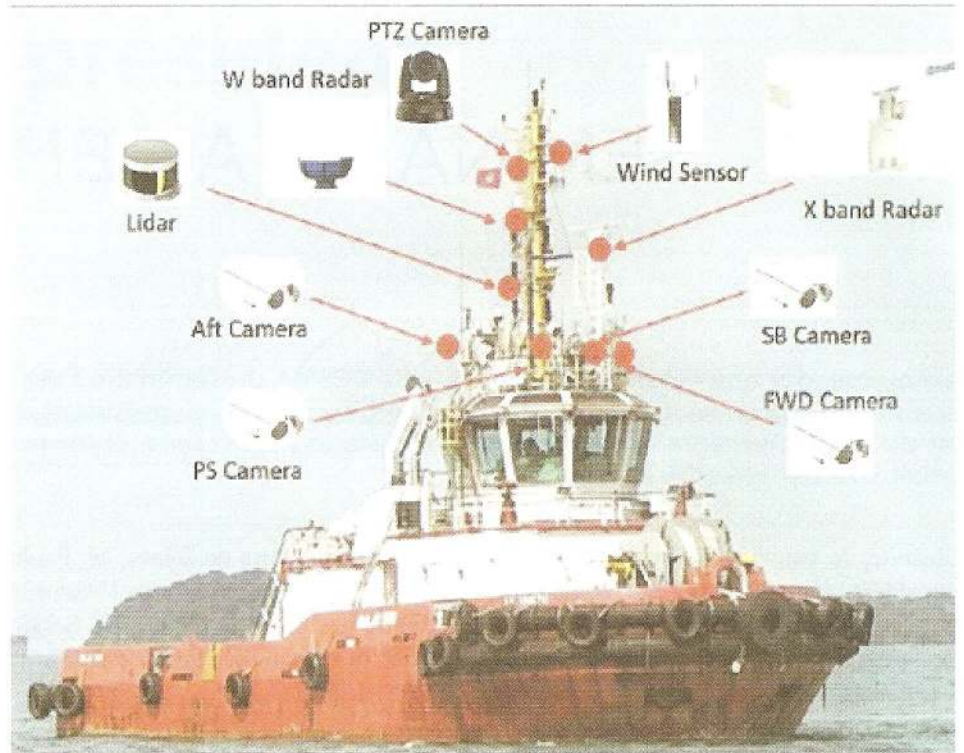
nement de co-simulation dans lequel le comportement dynamique et les capacités autonomes du navire, du port, de la cybernétique peuvent être pilotés simultanément. Les étapes sont le simulateur de navire, les stations de contrôle à distance, les navires à l'échelle du modèle et les capteurs. Il a donné des exemples sur la position dynamique et l'accostage automatique (contrôle de mouvement à basse vitesse), le suivi de cible et l'évitement de collision (contrôle de mouvement à grande vitesse). Zones d'essais des navires autonomes : les Grands Lacs et les fjords.

Deuxième intervenant, M. Andrea Leboffe, RINA, sur le cadre réglementaire, le rôle et la responsabilité du capitaine. Opération à terre : un "e-capitaine" pour commander plusieurs navires. Il convient de définir la norme minimale pour le personnel basé à terre. L'avenir est 2025 pour les navires autonomes côtiers et 2035 pour les MASS océaniques. Les avantages du MASS : coûts opérationnels réduits (pas ou très peu d'équipage à bord, optimisation de la flotte, moindre coût de maintenance), navires plus petits, autodiagnostic et assistance à distance, optimisation de l'énergie à bord (maintenance et navires verts).

Il existe des règles internationales (circulaires de l'OMI), des règles nationales et juridictionnelles (circulaires des autorités du pavillon et du port) et des règles techniques (exigences de classe). Puis il est revenu sur la circulaire MSC.1/1638 du 3 juin 2021. Pour les MASS 1 & 2, le capitaine à bord est toujours responsable. Pour MASS 3, le rôle et la responsabilité du capitaine doivent être renouvelés / modifiés. Pour MASS 4, le rôle et la res-

responsabilité du capitaine sont à définir. Le rôle du capitaine passe de “mer” (exploitation du navire par la prise de décision du capitaine, éventuellement soutenue par un gestionnaire à terre) à “terre” (exploitation du navire par la prise de décision à terre). Les enjeux sont de définir un statut juridique de navire autonome, d’élaborer des standards de formation et de qualification et d’identifier les enjeux et aléas technologiques (dispositions générales agréées, scénarios d’urgence, cybersécurité, sécurité d’exploitation en zone abritée et interaction avec d’autres navires et installations terrestres).

