

AFCAN

informations



photo Cdt P. Blanchard

Le Cap Horn

N°138
JUN
2023



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

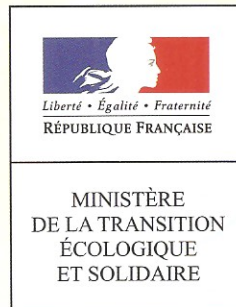
Tél. 0298 463 760 - Courriel : courrier@afcan.org

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
Éditorial	3
CMA CGM définitivement condamnée après le suicide d'un de ses commandants.....	4
Personne n'en veut, tout le monde en aura.....	5
OMI : Sous-comité Navigation communication, recherche, sauvetage.....	10
O.M.I. : 10e session du Sous-comité de la prévention, de la pollution, de l'intervention.....	16
Conférence Seafarers' mental health. 28 avril 2023 à Cork.....	22
Le CII, Carbon intensity index	29
Le navigant à l'international- Journée d'étude ENSM Le Havre	31
Le projet de voilure WISAMO	33
Textes publiés au Journal officiel au 1er trimestre 2023	35
Réunion de la Commission du bien-être des gens de mer du port du Havre - 11 mai 2023.....	36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2023

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	00010036210	71

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

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

Merci.

Conseil d'administration

Fin de mandat en 2023	Fin de mandat en 2024	Fin de mandat en 2025
B. Appery	J.P. Côte	H. Ardillon
P. Blanchard	T. Coubes	J. Casabianca
M. Guillemot	B. Derennes	C. Chabillon
F. Hardy	A. Jegu	F.X. Pizon
T. Jaouen	J. Portail	J.R. Varailon-Laborie
M. Prébot	H. Quéré	Y. de Villars

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François-Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Hauts-de-France & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

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

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *est-paris@afcan.org*

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

Cdt H. Ardillon : CESMA - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Le CII, quel impact sur les capitaines ?

Le CII (Carbon intensity indicator) lire « sea aïe aïe !!! » est la prochaine réglementation environnementale qui agite le milieu maritime en ce moment (voir le rapport du dernier MEPC dans AFCAN informations de mars dernier).

L'objectif est clair : réduire rapidement les émissions de GES (Gaz à effet de serre) du transport maritime. La méthode semble simple : on divise les émissions de CO2 par la distance parcourue multipliée par la capacité du navire et on obtient le CII. Les navires sont ensuite classés en catégories A, B, C, D, E (comme des lave-linges !) et les navires se trouvant dans les mauvaises catégories seront mis en demeure de s'améliorer sous peine de perdre leurs certificats.

L'application en revanche sera plus complexe et aura de nombreuses conséquences, certaines positives, d'autres plus problématiques.

Côté positif la pression est là sur les armateurs et les projets fleurissent pour diminuer l'impact carbone des navires, notamment les solutions véliques.

Les côtés négatifs sont liés à la méthode de calcul du CII : par exemple, avec deux navires identiques on peut avoir des CII très différents du fait de lignes commerciales différentes. En effet le facteur qui permet d'améliorer le plus facilement le CII d'un navire sans rien changer physiquement à ce dernier est la distance. Plus le navire fera de milles plus son CII sera bon, au contraire un navire qui fait des courts trajets et qui passe beaucoup de temps au port aura un mauvais index CII. Ceci amènera à plusieurs effets pervers. Par exemple pour garder un CII correct un armateur aura intérêt à faire faire le plus de milles à ses navires les plus émetteurs de CO2 et à garder ses navires plus écologiques sur les lignes courtes, ce qui est l'inverse de l'effet recherché. Autre effet : pour améliorer le CII on peut imaginer



que l'armateur demandera au capitaine non pas de choisir la route la plus courte mais au contraire une route plus longue pour artificiellement augmenter les milles parcourus. On voit bien les tensions qui en découleront entre l'affréteur qui souhaite que le navire arrive à l'heure et l'armateur qui doit faire suffisamment de milles pour que son navire conserve ses certificats. Il est déjà prévu des chartes parties dans lesquelles les affréteurs s'engagent à rendre le navire avec le même classement CII qu'au début du contrat. Qui se retrouvera donc pris entre le marteau et l'enclume ? Le capitaine comme toujours.

Tout n'est pas négatif dans cette histoire, on peut s'enthousiasmer du fait que les choses bougent enfin réellement et rapidement pour réduire notre impact carbone et que de nombreux projets voient enfin le jour. On peut aussi se réjouir du fait qu'il sera plus facile d'argumenter pour refuser un routage en orthodromie dans les hautes latitudes pour lui préférer une route plus longue, dans des latitudes plus clémentes, route plus sûre et plus longue (donc plus favorable pour le CII). Cependant les capitaines qui ont déjà perdu beaucoup de leur pouvoir de décision quant aux routes à suivre risquent de se retrouver à nouveau avec une pression supplémentaire à ce sujet.

Cdt. Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN

CMA CGM définitivement condamnée après le suicide d'un de ses commandants.

Le 31 janvier 2023, la Cour de cassation a rejeté le recours de CMA CGM rendant définitive sa condamnation à une amende pénale pour homicide involontaire après le suicide d'un commandant en 2011. La justice a donc estimé que CMA CGM avait « *commis une faute d'imprudence en lien indirect, mais certain avec le décès de Philippe DERUY* ».

Le commandant DERUY s'était donné la mort le 14 février 2011, quelques temps après une collision en mer du Nord alors qu'il était aux commandes du CMA CGM La Pérouse. Le lieutenant, à la passerelle au moment de la collision, avait été reconnu responsable, et le commandant DERUY avait été déchargé de toute responsabilité.

Il avait d'ailleurs réembarqué sur le CMA CGM La Pérouse pour, entre autres, former le commandant qui le remplaçait sur le navire – c'est dire la responsabilité que l'armement lui imputait – avant d'être muté à terre vers un poste non défini. Ce qui avait détérioré son état moral, déjà entamé par l'incident nautique.

À l'époque, l'AFCAN, dont j'étais le président, avait publié un communiqué de presse dont voici un extrait :

« *Cet événement dramatique met en lumière les conditions psychologiques très difficiles, quelque fois terribles, dans lesquelles les capitaines de navires exercent leur métier.*

Pour un capitaine qui aime son métier, lui retirer son commandement après un accident, et quel que soit le poste proposé à terre, est une lourde sanction bien réelle. Celui qui, jusque-là, avait la confiance totale de son armateur subit un véritable traumatisme, cette confiance, obtenue à la suite de dizaines d'années d'études, de formation et d'expérience à la mer disparaissant alors en quelques instants.



Malgré le discours ambiant sur le management, la prise en compte du facteur humain, et bien d'autres choses encore, les motifs de pression sur le capitaine n'ont jamais été aussi nombreux.

[...]

Loin de nous l'idée d'enlever la responsabilité du capitaine, mais il est nécessaire de lui donner les moyens de l'exercer, et de lui permettre de se défendre comme tout salarié. Le particularisme de cette fonction ne retire pas des droits élémentaires, à défaut de la considération et du respect qui malheureusement semblent plus rares aujourd'hui qu'hier. Nous pensons que ce drame doit au moins ouvrir les yeux des dirigeants des compagnies maritimes, et nous engager tous à œuvrer pour trouver des moyens d'amélioration si l'on veut éviter d'autres tragédies, et aussi maintenir un peu d'attractivité pour ce métier exigeant. »

Par la suite, l'AFCAN a été régulièrement en contact avec la famille (principalement son frère) du commandant DERUY qui avait décidé de porter plainte, un an après le drame, contre CMA CGM pour homicide involontaire. Jugement prononcé en 2020, suivi d'appel par CMA CGM.

CMA CGM définitivement condamnée – Satisfaction ?

OUI. Le contraire eut été injuste. Car c'est bien la « mauvaise gestion » de son personnel, dans le cas présent un capitaine, qui est condamnable, et condamnée. Même si je comprends que des sommes énormes sont en jeu dès qu'un navire existe, charge, décharge et navigue, le navire représente aussi un volet « humain ». Et ce sont souvent, pour ne pas dire toujours, les conditions de travail et de vie qui sont à l'origine du fameux « facteur humain » présent dans chaque incident de mer et de travail.

NON. On ne peut pas être satisfait qu'une compagnie de navigation, quelle que soit sa taille et sa notoriété, soit jugée pour de tels faits. Cela ne devrait tout simplement pas arriver.

Par contre, ce qu'il nous faut espérer, car c'est encore trop souvent le cas, c'est que ce jugement fasse réfléchir les armements sur leur comportement et la manière de gérer l'humain à bord, en cas, ou non, d'incidents. J'ai bien peur que ce ne soit qu'un vœu pieux.

Cdt Hubert ARDILLON
Vice-président AFCAN
Secrétaire général CESMA

Personne n'en veut, tout le monde en aura

Le vingtième anniversaire du naufrage du Prestige montre que malgré les progrès techniques réalisés, rien n'a été réglé pour les ports refuges notamment pour éviter les risques de marée noire sur les côtes.

Pour raviver les mémoires, nous publions une traduction libre de l'article écrit et publié en février 2012 puis à nouveau publié dans la revue des capitaines de navires espagnols «Recalada», numéro 194 de décembre 2022.

Un modèle d'irresponsabilité

Les trois accidents maritimes majeurs de pétroliers ces dernières années (Urquiola, Aegean Sea et Prestige) font ressortir une constante de gestion par l'autorité publique [espagnole (NDLR)] que l'on peut résumer ainsi :

Les trois accidents ont principalement été causés par des actions fautives de l'administration maritime devant une situation de risque techniquement complexe.

Aucune responsabilité de l'appareil bureaucratique impliqué n'a été reconnue à la suite de ses actions, ayant plutôt réussi à détourner ses responsabilités sur des facteurs secondaires, parmi lesquels se distingue la criminalisation des gens de mer.

En conséquence de ce qui précède, l'administration maritime espagnole n'a pas appris de ses erreurs et maintient des politiques de prévention et de gestion erronées.

Naturellement la machine s'est arrêtée et le pilote en a été informé.

A 09h30, l'Urquiola, avec le pilote à bord, a reçu un ordre très précis de l'autorité maritime, puis du commandement militaire de Marine : le navire devait immédiatement partir par le même chemin par lequel il est arrivé et s'éloigner jusqu'à 200 milles de la côte. Comme il fallait s'y attendre, si à l'entrée, avec moins de tirant d'eau et une plus grande hauteur de marée, le navire n'avait pas touché le fond, à la sortie, dans cette folle manœuvre, il s'est échoué définitivement, déchirant alors plusieurs citernes de cargaison à tribord.