Ensuite, M. Leendert Bal, chef du département sûreté, sécurité et surveillance de l’EMSA, a pris la parole pour « Discussion récente à l’OMI sur les navires sans pilote et l’implication de l’EMSA dans MASS ». Il est revenu sur le résultat validé par le MSC 103 et les quatre degrés d’autonomie. À propos des activités de l’EMSA sur MASS, il a mentionné l’étude SAFEMASS qui était une étude des risques et des problèmes réglementaires de cas spécifiques de MASS, qui peut être téléchargée sur le site Web de



l’EMSA. Actuellement, l’EMSA travaille également sur les services numériques appropriés, sur les compétences nécessaires aux gens de mer employés dans les centres de contrôle à distance, sur les questions de cybersécurité et

bien sûr sur les questions réglementaires. Il s’est concentré sur l’étude de l’outil d’évaluation basé sur les risques (RBAT). RBAT est mené par DNV et son objectif est de créer un outil logiciel capable d’évaluer le risque de savoir si

	Short Sea Cargo	Small passenger ferry	Ropax ferry
Length	80 m	15 m	120 m
RCC	- Vessel Operator - Chief Engineer	- Vessel Operator	Vessel Operator
Vessel Manning	Unmanned	Unmanned (with passengers)	Reduced Manning - Bridge crew - Deck crew
Fleet size	3 sister vessels	10 sister vessels	5 sister vessels
Area of operation	Enclosed and open waters	Enclosed/sheltered waters	Short route in narrow waters (fjord)
Concept-function combination #1	Arrival in port – perform harbour manoeuvring	Transit to location – navigate through sheltered waters in high traffic	Arrival in port - perform docking
Concept-function combination #2	Transit to location – perform collision and grounding avoidance	Transit to location - perform collision and grounding avoidance	Activities in port – maintain position & charge
Concept-function combination #3	Activities in port – perform loading & unloading	Transit to location – maintain communication	Depart from port – Embark/disembark, operate ramp and manoeuvre
Concept-function combination #4	Transit to location – handle loss of communication link	Emergency response in transit –perform evacuation	Transit to location – handle blackout

l'introduction d'un mode d'automatisation accru ou nouveau est au moins aussi sûr que la navigation conventionnelle. Cette étude comporte trois parties : développer le cadre de l'outil (jusqu'à mi-2021), développer la première version de l'outil avec des fonctionnalités limitées (mi-2021 à mi-2022) et développer la version complète de l'outil (pour mi 2023). La deuxième partie de l'étude consiste à tester l'outil sur des cas d'utilisation et des fonctions spécifiques pour certains navires (voir figure ci-contre).

Sa conclusion était d'avancer pas-à-pas, mais pas trop vite, car nombre de conventions sont concernées.

Le dernier intervenant de cette première partie du séminaire a été M. Giacomo Garavone, Confederazione Italiana Armatori, sur « le rôle du facteur humain » pour les navires sans équipage. Il a évoqué le cas du Maju 510, un remorqueur autonome à Singapour. Ce remorqueur a été le premier navire au monde à recevoir les notations de navigation autonome et télécommandée d'ABB, également le premier navire battant pavillon de Singapour à recevoir la marque autonome de MPA, et le premier remorqueur en Asie du Sud pouvant être exploité par manette de télécommande. Il s'agit d'un remorqueur modernisé avec l'installation d'une suite de capteurs autonomes, la cabine équipage étant transformée en une

salle de contrôle autonome et bien sûr une passerelle avec contrôle à distance et autonome (voir photo ci-dessus).

Quelques questions à la fin de cette première partie.