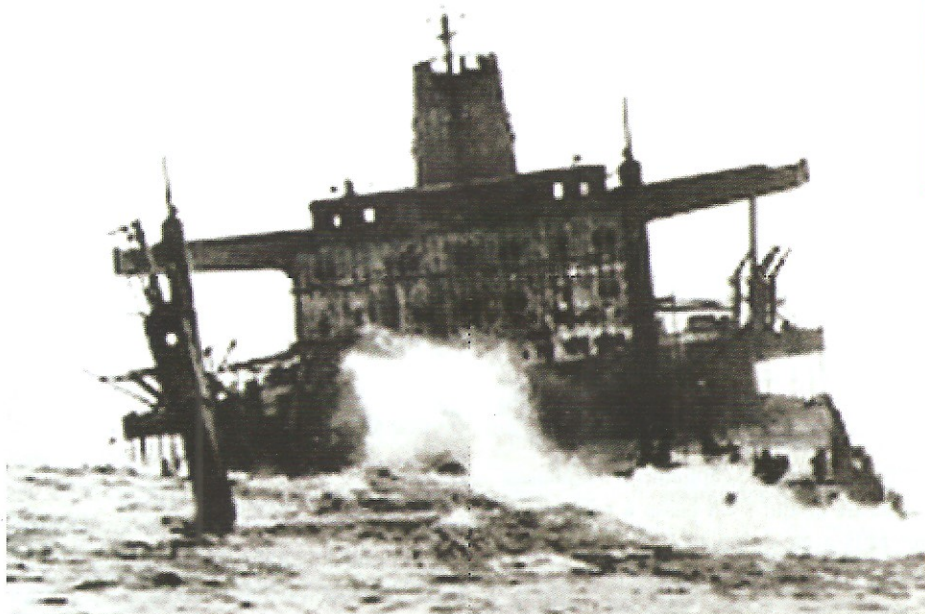
Quatre heures plus tard, un feu violent s'est déclaré sur l'Urquiola. Le pilote et le capitaine, restés à bord, ont dû se jeter à l'eau pour se sauver. A cinq heures de l'après-midi,

le pilote qui avait pu nager jusqu'à une plage voisine, est apparu, épuisé et couvert de pétrole brut. Ce n'est alors que les autorités ont demandé à un navire de la Croix-Rouge, le Blanca Quiroga, et à d'autres navires du port de rechercher le capitaine Francisco Rodriguez Castelo. Ils ne l'ont pas trouvé. Son corps sans vie a été retrouvé deux jours plus tard.

Dès le début, les autorités maritimes, protégées par le système politico-juridique alors en place, s'attachèrent à détourner et à embrouiller l'opinion publique. Trois jours après l'accident, le ministre des Travaux publics a déclaré dans La Voz de Galicia que «l'accident de l'Urquiola est totalement étranger au port de La Corogne» (16.05.76). Un peu plus tard, le 26 mai, à El Ideal Gallego, le contre-amiral directeur de l'Institut hydrographique

■ Urquiola (1976).

Le pétrolier Urquiola, battant pavillon espagnol, entré dans le port de La Corogne par le chenal nord, appelé Seixo Blanco, lorsqu'à 8h20 le 12 mai 1976, il heurta le fond sur une roche non indiquée sur la carte de navigation correspondante, d'utilisation obligatoire pour les navires espagnols conformément aux règles d'application de l'accord SOLAS. Ce premier contact a causé des dommages mineurs à l'Urquiola en n'affectant qu'une caisse journalière de fuel-oil, un compartiment avant vide et la salle des pompes. Après ce premier choc, le navire ne s'est pas échoué et a continué sa route avec une flottabilité parfaite et une légère gîte. L'équipage prend toutes les mesures prévues en cas d'urgence, analyse les pannes et transfère le carburant de la caisse journalière endommagée vers une autre caisse vide.



de la marine a déclaré : « l'existence d'une roche inconnue dans le chenal est peu probable ». Le lendemain, dans le même journal, le contre-amiral qui exerçait les fonctions de directeur général de la Navigation ajoutait : « Je ne crois pas trop à cette mystérieuse roche. Il aurait pu y avoir une petite explosion interne qui a causé l'anomalie ».

Pour justifier la décision d'éloigner le navire - décision qui a été la véritable cause de la catastrophe - l'opinion publique inexpérimentée a été manipulée en répétant sans cesse que, sinon, le navire aurait pu exploser à la raffinerie de La Corogne, faisant des dizaines de morts. Le Code de justice militaire applicable à l'époque permettant le procès d'un mort, la Cour martiale a été activée pour déterminer les responsabilités de l'affaire.

Le rapport du juge d'instruction, le capitaine de navire Isidro Fontenla Roji, recommandait de faire paraître le capitaine et les officiers du navire devant la Cour martiale susmentionnée pour négligence professionnelle. Finalement il a été décidé de classer l'affaire en application de la grâce générale promulguée en raison de l'accès au trône de Juan Carlos I.

En tout cas, la manière biaisée et partielle dont ledit rapport a analysé ce qui s'est passé est très illustrative.

D'une part, il y était considéré comme incompétente et erronée la navigation effectuée par le navire à l'entrée du port, ainsi que les réactions de l'équipage avant l'accident. Au contraire, les actions du commandement de la Marine étaient présumées correctes ou, plus simplement, n'ont même pas été examinées et les faits n'ont pas été pris en considération, ce qui pourtant, démontrait clairement la responsabilité du commandement de la Marine. Il y a été ignoré les plaintes antérieures à l'accident concernant l'existence de hauts-fonds non-indiqués dans le chenal, bien qu'elles soient datées.

Et surtout, il n'a pas été analysé si l'ordre de prendre immédiatement la mer avait un sens, quels avantages cet ordre aurait pu apporter et pourquoi cet ordre a été donné sans avoir au préalable consulté le capitaine. En réalité, seule une partie de l'accident a été examinée, celle qui a eu lieu avant de toucher le fond, laissant les autorités avec une vue plus que partielle de l'évènement, se concentrant ainsi sur le navire, le capitaine et l'équipage. Le reste de ce qui s'est passé à partir de ce moment-là a été complètement ignoré de la marine.

Quelques mois après l'accident, l'Institut



hydrographique de la Marine a officiellement reconnu l'existence dans le chenal, non pas d'une mais neuf roches comme celle qui a ouvert la coque de l'Urquiola. Connaissant ce fait, l'instructeur a inclus dans son rapport une série de commentaires délirants sur la notion de chenal, de cheminement et sur la valeur des cartes marines, dont la lecture produit encore aujourd'hui honte et peur.

Après la grâce, le recours de la veuve du capitaine devant la Cour suprême, sollicitant une déclaration officielle que son époux avait agi avec un professionnalisme total, a permis à la Haute Cour de juger que « les faits avérés prouvent que le décès du capitaine de l'Urquiola est survenu à la suite d'une succession d'évènements qui a commencé par la collision de la quille du navire, cette collision étant elle-même causée par le fonctionnement anormal du service public de cartographie marine et d'information sur la mer et le littoral et a, in fine, abouti à la mort du capitaine. Ce qui aurait pu être évité avec un fonctionnement normal du service public, de la sécurité et du sauvetage maritime, sans qu'il y ait intervention dans cet enchaînement de faute ou de négligence dudit capitaine (TST du 18 juillet 1983). Le même arrêt juge sévèrement la décision de l'autorité.

Cela a conduit au fait que, finalement, l'État espagnol a été condamné à indemniser tant le propriétaire du navire pour la perte de celui-ci que les propriétaires du pétrole brut déversé. Au moment du jugement, les officiers des autorités maritimes responsables avaient pris leur retraite et certainement personne au sein de la bureaucratie maritime n'avait remarqué

le mal qui avait été fait, à savoir adopter une politique sans risque, sans aucune analyse ni réflexion pour déplacer le navire après son premier touché du fond, un ordre «hâtif, incompétent, déraisonnable et absurde».

Vingt-cinq ans plus tard, face à une situation sensiblement identique, l'échec du Prestige, l'administration montrera qu'elle n'a rien appris de l'expérience de l'Urquiola.

■ Aegean Sea (1992)

L'Aegean Sea, un pétrolier battant pavillon grec, s'est échoué devant la tour d'Hercule à l'aube du 3 décembre 1992, alors qu'il tentait d'entrer dans le port de La Corogne par le canal ouest ou Punta Herminio, avec 79 066 tonnes de brut chargé à Sullom Voe (Ecosse) pour le compte de Repsol. Dans ce cas, l'accident s'est produit alors que le navire n'a pas pu effectuer un virage sur bâbord, piégé par les vagues par le travers et des rafales de vent de plus de 100 km/h.

Pour entrer à La Corogne depuis le mouillage d'Ares, l'Aegean Sea a dû effectuer une manœuvre avec deux forts changements de cap dans un temps et un espace très réduits, en passant à de très courtes distances de la côte. Il s'agissait donc d'une entrée/access qui nécessitait un contrôle effectif et réel, dans tous ses aspects, par l'autorité maritime et portuaire.

Sur le papier, un tel contrôle existait.

Le commandement de la Marine et le Conseil local de la navigation avaient établi en 1977 trois règles de sécurité pour l'entrée des navires à La Corogne : l'extension du pilotage

obligatoire aux limites extérieures du port, l'utilisation obligatoire de remorqueurs à partir de limites situées avant que les navires n'atteignent la phase la plus délicate de la manœuvre et l'interdiction d'entrer la nuit par mauvais temps, du fait que les pilotes ne pouvaient pas accéder au navire en toute sécurité. L'objectif de cette réglementation était de minimiser les aléas de la manœuvre : pratique à bord, aide des remorqueurs lors des changements de cap près de la terre, obligation d'entrer de jour et par beau temps.

Mais dans notre pays, dans le domaine maritime, il y a un divorce fréquent entre les dispositions inscrites dans un document et le comportement réel et quotidien des personnes chargées de faire respecter les règles. L'histoire du naufrage de l'*Aegean Sea* l'a mis en évidence de façon spectaculaire. Le pilote n'a pas embarqué là où il aurait dû, les remorqueurs n'étaient pas là où ils devaient être, la manœuvre a été ordonnée de nuit, par mauvais temps, une heure avant la marée basse, et le capitaine Stavridis n'a jamais pu connaître toutes ces règles de sécurité qui pourtant étaient en vigueur depuis plus de 15 ans, car elles n'ont jamais été communiquées, comme c'est obligatoire, aux organisations internationales concernées.

La gestion problématique et inefficace des ports maritimes espagnols ne pourrait être plus évidente.

L'arrestation du capitaine Stavridis dans l'après-midi de ce même jour, le 3 décembre 1992, et son incarcération sont la réponse officielle à la pression de l'opinion publique. Une fois de plus, on a eu recours à la criminalisation des équipages, tandis qu'une chape de silence était étendue sur les agissements de l'administration maritime et portuaire.

Ainsi, le procès-verbal de la Commission permanente d'enquête sur les accidents maritimes, alors simple organe interne de la Direction générale de la marine marchande, a déterminé que la responsabilité de l'accident incombait au capitaine pour la manœuvre effectuée, alors qu'elle n'a pas dit un seul mot dans ses conclusions sur les non-conformités des services du port, du pilote et du remorqueur dont les comportements cette nuit-là n'ont même pas été analysés.

Ils ont simplement été ignorés.

Il fallait que ce soit à nouveau la juridiction Action ordinaire qui, corrigeant ce qui avait été décidé par l'administration maritime, a déclaré que, indépendamment du fait que la manœuvre du navire ait été très serrée, le pilote et les remorqueurs étaient coupables de

ce qui s'était passé en raison de l'inaction et de la violation de leurs obligations réglementaires.

Enfin, l'État espagnol a été contraint d'indemniser à la fois les propriétaires du navire pour sa perte et les propriétaires du pétrole brut déversé.

■ Prestige (2002)

Le pétrolier battant pavillon des Bahamas venait de Saint-Pétersbourg et de Ventspils en Lettonie, et se dirigeait vers Gibraltar, à ordres, lorsque dans l'après-midi du 13 novembre 2002, au milieu d'une violente tempête, il subit une entrée d'eau dans la coque qui fit prendre au navire une gîte dangereuse. Le capitaine a donné l'ordre d'évacuer le navire, bien qu'il ait décidé à la dernière minute de rester à bord, décision appuyée par le premier officier et le chef mécanicien. Le capitaine Apóstolos Mangouras a réussi à redresser le pétrolier et le matin du 14, a confirmé le remorquage aux médias officiels et privés, et a demandé un lieu de refuge pour résoudre la panne et/ou transférer ou décharger les 77 000 tonnes de fioul lourd qu'il transportait dans ses citernes. Le déversement résultant de cette première avarie ne dépassait pas 2 000 tonnes à ce moment-là. La même chose a été demandée par des sauveteurs professionnels, la très connue société néerlandaise Smit Salvage, arrivée à La Corogne le même jour.

L'autorité maritime a négligé la demande et a

ordonné au navire de se diriger « à 120 milles des eaux où l'Espagne exerce sa souveraineté ou sa juridiction », ainsi que de prendre le cap 310, la distance la plus éloignée possible, juste face à une tempête dûment annoncée venant du nord-ouest.

Malgré la réitération de Smit Salvage selon laquelle le pétrolier serait perdu si cette injonction était maintenue, la décision est restée inébranlable.

Six jours plus tard, le navire s'est cassé et a provoqué un déversement polluant qui a gravement touché la côte galicienne, atteignant les eaux des Asturies, de la Cantabrie, de l'Euskadi et de la France quelques jours plus tard.

Naturellement, la scène de l'arrestation et de l'emprisonnement du capitaine a été montrée pendant des mois, inculpé de l'entière responsabilité de l'accident en raison d'un prétendu état défectueux de la structure de certains ballasts du navire. Et encore une fois, un écran de fumée a été projeté sur l'attitude de l'administration. L'opinion publique a été trompée sur la base de déclarations incessantes affirmant que si le navire ne s'était pas éloigné, il se serait brisé dans les estuaires et aurait causé une pollution épouvantable. Une fois de plus, la Commission permanente d'enquête sur les accidents de mer a décidé que son travail devait se limiter à étudier la défaillance initiale du navire, l'après-midi du 13 novembre 2002, et qu'il ne devait pas enquêter sur ce qui s'est passé à partir de ce



moment et jusqu'au 19 novembre. Ainsi, il a omis la partie substantielle de l'accident, ce qui aurait précisément nécessité une analyse de la gestion politique de l'accident. Pour ladite Commission, cette action n'a rien à voir avec le naufrage et le déversement final. Encore une fois, il a fallu que le tribunal provincial de La Corogne corrige carrément une telle plaisanterie et établisse que la gestion de l'accident par l'autorité maritime et, en particulier, le déni de réalité inconsidéré avait été, selon toute probabilité, la cause déterminante de la catastrophe. Le jugement définitif est toujours en attente.

Mais il n'est pas seulement nécessaire de décrire ce comportement caché de l'administration sur elle-même, mais aussi, et plus grave encore, il est essentiel de signaler que ces mêmes autorités ont caché à la justice et à l'opinion publique les études et mesures qu'elles ont menées sur les ballasts de l'épave, au moyen de robots sous-marins, durant les années 2003 et 2004, qui démontreraient le bon état d'entretien de sa structure.

■ UN MODÈLE RÉCURRENT

Dans les trois cas brièvement décrits, l'administration maritime espagnole a adopté les comportements typiques suivants :

1. Attribution et focalisation du blâme sur le personnel embarqué. Criminalisation des gens de mer et recours aux poursuites pénales comme moyen de détourner l'attention et d'introduire des instances relativement inexpérimentées et dociles dans leur résolution. Dans l'affaire de l'Urquiola, la demande de l'enquêteur de poursuivre pénalement le capitaine Rodríguez Castelo a été rendue nulle et non avenue par la grâce ultérieure. Les capitaines de l'Agean Sea et du Prestige ont été poursuivis pénalement (dans ce dernier cas en l'absence d'audience), retardant l'indemnisation des personnes concernées, plus agiles et plus rapides dans les procédures civiles, les accusant de crimes inventés ou impossibles, car dans tous les cas, la responsabilité du dommage produit (et du dommage lui-même dans le cas de l'Urquiola) incombe aux décisions erronées de l'autorité maritime. Transformer un accident en crime, même imprudemment, pour se dégager de sa propre responsabilité, est devenu une routine sur la façon d'agir. La classe politique sait que face à une opinion publique furieuse il faut rapidement avoir un bouc émissaire à emprisonner.
2. Endoctrinement massif d'une opinion publique non préparée et très disposée à accepter toute explication qui décrit le cadre maritime avec la simplicité des films de pirates. Dans les trois cas, les médias ont fait l'objet d'une manipulation systématique. La technique n'a pas de secret. Il s'agit de laisser filtrer auprès de l'opinion publique les détails dûment choisis qui accusent les armateurs et les gens de mer. Sur l'Urquiola, les titres professionnels et l'expérience des techniciens à bord étaient cachés et falsifiés. Ils n'ont pas été crus ou pris en compte lorsqu'ils ont déclaré que le navire avait touché le fond. Dans son rapport, l'enquêteur les qualifie par un chapelet d'adjectifs infâmes, afin d'effacer en eux toute trace de professionnalisme. Pour l'Agean Sea, la version d'un capitaine délinquant qui avait tenté d'entrer dans le port de La Corogne de nuit, sans avertissement et sans pilote à bord, a fuité. L'affaire du Prestige a été encore plus sanglante. À l'accusation de désobéissance à l'autorité, basée sur une traduction astucieuse des paroles du capitaine dans une conversation avec Salvamento Marítimo, il faut ajouter l'emploi constant du mot pirate faisant référence ainsi au pavillon du navire et par extension au capitaine. Innombrables et implacables furent les efforts de la propagande officielle pour justifier la décision d'éloigner le navire et pour assurer et/ou déformer les différentes alternatives à cette décision.
3. Les enquêtes officielles sont menées de manière biaisée, déroutante et partielle, sans jamais analyser les décisions de l'administration elle-même. L'enquête sur l'Urquiola, 1052 pages, plus 83 résumés des faits attribue tout le blâme au capitaine et à l'équipage, erreur humaine et manque de professionnalisme, et ne considère pas pertinente la décision imprudente de faire sortir le navire par le même chenal par lequel il était entré. Dans le cas de l'Agean Sea, pour dissimuler les manquements graves des pilotes et de l'administration maritime, un procès-verbal a été dressé car il affirmait que la manœuvre d'entrée avait été « très serrée », faute grave du commandant de bord, oubliant que l'accident de l'Agean Sea était, jusqu'à ce qu'il soit pris entre la mer et le vent, pratiquement identique à ce que faisaient et font tous les navires. L'affaire du Prestige était un monument de folie. L'enquête de l'administration maritime espagnole s'est limitée à examiner les causes possibles de la panne du navire dans l'après-midi du 13 novembre 2002, oubliant l'analyse de tout ce qui s'est passé après la panne et pendant les six jours que le navire a erré au large des côtes de la Galice, laissant une traînée de pollution.
4. Le plus grotesque est que les causes de cette première panne restent du domaine des hypothèses, puisque tant que le navire était à flot, l'administration maritime a manqué à son devoir d'examiner la panne, d'évaluer les dégâts et de proposer une solution. Et l'enquête sous-marine de l'épave reste volontairement enfouie dans un tiroir quelque part. L'incident est monté d'un ton, cherchant à le confondre avec un problème politique entre le gouvernement/l'opposition, ce qui garantit à la bureaucratie responsable une protection complète contre l'intérêt politique en question. Dans tous les cas, la bureaucratie maritime a barré toute opinion critique, ou qui n'était pas d'accord avec ses manières de faire, comme une politique d'usure du parti au pouvoir (dans le cas de l'Urquiola, le Régime), de sorte qu'ils ont poussé la machine de propagande du gouvernement à défendre bec et ongles les actions de l'administration maritime pour ne pas faire le jeu de l'opposition. Pour l'Urquiola, les critiques, menées par l'Union libre de la marine marchande, signataire du livre « Urquiola, la vérité d'une catastrophe », étaient de dangereux subversifs, contraires au Régime et désireux de porter atteinte à l'honneur de la Marine. Dans le cas de l'Agean Sea, les voix critiques ont été censurées comme anti-socialistes. Au contraire, l'incident du Prestige a été qualifié d'anti PP les opinions qui ne coïncidaient pas avec la version des autorités, de sales manœuvres socialistes pour saper le gouvernement du président Aznar.

5. Un concept fallacieux d'intérêt général ou patriotique est mis en circulation, ce qui conduit à la défense irrationnelle de « l'étranger paie et non l'Espagne ». C'est un point crucial pour comprendre le succès de la stratégie de dissimulation de la responsabilité de la bureaucratie maritime. Filtres comme information hautement qualifiée sur le capitaine qui doit être condamné sinon le Trésor public devrait payer les dommages avec l'argent des Espagnols. Cela stimule ce que l'on pourrait appeler le patriotisme économique de gens au pouvoir dans les domaines politique et judiciaire, peu au fait des tenants et aboutissants du droit maritime. L'intérêt général est identifié au Trésor public, un discours simpliste mais efficace, si bien que s'il faut mentir, cacher et falsifier pour condamner un marin et sauver le Trésor public, cela se fait sans le moindre scrupule, par patriotisme, avec conviction. Le discours lucide de ceux qui soutiennent que l'intérêt général commande une enquête indépendante, objective et rigoureuse sur l'accident maritime, face aux conclusions pour ne pas trébucher à nouveau sur la même roche sont méprisés comme antipatriotiques, ou pire encore, ils sont stigmatisés comme vendus à des intérêts étrangers. Cacher la vérité au nom d'un prétendu intérêt général, ou raison d'Etat, qui se confond avec le Trésor public et avec d'indicibles intérêts corporatistes et personnels, constitue une sale affaire pour la société.

■ EN CONCLUSION

1. Succès public incontestable. Dans les trois incidents analysés, l'Urquiola, en 2005, le Magazine général de la Marine a publié un article qui venait reconnaître les erreurs commises dans la gestion de l'accident de l'Urquiola. Jusqu'à présent, les autorités civiles n'ont jamais reconnu d'erreur, ni dans le cas de l'Urquiola ni dans aucun autre. Aegean Sea et Prestige (et dans bien d'autres qui n'ont pas eu autant d'écho), la stratégie de la bureaucratie maritime a, malheureusement, été un incontestable succès. Bien que des années plus tard, les résolutions judiciaires réfutent et démantèlent une bonne partie des mensonges et des sophismes utilisés par les autorités, la société espagnole a été marquée par le discours opiniâtre du

gouvernement et garde en mémoire que dans tous les cas, les coupables étaient les marins. Les autorités ont fait de leur mieux pour défendre l'environnement et les intérêts de l'Espagne. Cela permet à la bureaucratie de s'en tirer, voire dans certain cas, d'être catapultée vers le haut. Au contraire, ceux qui, au sein de l'administration, ont osé affronter cette stratégie, souvent les plus capables, sont marginalisés en tant qu'infidèles.

2. Échec objectif. Dans tous les cas, l'État espagnol a dû supporter les conséquences financières des réclamations. Le mécanisme d'assurance, objectif en cas de pollution marine accidentelle, a joué son rôle. Il l'aurait fait de toute façon, ce qui met en évidence que le modèle d'irresponsabilité que nous analysons a une productivité économique faible, voire nulle.

La bêtise du patriotisme économique n'était pas vraiment destinée à défendre l'intérêt général, elle n'était qu'un instrument pour susciter l'unanimité sociale dans la condamnation des navires et des capitaines. Et au passage, laisser les autorités maritimes responsables du malheur hors de tout soupçon.

3. Une perversité à double effet. Le comportement typique de la bureaucratie maritime analysé dans cette présentation produit un double effet pervers. D'un côté, les hommes politiques au pouvoir – nous le répétons, peu versés dans le monde professionnel maritime – sont amenés à allouer des sommes d'argent énormes à certaines dépenses en matériel et installations avec la promesse que ces mesures garantissent un haut degré de sécurité et éviteront de futurs accidents.

Pensons à la peur et à la perplexité des politiques face au tollé social suscité par l'accident du Prestige et prenons acte de l'énorme somme d'argent dépensée dans les années suivantes pour assurer le sauvetage maritime avec d'autres pays autour de nous qui sont plus riches et avec plus risques maritimes. Ceci sans tenir compte de la confusion intéressée, dans le discours de la bureaucratie maritime, entre sécurité et prévention.