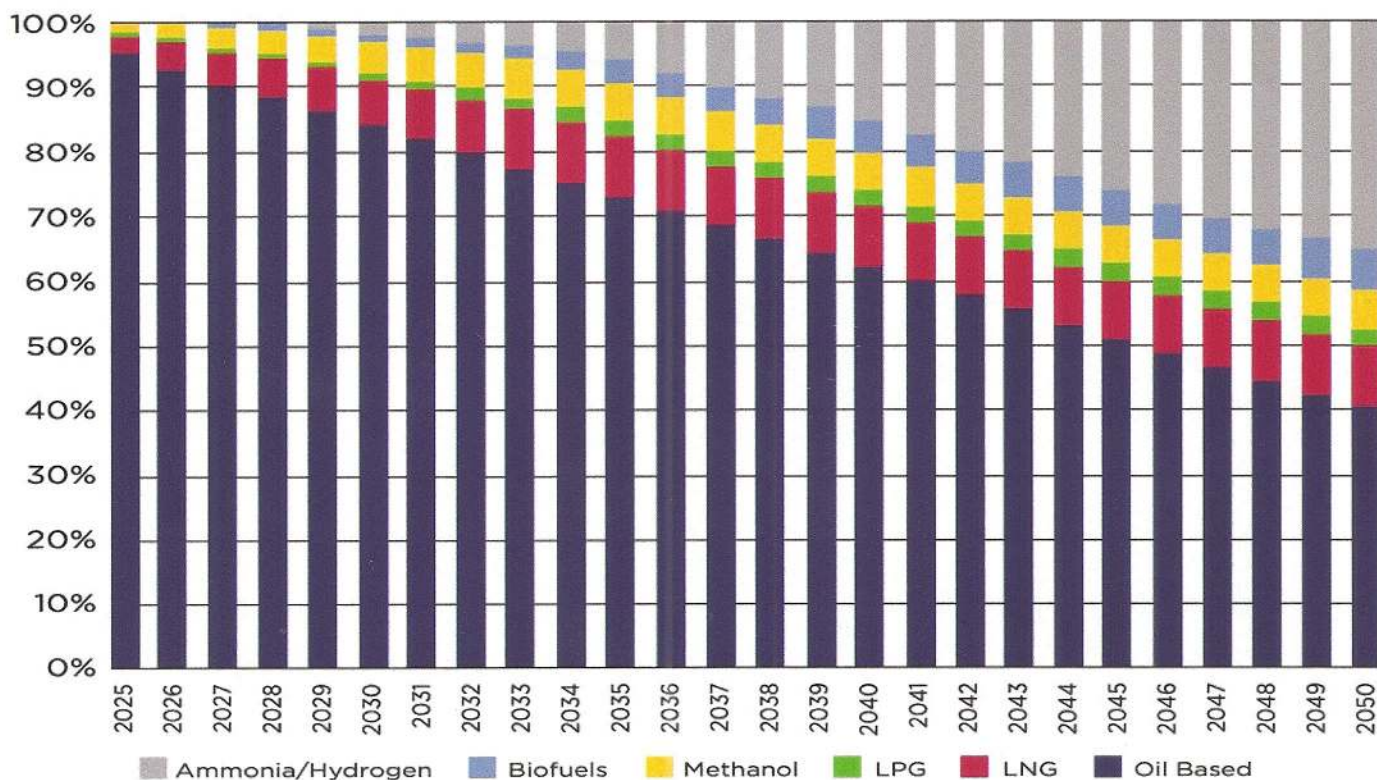
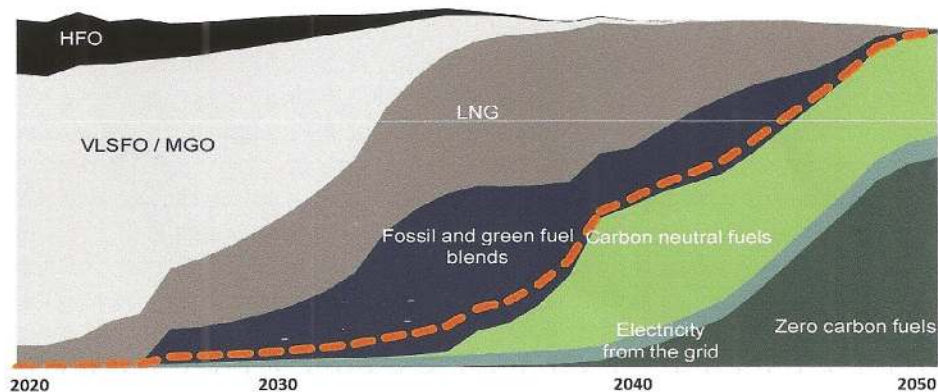
La première : "who make fast the tug?"

Ensuite, les communications entre le navire et le remorqueur sont actuellement directes, avec bien sûr la possibilité d'une mauvaise compréhension lors de ces communications. Avec cette solution, les communications sont multipliées par deux, l'une vocale du navire vers la salle de contrôle à terre, l'autre électronique de la salle de contrôle vers le remorqueur autonome. Deux modes de communication créent-ils moins de malentendus ou d'erreurs qu'un seul?

Aussi la question de la responsabilité en cas d'incident. Capitaine du navire ? Opérateur de la salle de contrôle à terre ? Question restée sans réponse.

Deuxième partie "LNG powered ships, what future and safety?"