D'autre part, la stratégie d'irresponsabilité que nous examinons, basée principalement

sur la dissimulation bureaucratique, parvient à enraciner les comportements professionnellement inadéquats dans la gestion des accidents dans l'administration publique en raison de son impunité répétée. Les autorités de la Marine qui ont causé le malheur de l'Urquiola sont restées impunies et sans tache.

Sont également impunies les autorités qui avaient le devoir de faire respecter les règles de sécurité maritime, ce qui aurait empêché l'échouement de l'Agean Sea. Et toujours impunis jusqu'à présent, il y a également les autorités et les fonctionnaires de l'administration maritime qui ont transformé l'accident du Prestige en une tragédie environnementale. Et qui, non contents de cela, ont persisté sans scrupule à condamner le capitaine Apóstolos Mangouras.

Il est bien connu qu'un système bureaucratique qui n'est pas pénalisé pour ses échecs n'apprend pas. Au contraire, ses politiques erronées se reproduisent par inertie et se répandent comme une tache d'huile. C'est peut-être pour cette raison que notre pays peut présenter une collection d'accidents maritimes malheureux beaucoup plus élevée que d'autres pays qui, objectivement, font face à des risques beaucoup plus importants.

Significative, en ce sens, est l'excellente étude comparative de la politique adoptée par les autorités des États côtiers de plusieurs accidents de pétroliers, réalisée par le chercheur américain Jack Devaney (« The consequences of providing and refusing refuge », Center for Tankship Excellence, à djw@c4tx.org) qui montre que les pays ayant adopté la politique d'éloigner de leurs côtes les pétroliers en difficulté ont dû subir les pires pollutions (et le défaut de l'Espagne dans cette politique est mis en évidence), tandis que les pays qui ont adopté une gestion cohérente de la sécurité maritime et accordent refuge aux navires en difficulté, l'Afrique du Sud étant l'exemple le plus frappant, souffrent beaucoup moins de catastrophes environnementales.

Barcelone et Bilbao, février 2012
José María Ruiz Soroa, avocat
Juan Zamora Terrés, capitaine de la MM

OMI :

Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR 10)



Le dixième Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage s'est tenu à distance du 10 au 19 mai 2023, sous la présidence de M. N. Clifford (Nouvelle-Zélande). Le vice-président du Sous-comité, M. A. Schwarz (Allemagne), était également présent.

Les séances plénières se sont tenues les mercredi 10, jeudi 11, vendredi 12 et vendredi 19 mai, les lundi 15, mardi 16, mercredi 17 et jeudi 18 étant réservés aux travaux des groupes de travail.

Ont assisté à la séance 85 délégations des Etats membres, 5 délégations observatrices des organisations intergouvernementales ayant obtenu des accords de coopération et 23 délégations observatrices des organisations non-gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

Les séances plénières se sont déroulées en mode hybride, c'est-à-dire qu'il était possible d'y prendre part à distance. Les sessions des groupes de travail se sont tenues en mode hybride dans la mesure du possible.

■ Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour comprenait les points importants suivants :

- **Point 3.** Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires
- **Point 4.** Mises à jour du système LRIT
- **Point 5.** Elaboration de normes de performances générales applicables à l'équipement de réception de bord du système de navigation par satellite
- **Point 6.** Elaboration d'amendements aux chapitres IV et V de la SOLAS et des normes de performance et directives connexes visant à adopter le système d'échanges de données en VHF (VDES)
- **Point 7.** Examen des dispositions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation
- **Point 8.** Elaboration des normes de performance d'un système numérique de données de navigation (NAVDAT)
- **Point 9.** Modification des normes de performance des ECDIS afin de faciliter un échange numérique normalisé des plans de route des navires
- **Point 10.** Evolution des services du SDS-FM, y compris les directives sur les dispo-

sitions relatives aux renseignements sur la sécurité maritime (RSM)

- **Point 11.** Révision des critères applicables à la fourniture de systèmes mobiles de communication par satellite dans le cadre du SDSM
- **Point 12.** UIT-R et CMP
- **Point 13.** Evolution des services mondiaux de recherche et de sauvetage maritimes
- **Point 16.** Révision de la règle V/23 de la SOLAS afin de renforcer les dispositifs de transfert du pilote

Trois groupes de travail concernant respectivement les communications, la navigation et la recherche et le sauvetage, ainsi qu'un groupe de spécialistes ont été constitués.

■ Questions relatives au conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine

Le Sous-comité était saisi pour examen de deux documents soumis par l'Ukraine et la Fédération de Russie dans lesquels :

- *L'Ukraine* faisait part de ses préoccupations quant aux opérations de la Fédération de Russie qui perturbaient le fonctionne-

ment du système ukrainien d'appui aux transports maritimes dans la mer Noire et la mer d'Azov, en matière de navigation et d'hydrographie et invitait le Sous-comité à examiner les répercussions pertinentes des opérations sur la sécurité des transports maritimes internationaux et des gens de mer.

- La Fédération de Russie faisait part de ses observations sur le document de l'Ukraine et invitait le Sous-comité à décider que seuls des renseignements factuels fondés sur des preuves pouvaient être portés à son attention.

Le Sous-comité a pris note de la déclaration de l'Ukraine qui faisait part, entre autres, des attaques et des saisies des centres de coordination de sauvetage maritimes, des stations côtières NAVTEX et de phares ainsi que de l'enlèvement de leur personnel, de l'utilisation abusives des émissions NAVTEX, et des interférences avec les opérations SAR et les services d'aide à la navigation et hydrographiques et demandait au Secrétariat de l'OMI de collaborer étroitement avec les Etats membres et les ONG concernées pour aider l'Ukraine à rétablir et maintenir les services de navigation, hydrographiques et SAR existants.

Le Sous-comité a pris note également des déclarations de l'Allemagne, de l'Australie, du Canada, de l'Espagne, des Etats-Unis, de la Finlande, de la France, de la Géorgie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de la Pologne, du Royaume-Uni, de la Suède (au nom des Etats membres de l'Union européenne et appuyée par le Danemark le Portugal, la Commission européenne et d'autres délégations) et l'AIMS dans lesquelles elles affirmaient leur solidarité avec l'Ukraine et formulaient des observations sur le conflit armé et en particulier sur les incidences sur les transports maritimes internationaux.

Le Sous-comité a pris note en outre de la déclaration de la Fédération de Russie qui exprimait son avis notamment sur les points suivants :

- Les questions soulevées étaient de nature politique, contenaient des accusations non fondées et ne devraient pas être examinées par le Sous-comité, ni par l'Organisation
- De nombreux points de vue exprimés, y compris les références au droit international, visaient essentiellement à manipuler les faits et à induire en erreur l'OMI
- L'initiative sur l'exportation de céréales par la mer Noire s'inscrivait dans un cadre plus



large et la Fédération de Russie demandait que toutes les parties de l'accord soient finalement respectées

L'OMI était régulièrement informée que la sécurité maritime était dûment assurée le long des côtes de la Fédération de Russie, notamment en ce qui concernait l'appui en matière de navigation et d'hydrographie, les aides à la navigation et l'appui aux opérations de recherche et de sauvetage.

Le Sous-comité a pris note par ailleurs de la déclaration de l'Ukraine qui indiquait que les allégations de la Fédération de Russie ne visaient qu'à manipuler les Etats membres de l'OMI ainsi qu'à légitimer la tentative illégale d'annexion de la Crimée, alors qu'elle était internationalement reconnue comme faisant part du territoire ukrainien. En conclusion, le Sous-comité a reconnu qu'il importait de prendre rapidement des mesures pour remettre en fonctionnement les aides à la navigation et les systèmes de navigation touchés par les conflits armés en sollicitant l'assistance des organisations internationales compétentes selon qu'il conviendrait. Compte tenu de l'appui des délégations présentes, il encourage tous les Etats membres à veiller à ce que le bon fonctionnement des aides à la navigation et des systèmes de navigation essentiels soient protégés à tout moment, afin de garantir la sécurité de la navigation et de protéger la vie des gens de mer.

■ Point 3. Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

Reconnaissance d'un système de comptes rendus de navires dans la zone de Pentland Firth (PENTREP)

Le Sous-comité a approuvé le projet de circulaire SN établi par le groupe de spécialistes sur l'organisation du trafic maritime à ce sujet en vue de son approbation par le MSC 108, pour une mise en œuvre six mois après son approbation.

Mesures de protection associées qui pourraient être prises dans une zone particulièrement vulnérable dans la mer Méditerranée nord-occidentale

Le Sous-comité a noté que le MEPC 79 avait approuvé la désignation de la mer Méditerranée nord-occidentale en tant que zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA, sous réserve que les mesures de protection associées proposées par l'Espagne, la France, l'Italie et Monaco soient élaborées plus avant).

A cet égard, le Sous-comité a examiné le document soumis par la France qui proposait des mesures de protection associées ayant valeur de recommandation dans la PSSA de la mer Méditerranée nord-occidentale pour protéger les cétacés.

Il était également saisi d'examiner les documents soumis par le Nautical Institute, WWF à ce sujet.

Après avoir examiné la question, le Sous-comité est convenu d'envoyer la proposition au groupe de spécialistes sur l'organisation du trafic.

Après examen du rapport, le Sous-comité a pris les mesures de protection associées suivantes qui auraient valeur de recommandation :

1. Les gens de mer devraient naviguer avec la plus grande prudence à l'intérieur de la PSSA, dans les zones où grands et moyens cétacés ont été signalés et limiter leur vitesse entre 10 et 13 nœuds, tout en maintenant une vitesse de sécurité
2. Ils devraient éviter les grands et moyens cétacés et garder une distance de sécurité appropriée ou une vitesse réduite lorsqu'un cétacé est observé ou détecté en situation rapprochée
3. Ils devraient diffuser par des ondes métriques, ou autre moyen approprié dans la zone, l'emplacement des cétacés observés ou détectés et transmettre les renseignements et la position aux autorités côtières
4. Ils devraient signaler toute collision avec les cétacés aux autorités côtières, qui transmettraient ces renseignements à la base de données mondiale de la Commission baleinière internationale.

En ce qui concerne les prochaines étapes, le Sous-comité a approuvé le renvoi au MEPC 80 les mesures de protection associées susmentionnées, compte tenu de leur caractère général visant à partager des informations principales pour contribuer à la protection du milieu marin. Il a souscrit à la proposition du groupe d'inviter le MEPC 80 à examiner les mesures de protection associées convenues à

titre prioritaire, étant donné la nécessité absolue et l'urgence de la désignation de la PSSA.

■ Point 4. Mise à jour du système LRIT

Faits nouveaux concernant le LRIT

1. Tous les certificats des infrastructures à clés publiques seront renouvelés à la date d'expiration, le 29 novembre 2023
2. En ce qui concerne l'hébergement du site de reprise sur sinistre du central international de données LRIT sur des serveurs dans le cloud, en vue de résoudre définitivement les problèmes de connectivité avec certains centres de données LRIT et inviter l'organe de gouvernance opérationnelle du système LRIT à vérifier que la mise à l'essai de la solution hébergée dans le cloud se solde par un succès avant de le mettre en place dans l'environnement opérationnel
3. Souscrire à l'avis de l'organe de gouvernance opérationnelle du système LRIT selon lequel les dispositions des § 14.2 et 14.3 de la résolution MSC. 263 (84) /Rev.1 ne devraient pas s'appliquer à la migration du site de reprise sur sinistre de l'IDE vers des serveurs hébergés dans le cloud.

Performance du système LRIT

Le Sous-comité a examiné le document de l'IMSO qui présentait la performance globale du système LRIT entre le 1er janvier 2022 et le 31 janvier 2023, et formulait des recommandations visant à améliorer l'efficacité, l'efficience et la sécurité du système LRIT. Il a noté que l'IMSO avait conclu que la performance globale du système LRIT avait été satisfaisante au cours de la période considérée.

■ Point 5. Elaboration de normes de performance générales applicables à l'équipement de réception de bord du système de navigation par satellite

Le Sous-comité a examiné :

- un document de l'Allemagne qui présentait le rapport du groupe de travail par correspondance et proposait d'adapter une méthode fonctionnelle de mesure et de mettre en place une structure modulaire pour les normes de performance applicables aux récepteurs de bord des systèmes de navigation par satellite qui fournissaient des données de position, de navigation et de synchronisation (PNT), et
- un document des Etats-Unis qui proposait d'apporter des modifications au texte élaboré par le groupe de travail par correspon-

dance concernant le bruit de fond radioélectrique et les interférences radioélectriques nuisibles.

Après avoir noté que les délégations appuyaient la poursuite de l'examen, le Sous-comité a envoyé ces documents au groupe de travail sur la navigation pour donner son avis. Faute de temps, le groupe n'a pas été en mesure d'examiner le projet d'élaboration de résolution ni de répondre à toutes les préoccupations à la présente session, mais il a estimé qu'il serait possible de mettre au point le texte définitif du projet de cadre si l'échéance des travaux était repoussée d'une année : il serait alors justifié de constituer un groupe de travail par correspondance.

Le Sous-comité a approuvé le rapport dans son ensemble, et approuvé en particulier le report à 2024 de la date d'achèvement des travaux et le mandat d'un groupe de travail par correspondance chargé de mettre au point la version définitive d'un projet de recommandations sur les normes de performance générales applicables à l'équipement de réception de bord du système de navigation par satellite.

■ Point 6. Elaboration d'amendements aux chapitres IV et V de la SOLAS et des normes de performance et directives connexes visant à adapter le système d'échange de données en VHF (VDES)

Le Sous-comité a examiné :

- un document du Japon qui présentait des propositions en vue d'adopter le VDES dans le cadre de la Convention SOLAS de 1974, y compris un avant-projet de normes de fonctionnement de l'équipement VDES du bord et

- un document de la Chine qui proposait des modifications à y apporter.

A l'issue d'un échange de vues et être convenu qu'il faudrait donner la priorité à l'élaboration d'amendements au chapitre V de la SOLAS, le Sous-comité a renvoyé la question au groupe de travail sur la navigation.

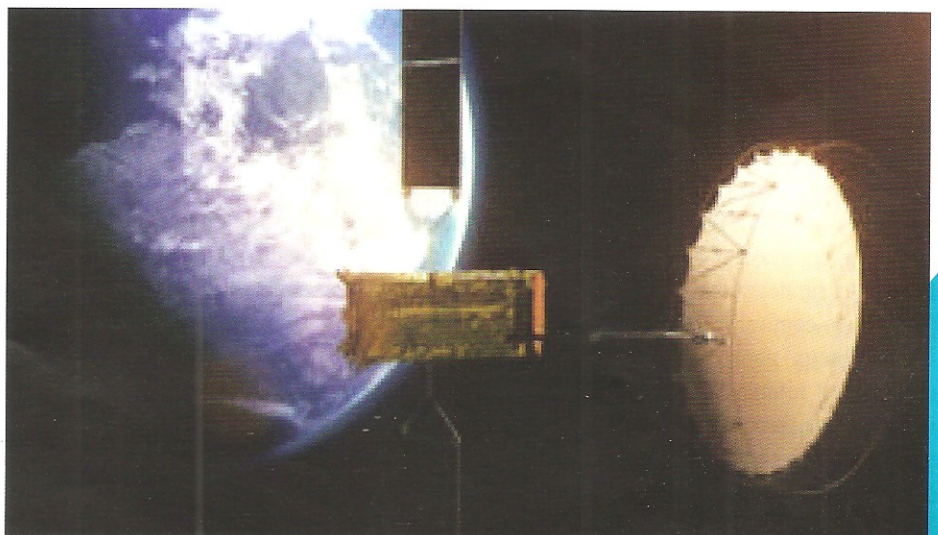
Le Sous-comité a :

- pris note des délibérations du groupe au sujet de l'élaboration d'amendements au chapitre V de la SOLAS et des normes de performance et directives connexes visant à adopter le système d'échange de données en VHF (VDES)
- approuvé la constitution d'un groupe de travail par correspondance sur le système d'échange de données en VHF (VDES)
- approuvé le projet de mandat de ce groupe.

■ Point 7. Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation

Le Sous-comité a examiné :

- un document de l'AIMS qui proposait d'ajouter une nouvelle description du service maritime relatif aux aides à la navigation et de regrouper les actuels services maritimes : 1 (service d'information du service de trafic maritime), 2 (service d'assistance à la navigation), 3 (service d'organisation du trafic), en un seul service maritime relatif aux services de trafic maritimes, et
- deux documents de l'OMM proposaient de réviser la description des services maritimes : 13 (service de navigation dans les glaces) et 14 (service de renseignements météorologiques) en vue de l'aligner sur les derniers amendements à la SOLAS.



A l'issue d'un échange de vues, le Sous-comité a renvoyé les propositions au groupe de travail sur la navigation, en vue d'élaborer un projet de texte révisé de la circulaire MSC.1/Circ. 1610.

Le Sous-comité a :

- pris note des délibérations du groupe au sujet de l'examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation
- approuvé les modifications qu'il s'est proposé d'apporter au service maritime
- invité le MSC 108 à approuver la circulaire MSC.1/Circ.1810/Rev.1 concernant les descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation, en tenant compte des résultats des délibérations du Comité FAL.

■ Point 8. Elaboration des normes de performance d'un système numérique des données de navigation (NAVDAT)

Il faut signaler que c'est la première fois que l'OMI a examiné des documents relatifs au NAVDAT, alors que ce système de diffusion numérique est adopté par l'UIT depuis 2011 sur l'impulsion de la France. Il s'agit en effet du premier système radio numérique entièrement dédié au maritime.

Le Sous-comité a examiné le document dans lequel la Chine, la France et l'Irlande formulaient des propositions visant à faciliter la mise en service et l'utilisation du NAVDAT dans le cadre du SMDSM, y compris, entre autres, l'avant-projet de normes de performance pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime et des renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage au moyen d'un système numérique de données de navigation (NAVDAT) fonctionnant sur ondes hectométriques et décimétriques.

A l'issue d'un échange de vues, le Sous-comité a renvoyé certaines questions au groupe de travail sur les communications et au groupe de travail sur la recherche et le sauvetage.

Le Sous-comité est convenu d'examiner le projet de normes de performance récepteur de bord NAVDAT fonctionnant sur ondes hectométriques et décimétriques, soumis par la Chine. Faute de temps, il n'a pu l'examiner entièrement.

Il a en outre pris note du projet de manuel NAVDAT et approuvé la feuille de route des éléments dont il faudrait tenir compte à l'avenir pour la mise en service du système NAVDAT.

■ Point 9. Modification des normes de fonctionnement des ECDIS afin de faciliter un échange numérique normalisé des plans de route des navires

Le Sous-comité a examiné un document de l'Allemagne qui proposait un projet d'amendements à ce sujet, et deux documents apportant des modifications à ce projet afin de traiter les risques d'une dépendance excessive à l'égard des plans de route échangés et afin d'inclure l'échange de plans de route entre navires et de préciser la terminologie utilisée pour les services à terre.

Le groupe de travail sur la navigation, chargé d'examiner le projet d'amendements, a tenu compte des avis exprimés en plénière, à savoir :

1. des orientations supplémentaires concernant les aspects opérationnels de l'utilisation des nouvelles fonctions proposées devraient être élaborées afin d'éviter des conséquences imprévues, notamment en ce qui concernait l'autorité supérieure et la responsabilité du capitaine
2. il existait un risque de dépendance excessive des officiers de navigation à la passerelle à l'égard des plans de route émanant des STM
3. cet échange pourrait entraîner une charge administrative supplémentaire pour l'équipe à la passerelle.

Le Sous-comité a pris note des délibérations du groupe au sujet des amendements aux normes de performance des ECDIS et a approuvé le projet de texte révisé de la résolution MSC portant adoption des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS), aux fins d'adoption par le Comité.

■ Point 10. Evolution des services du SMDSM, y compris directives sur les dispositions relatives aux renseignements sur la sécurité maritime (RSM)

Le Sous-comité a renvoyé les 12 documents soumis à cette session au groupe de travail sur la recherche et le sauvetage avec pour mandat :

1. étudier toutes les mesures que l'OMI devrait prendre concernant la disponibilité des services Cospas-Sarsat pour les émetteurs et localisation d'urgence (ELT (DT))
2. examiner les résultats du groupe de travail

par correspondance sur la diffusion des renseignements SAR

3. élaborer un rapport d'activité concernant les questions relatives à la diffusion et à la réception des RSM et des renseignements SAR.

Le Sous-comité a approuvé le rapport dans son ensemble et en particulier :

- approuvé le projet de texte révisé à l'intention des services de recherche et de sauvetage concernant la mise en œuvre du suivi autonome en cas de détresse (ADT) d'un aéronef en vol en vue de sa diffusion sous la cote COMSAR.1/Circ.59/Rev.1
- pris note des délibérations du groupe concernant les amendements à apporter aux instruments existants ayant trait aux RSM
- pris note des délibérations du groupe concernant la révision de la résolution A.707 (17)
- pris note des délibérations du groupe concernant les options permettant de traiter les incidences financières pour les pourvoyeurs de renseignements.

■ Point 11. Révision des critères applicables à la fourniture des systèmes mobiles de communication par satellite dans le cadre du SMDSM (résolution A.1001 (25))

Le groupe de travail sur les communications a examiné le projet de texte révisé de la résolution A.1001 (25) intitulé « Critères applicables à la fourniture de systèmes de communication par satellite dans le cadre du SMDSM », qui avait été mis au point par un groupe de travail par correspondance sous la direction de la France.

Le groupe était d'avis que le Comité de la sécurité maritime devrait bien prendre en considération les questions de politique générale de haut niveau, telles que les intentions de l'OMI à l'égard des futurs prestataires de services mobiles par satellite et leur mise en œuvre dans le SMDSM.

Le groupe a pris note de l'avis exprimé par le Royaume-Uni, appuyé par la délégation des Etats-Unis, selon lequel il faudrait, à un stade ultérieur, examiner attentivement les aspects juridiques que revêtait une éventuelle modification d'un accord de service public existant entre les prestataires de services mobiles agréés et l'organisation internationale des services mobiles par satellites (IMSO).

Faute de temps le groupe n'a pu examiner

dans sa totalité le texte révisé de la résolution A.1001 (25).

Conscient qu'il était nécessaire de poursuivre les travaux à ce sujet, le groupe a invité le Sous-comité à constituer de nouveau le groupe de travail par correspondance dont les travaux seraient coordonnés par la France (Jean-Charles Cornillou, Cerema), afin de faire avancer les travaux pendant l'intersession. Le groupe de travail par correspondance remettra un rapport intérimaire contenant une version actualisée du texte révisé de la résolution A.1001 (25) à la 19e réunion du groupe mixte d'experts OMI/UIT sur les questions liées aux radiocommunications maritimes (5-13 octobre 2023) pour qu'il l'examine.

■ Point 12. UIT-R et CMR

Le groupe de travail sur les communications a examiné les parties pertinentes du rapport du groupe d'experts OMI-UIT sur les questions liées aux radiocommunications maritimes, qui s'est tenu au siège de l'OMI du 5 au 9 décembre 2022, sous la présidence de M. Rissonne (France), en tenant compte des renseignements communiqués, et des propositions.