Le premier intervenant a été M. Stefano Massina, président Assarmatori pour « La solution GNL : de l'outil de transition au carburant stratégique ». En ce qui concerne l'avenir, les échéances pour la disponibilité attendue des technologies de carburants alternatifs sont au mieux pour 2030 pour une utilisation à bord. Déjà les navires en opération utilisant du GNL, du méthanol ou sur batterie représentent 0,50% de la flotte mondiale, mais les navires en commande représentent déjà 11,84% avec l'ammoniac, l'hydrogène et le GPL ajoutés au GNL, au méthanol et à l'électricité. Les solutions sont l'électrification des navires pour le transport maritime à courte distance et le biocarburant pour les navires océaniques.



Deuxième intervenant, M. Alberto Bottarel, garde côte, Capitainerie de Gênes, a présenté « L'utilisation du GNL comme carburant à bord – Les règles internationales en vigueur ».

Pour le carburant GNL, le navire doit se conformer au code IGC et aux cours de qualification de base et avancée pour l'équipage en service conformément à la convention STCW. La formation avancée comprend au moins un mois de service en mer (avec un minimum de trois opérations de soutage) à bord de navires soumis au Recueil IGF. Le certificat de qualification / capacité est valable cinq ans et peut être renouvelé après une formation de recyclage appropriée ou la preuve d'avoir conservé le niveau de compétence requis au cours des cinq années précédentes.

Le troisième orateur a été le capitaine Massimo Garbarino, capitaine de navire chez Costa, ayant commandé Aida Prima. Il a suivi une formation spécifique avant d'utiliser le GNL comme carburant pour générateurs. La première opération de soutage a duré 10 heures dont seulement 2,5 heures de pompage, le reste du temps étant consacré aux tests des équipements et au remplissage des documents de sécurité et d'administration. Il a également noté que les opérations passant, le pourcentage de temps de pompage dans une opération de soutage augmentait, l'équipage étant plus et mieux formé pour de telles opérations.

Puis il y a eu M. Giampiero De Cubellis, Wärtsilä, « Des navires GNL aux carbu-

rants du futur et aux navires autonomes ». La transition vers les carburants verts sera lente mais implacable. Les clients doivent investir dans la flexibilité du carburant pour éviter le risque d'actifs bloqués. Les conversions de carburant joueront un rôle essentiel dans la transition du carburant pour les navires existants comme pour ceux construits au cours de cette décennie et de la prochaine.

Passer d'une filière mono carburant à une filière multicarburant :

Concernant les carburants du futur, il est important de souligner que l'on parle de carburants verts. Verts, ce qui signifie qu'ils sont fabriqués synthétiquement, à base d'hydrogène, et sont produits en utilisant des énergies renouvelables.

Hydrogène vert : ne fait pas référence à l'hydrogène produit à partir de méthane car cela ne ferait qu'augmenter les émissions de GES. C'est un élément essentiel dans la plupart des carburants synthétiques. Dans le transport maritime à courte distance avec une législation stricte sur les émissions et des possibilités de soutage fréquentes, il peut offrir une compensation de faible densité d'énergie à la production.

Ammoniac vert : en raison de sa densité d'énergie volumique relativement faible, il conviendra le mieux aux navires qui n'ont pas de contraintes d'espace. La toxicité est un défi pour les navires à passagers. Ce sera l'un des principaux carburants que nous verrons à l'avenir. Des technologies pour les navires capables d'utiliser l'ammoniac existent déjà.

Méthanol vert : est également intéressant pour l'avenir, principalement en raison de la facilité de stockage à bord. Il n'a pas d'exigences spécifiques, n'a pas besoin d'être stocké à basse température ou sous pression. Mais les prix du carburant peuvent être plus élevés en raison de besoins énergétiques de production plus élevés.

Le dernier intervenant de cette deuxième partie du séminaire a été M. Massimo Figari, Université de Gênes pour « Réglementation et facteur humain » où il est dispensé des cours STCW sur les sciences et technologies maritimes. Les cours sont en anglais pendant cinq semestres de conférences plus un semestre de formation à bord, avec le soutien professionnel de Carnival Maritime et CNPC, sur la formation de base et avancée au GNL, avec un simulateur de processus GNL (voir ci-dessous). Les défis techniques ainsi que les facteurs humains sont pris en compte dans ces cours.

Bien sûr, cette deuxième partie du séminaire s'est terminée par quelques questions. Les facteurs humains et les habitudes qui pourraient éventuellement diminuer la sécurité des opérations. Cette partie était axée sur le GNL, mais il existe d'autres nouveaux carburants tels que l'éolien et les batteries.

Capt. Hubert Ardillon
CESMA Secretary general