Gestion des alertes à la passerelle (BAM)

Alors que certaines délégations étaient d'avis que la gestion des alertes à la passerelle devrait au moins permettre de « désamorcer » les alarmes de détresse et d'urgence du SDSM reçues à bord, d'autres délégations (dont la France) ont estimé que ces alarmes n'entraient pas dans le champ d'application du BAM.

Après discussions, le groupe a recommandé au Sous-comité d'inviter les Etats membres et les ONG intéressées à soumettre au comité des propositions pertinentes visant à inscrire un nouveau résultat.

Révision de recommandation M.1371-5 de l'UIT-R

En concertation avec des spécialistes des questions relatives à la navigation et à la recherche et au sauvetage, le groupe a examiné le rapport du groupe de travail par correspondance sur la révision de la recommandation susnommée, en tenant compte des observations formulées dans le document NCSR 10/12/9/.

S'agissant de la tâche HH, évoquée dans le rapport, le groupe a noté qu'il serait prématuré d'examiner cette question, étant donné que le VDES n'était pas encore abouti.

Avec le concours de spécialistes de questions relatives à la navigation, le groupe a examiné

les travaux menés au titre de la tâche C (Type de navire) et a estimé qu'il fallait maintenir la liste existante de types de navire dans le message AIS et il n'a pas appuyé l'utilisation d'un nouveau message AIS 29 supplémentaire pour communiquer les renseignements relatifs au type de navire.

Système de transmission d'énergie sans fil

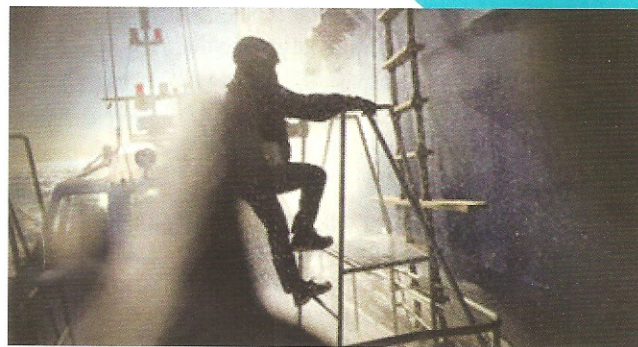
Le groupe a examiné la note de liaison du groupe de travail 5B de l'UIT-R concernant la protection des systèmes de sécurité maritime fonctionnant sur les bandes de fréquences allant de 300 à 2 500 kHz (notamment NAVTEX, NAVDAT et DGPS) contre les perturbations électromagnétiques causées par les systèmes de transmission d'énergie sans fil et a établi un projet de note de liaison à l'intention du groupe de travail 5B de l'UIT dont une copie serait transmise au groupe de travail 1 A de l'UIT-R.

Etablissement du texte définitif faisant état de la position de l'OMI sur les questions inscrites à l'ordre du jour de la CMR 23

Compte tenu de toutes les observations formulées en plénière, le groupe a actualisé le projet de texte faisant état de la position de l'OMI sur les questions inscrites au point 10 de l'ordre du jour de la CMR-23 afin de proposer d'inclure la « phonie numérique sur les fréquences d'émission dans la bande d'ondes métriques » et le « mode R du VDES » dans l'ordre du jour préliminaire de la CMR-31. S'agissant de l'adoption de la « phonie numérique sur les fréquences d'émission dans la bande d'ondes métriques » et du « mode R du VDES », le groupe a recommandé au Sous-comité d'inviter les Etats membres et les organisations internationales à soumettre au MSC 108 des propositions pertinentes visant à inscrire un nouveau résultat afin que les travaux nécessaires puissent débuter en temps voulu.

Codage avec un MMSI des RLS embarquées sur des engins associés à un navire-mère

Le groupe a noté qu'il pourrait être nécessaire à l'avenir de réviser la résolution MSC contenant les normes de performance des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 405 MHz afin de l'harmoniser avec



la Recommandation M.585 de l'UIT-R si d'éventuelles modifications étaient apportées à la Recommandation et que, quelques modifications pouvaient avoir une incidence sur le codage avec un MSI des RLS embarqués sur des engins associés à un navire-mère sur les radiobalises de localisation des sinistres AIS (RLS-AIS) utilisant un numéro d'identification libre (c'est-à-dire 974 XXYYIYY).

■ Point 13. Evolution des services mondiaux de recherche et de sauvetage maritimes y compris harmonisation des procédures maritimes et aéronautiques

Le Sous-comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur la recherche et le sauvetage concernant le point 13 de l'ordre du jour et en particulier :

- prendre note des délibérations du groupe concernant les activités de coopération techniques organisées par l'OIMI et l'OACI dans le domaine de la recherche et du sauvetage
- prendre note des délibérations du groupe concernant l'état de mise œuvre des services SAR assurés par Iridium dans le cadre du SMDSM
- approuver le projet de mandat pour la révision du cours type 3.14 intitulé « Coordinateur de la mission de recherche et de sauvetage (volume II du Manuel IAMSAR) »
- constituer un groupe d'étude qui sera chargé de réviser le cours type 3.14
- noter avec satisfaction que les Etats-Unis se sont portés volontaires pour jouer le rôle de rédacteur du cours et que le Royaume-Uni s'est porté volontaire pour jouer le rôle de coordonnateur du groupe d'étude, et prendre des mesures appropriées à cet égard
- prendre note des délibérations du groupe concernant les problèmes de sécurité provoquant des chutes de personnes à la mer depuis des navires de pêche.

Révision de la règle de la SOLAS et des instruments connexes afin de renforcer la sécurité des dispositifs de transfert du pilote

Le Sous-comité saisi pour examen d'un document de la Chine et de l'IMPA (Association internationale des pilotes maritimes), d'un document des Bahamas et de la Nouvelle-Zélande qui proposaient des amendements à la SOLAS concernant les dispositifs de transfert du pilote, et d'un document de l'IMPA qui communiquait des renseignements sur les résultats de la campagne/enquête qu'elle a réalisée entre le 2016 et 2022 sur le thème de la sécurité.

Il ressort de cette enquête que les pilotes continuent de rencontrer des obstacles tels que la proportion des cas dans lesquels les dispositifs ne sont pas conformes augmentent depuis 2020.

Il existe quatre facteurs de non-conformité de la sécurité des dispositifs de transfert du pilote : les échelles de pilote, les dispositifs des pavois et l'accès au pont, les dispositifs combinés et le matériel de sécurité connexe.

Le groupe de travail sur la navigation a examiné les documents sus nommés qui portaient sur la révision de la règle V/23 de la SOLAS et des instruments connexes et a noté en particulier que :

- dans certains cas, les règles et instruments relatifs semblaient manquer de précision ou prêter à confusion, ce qui donnait lieu à des divergences d'interprétation des règles entre les diverses parties. De plus, les règles étaient éparpillées dans de nombreux documents, ce qui était susceptible de rendre plus difficile l'établissement d'une interprétation uniforme
- les dispositifs de transfert du pilote, notamment les échelles, étaient fréquemment utilisés et étaient donc susceptibles d'être endommagés. Il était peu probable que ces dommages soient décelés parce que les dispositifs étaient généralement rangés après usage.

Le groupe a décidé qu'il faudrait établir une résolution qui serait élaborée dans une règle de la SOLAS, qui permettrait d'énoncer les normes de fonctionnement dans un seul instrument.

Faute de temps, le groupe n'a pas été en mesure de procéder à l'élaboration des amendements à la SOLAS et de la nouvelle résolution connexe. Il a décidé de constituer un groupe de travail par correspondance intersessions sur les dispositifs de transfert du pilote.

Le Sous-comité a approuvé la décision du groupe de travail au sujet de la révision de la V/23 de la SOLAS, selon laquelle il fal-



lait élaborer des normes de performance auxquelles serait conféré un caractère obligatoire au moyen de l'inclusion d'une référence dans une règle, et la constitution d'un groupe de travail par correspondance sur les dispositifs de transfert du pilote.

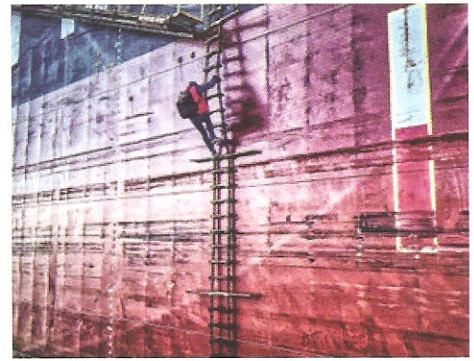
■ Commentaires

De nombreux documents importants ont pu être examinés lors de cette dixième session tels que e-navigation, mesures d'organisation du trafic maritime, normes des ECDIS, échelles des pilotes, mais aussi diffusion des renseignements sur la sécurité maritime auxquels la France a largement participé.

La France a notamment présenté les mesures proposées pour la zone particulièrement vulnérable en mer Méditerranée nord-occidentale (PSSA MED).

En ce qui concerne les communications, MM. Christian Rissone (ANFR et président du groupe d'experts OMI/UIT), Antoine Rigole ((DGMAMPA, représentant le gestionnaire PNM) et Jean Charles Cornillou (CEREMA) ont participé au groupe de travail sur les communications. De plus, Jean Charles Cornillou a été chargé de présider le groupe de travail par correspondance à ce sujet.

En ce qui concerne les dispositifs de transfert du pilote, il est regrettable que le Sous-comité



n'ait pas eu le temps d'élaborer une règle permettant d'énoncer les normes de fonctionnement de transfert du pilote.

La Fédération française des pilotes maritimes (FFPM) a fait paraître récemment un document sur les catégories d'accidents et d'incidents lors des opérations « de mise à bord » et de « débarque » des pilotes.

L'étude d'accidentologie porte sur une période de 20 ans, de 2001 à 2021, pendant lesquelles ont eu lieu 160 accidents et incidents répertoriés en 7 catégories :

Accidents : décès – incapacité définitive – arrêts de travail supérieurs à 8 jours – arrêts de travail inférieurs à 8 jours.

Incidents : lésion bénigne – aucune blessure – échelle non conforme.

Soit au total : 1 pilote décédé, 3 pilotes définitivement arrêtés, 1 jambe amputée, 30 chutes d'échelle dont 10 chutes à la mer et 20 chutes sur le pont de la pilotine, et 4 500 jours enregistrés d'arrêts de travail (soit 225 j/an).

La fréquence des accidents est 4 fois inférieure à la moyenne nationale, mais la gravité des accidents est 5 fois supérieure.

René TYL

Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française



photo E. Guegueniat

OMI :

10^e session du Sous-comité de la prévention, de la pollution, et de l'intervention

Le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR) a tenu sa dixième session du 24 au 28 avril 2023. La session a été présidée par M. Flavio da Costa Fernandes (Brésil). Était également présente la vice-présidente Mme Anita Mäkinen (Finlande).

Ont participé à la session 51 délégations d'Etats membres, 5 délégations observatrices d'organisations intergouvernementales et 44 délégations observatrices d'organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

Les séances plénières se sont déroulées en mode hybride, c'est-à-dire qu'il était possible d'y prendre part à distance. A noter que la plupart des délégations étaient présentes au siège de l'OMI, à l'exception de quelques-unes, comme le Pérou, la Malaisie et Palau. Les réunions des groupes de travail se sont déroulées en mode hybride.

■ Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour contenait en autres les points importants suivants :

- Point 3 : Evaluation des produits
- Point 4 : Substances nocives et potentiellement dangereuses
- Point 5 : Encrassement biologique des navires
- Point 6 : Impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir
- Point 7 : Systèmes de gazéification des déchets à bord
- Point 8 : Amendements à l'annexe VI de Marpol et au code sur les Nox pour un moteur diesel marin
- Point 9 : Un moteur diesel marin remplaçant une chaudière considéré comme un moteur de remplacement

- Point 10 : Transport de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires en Arctique
- Point 11 : Traitement des eaux de cale, certificat IOPP et registre des hydrocarbures
- Point 12 : Révision annexe VI de Marpol
- Point 13 : Déchets plastiques rejetés en mer par les navires
- Point 14 : Conventions de l'OMI relatives à l'environnement.

■ Groupes de travail

Il a été constitué un groupe technique, trois groupes de travail et un groupe de rédaction.

1. Groupe technique sur les risques présentés par des produits chimiques (groupe technique ESPH) (point 3)
2. Groupe de travail sur la biosécurité marine (groupe de travail 1) (points 5, 14 et 17)
3. Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère par les navires (groupe de travail 2) (points 6,7,8, 9,14 et 17)
4. Groupe de travail sur les déchets plastiques (groupe de travail 3) (point 13)

5. Groupe de rédaction sur la lutte contre la pollution (points 4 et 13).

■ Point 3. Evaluation des produits et des additifs de nettoyage

Le Sous-comité a approuvé le rapport du groupe technique ESPH constitué en plénière et a pris en particulier les mesures suivantes :

Evaluation des produits et additifs de nettoyage

En ce qui concerne le classement provisoire des substances liquides, le Sous-comité a souscrit à l'évaluation des produits suivants :

1. L'inscription de la « bio huile à pyrolyse rapide » dans la liste 1 des circulaires de la série MEPC.2, cette inscription étant valable pour tous les pays et sans date d'expiration
2. L'inscription des produits désignés par leur appellation commerciale et leur inscription dans la liste 3 des circulaires de la série MEPC 2, cette inscription étant valable



pour tous les pays et sans date d'expiration

3. L'inscription des additifs de nettoyage dans l'annexe 10 de la prochaine édition de la circulaire de la série MEPC 2.

Adoption du projet d'amendements aux décisions concernant le classement en catégories et la classification des produits.

■ Point 4. Elaboration d'un guide opérationnel sur la lutte contre les déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)

Le Sous-comité a approuvé le projet de « *guide opérationnel sur la lutte contre le déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses* » qui sera soumis au MEPC 80 pour approbation.

Ces orientations sont destinées aux premiers intervenants et aux décideurs en vue de la préparation et du déroulement d'un événement maritime en mer ou dans un port lorsqu'un tel événement implique des SNPD.

■ Point 5. Examen des directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes (résolution MEPC.207(62))

L'encrassement biologique désigne l'accumulation d'organismes aquatiques sur des surfaces mouillées ou immergées telles que les navires ou d'autres installations au large. Après examen du rapport du groupe de travail sur la biosécurité marine, le Sous-comité a approuvé le projet de directives de 2023 pour

le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et le projet de résolution MEPC connexe en vue de leur adoption par le MEPC 80.

Il est également convenu d'élaborer les orientations sur le nettoyage dans l'eau lors d'une prochaine session. A cet égard, il recommandé au Comité de remplacer l'intitulé du résultat par « *Elaboration d'orientations sur les questions relatives au nettoyage dans l'eau* », la date d'échéance des travaux relatifs au nouveau résultat étant fixée à 2025.

■ Point 6. Réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux

Le Sous-comité était saisi d'examiner 10 documents qui formulaient de nombreuses propositions et observations. Parmi ceux-ci figuraient en particulier les soumissions suivantes :

1. L'ONG FOEI (Friends of the Earth International) présente une marche à suivre reposant sur des mesures à court terme qui, mises en œuvre dès maintenant, contribueraient à réduire les émissions de carbone noir. L'ONG rappelle que, selon le rapport du Conseil de l'Arctique, les émissions de carbone noir ont doublé ces dernières années.
2. L'Inuit Circumpolar Council (ICC) met l'accent sur la nécessité d'établir des mesures obligatoires et concrètes en vue de réduire de toute urgence les émissions de carbone noir provenant des navires dans l'Arctique et l'Inuit Numaat appuie l'élaboration d'une mesure obligatoire concernant les combustibles, la création d'une zone de contrôle des émissions (ECA)

dans l'Arctique et à proximité ainsi que l'élaboration d'une mesure de réduction de la vitesse.

Sur suggestion du président, le Sous-comité est convenu de faire porter les échanges sur les questions suivantes :

1. La poursuite de l'élaboration d'un projet de directives sur les mesures en fonction d'objectifs visant à réduire l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux
2. Les observations générales sur les méthodes de mesure du carbone noir et les résultats obtenus
3. Les observations générales sur la manière de faire progresser l'examen des mesures de contrôle du carbone noir.

Le Sous-comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur la prévention de la pollution par les navires et pris les mesures suivantes :

1. Prendre note des progrès accomplis par le groupe en ce qui concerne l'élaboration du projet de directives sur les mesures de contrôle en fonction d'objectifs ayant valeur de recommandation
2. Prendre note de l'échange de vues du groupe sur la liste des mesures de contrôle de carbone envisageables, et inviter les Etats membres et les ONG à soumettre des propositions à la prochaine session

Constituer le groupe de travail par correspondance chargé de poursuivre l'élaboration d'un projet de directives sur les mesures à prendre. A la suite de l'examen en plénière du rapport du groupe de travail, plusieurs délégations ont fait les commentaires suivants : FOEI est frustrée d'une part, de l'absence de mesures obligatoires et d'autre part, que les émissions de carbone noir ne soient toujours pas réglementées. L'impact climatique est de plus en plus étendu et le changement climatique appelle des solutions urgentes. Le carbone noir agit sur la santé des populations et l'environnement. Le coût de l'inaction dépasse celui de l'action et est un lien à la perte de vies humaines. Il s'agit de mesures pour l'avenir de la planète.

L'ICC est très préoccupé par la perspective de sortir de cette salle sans qu'aucune mesure ne soit prise. Les émissions de carbone noir ont doublé entre 2015 et 2021 et sont cinq fois plus importantes en Arctique. Elles agissent sur la santé des communautés inuites, et les récoltes. Le transport maritime augmente et personne n'a la volonté d'imposer la



réduction du carbone noir. L'ONG propose d'ajouter un point à l'ordre du jour du MEPC 80 concernant la nécessité de prendre des mesures obligatoires.

La *Clean Shipping Coalition* (CSC) note l'absence de proposition concrète au sein de l'assemblée. Le carbone noir est le grand perturbateur du climat, aussi faut-il proposer du concret. Elle invite les Etats membres à soumettre des propositions obligatoires.

Pacific Environnement partage les mêmes préoccupations. Il faut agir de manière urgente. La réduction rapide des émissions de carbone noir offre l'avantage d'agir sur le niveau du réchauffement climatique, la protection des communautés et de la santé humaine. La *délégation canadienne* a informé le Sous-comité qu'elle soumettrait un document au MEPC 80 portant sur la mise en place d'une zone de contrôle dans les eaux arctiques relevant de la juridiction du Canada.

■ Point 7. Normes relatives aux systèmes de gazéification des déchets à bord et amendements connexes à la règle 16 de l'annexe VI de MARPOL

Le Sous-comité a pris note des échanges de vue lors de la présentation du rapport du groupe de travail par correspondance concernant « l'élaboration d'un projet de spécification normalisées/directives applicables aux appareils de traitement thermique des déchets ».

Compte tenu de la nature technique des travaux, le Sous-comité a chargé le groupe de travail sur la prévention de la pollution d'établir le texte définitif du projet de directives à ce sujet.

Le Sous-comité a approuvé le projet de directives de 2003 applicables aux appareils de traitement thermique des déchets en vue de le soumettre au MEPC 80 pour approbation.

■ Point 8. Elaboration d'amendements à l'annexe VI de MARPOL et au code technique sur les Nox, concernant l'utilisation de plusieurs profils d'exploitation du moteur pour un moteur diesel marin

Le Sous-comité a pris note des progrès réalisés par le groupe de travail par correspondance dans son rapport sur l'utilisation de plusieurs profils d'exploitation du moteur, et des points sur lesquels les membres du groupe s'étaient mis d'accord. Il a pris note

en outre que nombreux points étaient restés en suspens.

A l'issue d'un échange de vues, le Sous-comité a approuvé les points sur lesquels les membres du groupe par correspondance s'étaient mis d'accord, et a invité les Etats membres et les ONG à soumettre au PPR 11 des avant-projets au code technique sur les Nox en ce qui concerne l'utilisation de plusieurs profils d'exploitation du moteur.

Le Sous-comité a invité le Comité à approuver l'élargissement de la portée du résultat que le MEPC 73 avait approuvé concernant les amendements ci-dessus, et d'en modifier ainsi l'intitulé : « *Elaboration d'amendements à l'annexe VI de MARPOL et au code technique sur les Nox concernant l'utilisation de plusieurs profils d'exploitation du moteur pour un moteur diesel marin et sur la classification des cycles d'essai* ».

Il a également invité le Comité à reporter à 2025 la date d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat.

■ Point 9. Révision de la règle 13.2.2 de l'annexe VI de MARPOL pour préciser qu'un moteur diesel marin qui remplace une chaudière est considéré comme un moteur de remplacement

Le Sous-comité a approuvé le projet d'amendements à la règle 13.2.2 de l'annexe VI de MARPOL relatif à un moteur diesel marin qui remplace un système vapeur pour soumission au MEPC 80 aux fins d'approbation en vue de l'adoption des amendements au MEPC 81. Il a approuvé le projet d'amendements aux directives de 2023 prescrits par la règle 13.2.2 de l'annexe VI de MARPOL en ce qui concerne les moteurs de remplacement non-identiques qui ne sont pas tenus de respecter la limite du niveau III, pour soumission au MEPC 80 afin qu'il adopte les amendements.

Il a également approuvé les amendements à apporter en conséquence aux interprétations uniformes de la règle 13.2.2 de l'annexe VI de MARPOL pour approbation par le MEPC 80.

■ Point 10. Elaboration de mesures visant à réduire les risques associés à l'utilisation et au transport de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques

Projet de directives sur les mesures d'atténuation visant à réduire les risques associés à l'utilisation et au transport en vue de l'utilisation du fuel-oil lourd comme combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques

Après avoir examiné le document de la Fédération de Russie concernant le projet de directives, le Sous-comité a décidé de reporter l'examen du projet de directives au PPR 11. En conséquence, il a invité le Comité à reporter à 2024 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Proposition visant à modifier les propositions spéciales relatives à l'utilisation et au transport en vue de l'utilisation d'hydrocarbures comme combustible dans les eaux arctiques

Le Sous-comité était invité à examiner pour examen, en vue de donner un avis au MEPC, un document du MEPC 78 dans lequel l'Islande et la Norvège proposaient d'élargir la portée du résultat intitulé « *Elaborations de mesures visant réduire les risques associés à l'utilisation et au transport de fuel-oil lourd (HFO) en tant que combustible par des navires exploités dans les eaux arctiques et à apporter un amendement à la définition du HFO* », de manière à inclure dans la règle



43.1.2 de MARPOL une valeur supérieure du point d'écoulement du HFO.

Il était également saisi d'examiner un document de la Norvège qui proposait de modifier la règle 43A de l'annexe I de MARPOL et de définir les « fuel-oils polaires » qu'il était acceptable d'utiliser comme combustibles dans les eaux arctiques.

Après les échanges de vues qui ont suivi la présentation de ces documents, le Sous-comité a noté qu'il n'y avait pas de consensus aux propositions qu'ils énonçaient, et a décidé de revoir cette question en 2025 et de réexaminer les documents susnommés lors du PPR 12 après la date d'entrée en vigueur de l'interdiction prévue dans la règle 43A de l'annexe V de MARPOL (1er juillet 2024).

Il a invité les Etats membres et les ONG à fournir des renseignements concernant la propriété des combustibles disponibles pour la navigation dans l'Arctique, y compris toute tendance relative à la viscosité, à la densité et au point d'écoulement.

■ Point 11. Révision des directives relatives aux systèmes intégrés de traitement des eaux de cale (IBTS) et amendements au certificat IOPP et au registre des hydrocarbures

En l'absence de propositions visant à modifier l'annexe I de MARPOL afin d'introduire les prescriptions en vertu desquelles l'évaporation forcée des eaux de cale polluées par les hydrocarbures serait considérée comme un moyen d'élimination approprié, le Sous-comité est convenu de reporter la poursuite de l'examen de ce point de l'ordre du jour au PPR 11.

■ Point 12. Révision de l'annexe IV de MARPOL et des directives connexes

Le Sous-comité était saisi pour examen du document dans lequel la Norvège présentait le rapport du groupe de travail par correspondance sur les amendements à l'annexe IV de MARPOL et aux directives annexes, y compris le projet d'amendements à l'annexe IV de MARPOL, le projet d'amendements aux directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées, le projet de directives pour la mise en œuvre de l'annexe IV de MARPOL pour les installations de traitement des eaux usées.



Il était également saisi d'examiner les rapports de la Chine, du Japon, des Emirats Arabes Unis et d'ATI qui formulaient des observations au rapport ci-dessus nommé.

Après examen de ces documents, le Sous-comité est convenu que les propositions et observations figurant dans ces documents nécessitaient un examen technique approfondi et a constitué de nouveau le groupe de travail par correspondance sur les amendements à l'annexe IV de MARPOL et aux directives annexes en lui confiant le mandat suivant :

Poursuivre l'élaboration d'un projet d'amendements aux directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents sur les essais de performance pour installations des eaux usées

Poursuivre l'élaboration d'un projet d'amendements aux directives relatives à la mise en œuvre de l'annexe IV de MARPOL sur les installations de traitement des eaux usées

Poursuivre l'élaboration du projet d'amendement à l'annexe IV de MARPOL, et déterminer s'il est nécessaire de mettre en place des installations de réception portuaires adéquates en conséquence.

Point 13. Activités de suivi découlant du plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires

Réduction du risque environnemental associé au transport maritime de pellets de plastique

Le Sous-comité a rappelé qu'à la suite du déversement par le navire MV X-Press Pearl de 11 000 tonnes de pellets de plastique au large de Colombo en mai 2021, le MEPC 77 avait souligné qu'il était nécessaire d'élaborer des directives et des prescriptions internationales en matière de chargement et

d'emballage, d'établir des protocoles d'intervention d'urgence, de prévoir un étiquetage clair des conteneurs transportant des pellets de plastique et de renforcer les instructions d'arrimage.

Il a également rappelé que le PPR 9 avait constitué le groupe de travail par correspondance sur les déchets plastiques rejetés en mer par les navires et l'avait chargé d'examiner plus avant les options permettant de réduire le risque environnemental de transport maritime de pellets plastique.

Il était également saisi d'examiner 15 documents qui formulaient des observations et des recommandations à ce sujet.

Le Sous-comité a examiné les résultats du groupe de travail par correspondance en même temps que tous les autres documents soumis à la présente session. Compte tenu des points de vue exprimés, le Sous-comité a décidé que les questions recensées devaient être examinées plus avant dans le cadre d'un groupe de travail.

Il a ensuite constitué le groupe de travail sur les déchets plastiques rejetés en mer par les navires et l'a chargé d'effectuer les tâches suivantes :

1. en ce qui concerne le risque environnemental associé au transport maritime de déchets plastiques
2. en ce qui concerne le signalement des engins de pêche perdus ou rejetés par les navires.

Après examen du rapport du groupe de travail, le Sous-comité a pris les mesures ci-après :

Réduction du risque environnemental associé au transport maritime de pellets de plastique



Transport maritime des pellets de plastique en conteneurs

1. Le Sous-comité a approuvé le projet de circulaire MEPC sur les recommandations pour le transport de pellets de plastique par mer dans des conteneurs. Le projet de texte sera soumis au Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC 9) qui se réunira du 22 au 29 septembre pour qu'il apporte sa contribution. Le projet de circulaire recommande que les pellets de plastique devraient être emballés dans des emballages de bonne qualité, suffisamment solides pour résister aux chocs et aux sollicitations auxquels ils peuvent normalement être soumis en cours de transport. Les emballages devraient être construits et fermés de façon à éviter toute perte de contenu qui peut être due à des conditions ordinaires de transport, dont les vibrations ou les forces d'accélération.
2. Selon le projet de circulaire, les informations relatives au transport doivent clairement identifier les conteneurs contenant des pellets de plastique ; « En outre l'expéditeur devrait compléter les informations

relatives à la cargaison par une demande d'arrimage spécial pour celles exigeant un arrimage ». Les conteneurs qui contiennent des pellets de plastique doivent être correctement arrimés et assujettis pour réduire au minimum les risques pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire et des personnes à bord. En particulier, les conteneurs contenant des pellets de plastique doivent être rangés sous le pont si possible ou à l'intérieur dans les zones abritées des zones exposées.

3. Le Sous-comité a invité les Etats membres et les organisations internationales à soumettre des renseignements pertinents sur l'emballage au Sous-comité CCC, pour examen. Après examen par le Sous-comité CCC, les projets de recommandation pourraient être finalisés par la prochaine session du PPR (PPR 11 en 2024) et approuvées par le MEPC 81.
4. Le Sous-comité a invité les Etats membres et les organisations internationales intéressées à soumettre à une session ultérieure des propositions concrètes concernant d'éventuelles mesures obligatoires en

tenant compte des échanges de vues qui s'étaient tenus jusqu'à présent et de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de toute mesure non obligatoire.

Transport maritime de pellets de plastique en vrac

Le Sous-comité est également convenu que les pellets de plastique ne devraient pas être transportés en vrac. Il a invité les Etats membres et les organisations internationales intéressées à soumettre à une prochaine session du Sous-comité des propositions pertinentes sur la modification du cadre réglementaire qui pourraient être nécessaires pour empêcher l'expédition de pellets plastiques en vrac.

Notification de pertes ou de rejets d'engins de pêche

Signalement des pertes d'engins de pêche

Le Sous-comité a poursuivi ses travaux relatifs à l'élaboration du projet d'amendements à l'annexe V de MARPOL afin d'améliorer la notification des pertes d'engins de pêche. Il

a noté que les délégations étaient dans l'ensemble en faveur d'une définition des seuils cohérents au niveau mondial pour notifier les engins de pêche perdus ou rejetés, en tenant compte de la grande variété des modes de pêche et des engins de pêche.

Les délégations s'étaient également accordées à ce que les navires de plaisance devraient être exemptés des prescriptions en matière de notification obligatoire, sans préjudice des autres prescriptions de MARPOL.

Le groupe de travail par correspondance sur les déchets plastiques rejetés en mer par les navires a été chargé de poursuivre les travaux, notamment d'examiner et de donner son avis sur les données qui devraient être obligatoirement déclarées, sur les méthodes de communication des données à utiliser et sur les personnes responsables de la communication des données et d'examiner si les Etats côtiers devraient avoir accès à la base de données de l'OMI et dans l'affirmative, à quel niveau d'accès ils devraient avoir (c'est-à-dire l'accès aux données agrégées ou l'accès aux rapports sur les pertes/rejets individuels).

Le groupe examinera aussi plus avant le projet d'amendements à l'annexe V de MARPOL prévoyant les mécanismes de notification, les modalités et les renseignements à communiquer aux administrations et à l'OMI en vue de faciliter et de renforcer la notification des pertes ou rejets accidentels des engins de pêche et poursuivra la mise au point du projet d'amendements appropriés aux directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL.

Marquage des engins de pêche

Concernant le marquage des engins de pêche et compte tenu de la décision du MEPC 78 à ce sujet, le Sous-comité a invité les Etats membres et organisations internationales intéressées à soumettre au PPR 11 des propositions à élaborer un projet de circulaire MEPC visant à promouvoir la mise en place de systèmes de marquage des engins de pêche et les directives volontaires de la FAO sur le marquage des engins de pêche, ainsi qu'un projet d'amendements à l'annexe V de MARPOL.

Il a souligné à cet effet qu'il fallait tenir compte des travaux supplémentaires menés par la FAO concernant un cadre relatif à la conduite d'une évaluation des risques liés à un système de marquage des engins de pêche et un manuel sur le marquage des engins de pêche.

Nettoyage en cas de déversement de pellets de plastique par les navires

Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du groupe de rédaction sur la pollution de l'atmosphère par les navires, le Sous-comité a approuvé la constitution d'un groupe de travail par correspondance sur la lutte contre la pollution en charge d'élaborer un projet de guide sur le nettoyage en cas de déversement de pellets plastiques par les navires. Ce projet devrait être soumis au PPR 11 pour examen.

Conformément au calendrier du plan d'action pour traiter le problème de déchets plastiques en mer provenant des navires, le Sous-comité a demandé au MEPC 80 de reporter à 2025 la date d'achèvement des travaux qui lui avaient été confiés.

■ Point 14. Interprétations uniformes des dispositions des conventions de l'OMI relatives à l'environnement

Gestion des eaux de ballast

Le Sous-comité a approuvé le projet d'interprétation uniforme de gestion des eaux de ballast et des règles B-5 et B-10 de la convention BMW, concernant la « date de construction » d'un navire ayant subi une transformation importante afin de mettre en œuvre la convention BMW. L'interprétation unifiée sera soumise à l'approbation du MEPC 80.

Notes de livraison de soutes électroniques

Le Sous-comité a approuvé le projet de nouvelle interprétation uniforme des règles 18.5 et 18.6 de l'annexe VI de MARPOL concernant les notes de livraison de soutes, pour approbation par le MEPC 80.

■ Commentaires

En résumé, le Sous-comité PPR 10 a pris les mesures suivantes :

- l'approbation du projet d'amendements aux directives concernant le classement en catégories et la classification des produits et additifs de nettoyage
- l'approbation du projet de directives sur l'encrassement biologique
- l'approbation d'un projet de protocole pour la vérification des dispositifs de surveillance de la conformité des eaux de ballast
- l'approbation de la version révisée des directives de 2023 pour l'établissement des matières potentiellement dangereuses, en vue d'y ajouter des contrôles de la cybutrine
- l'approbation du texte définitif du projet de

« guide opérationnel sur la lutte contre les déversements de substances nocives et particulièrement dangereuses (SNPD) »

- l'approbation des directives pour les appareils de traitement thermique des déchets
- l'approbation du texte définitif des amendements relatifs à un moteur diesel marin remplaçant un système vapeur
- l'approbation de premières recommandations concernant le transport maritime de pellets de plastique
- la poursuite des travaux sur le signalement des pertes d'engins de pêche et le marquage des engins de pêche.

Par contre, on peut regretter que les travaux du Sous-comité concernant la réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux n'aient pu progresser, malgré les interventions de nombreuses ONG, affirmant leur déception et leurs préoccupations face au manque de progrès concernant l'élaboration de mesures obligatoires visant à réduire l'impact du carbone noir.

A ce sujet, on peut noter que ces ONG ont annoncé récemment que la Russie allait entreprendre à partir de 2024 des voyages toute l'année de l'Arctique à l'Asie le long de la section orientale de la route maritime du Nord (NSR), une ouverture d'une voie commerciale avec d'énormes implications pour la carte maritime mondiale.

Les émissions de gaz à effet de serre et de carbone noir des navires opérant en Arctique contribuent au réchauffement de l'Arctique – actuellement quatre fois plus rapide qu'auparavant sur terre - et à mesure que l'Arctique se réchauffe les experts ont déclaré que cela aura des répercussions importantes plus au sud. En outre, l'augmentation de la navigation dans des eaux mal cartographiées est « une recette pour une catastrophe environnementale » telle qu'un déversement de pétrole. Une multitude d'ONG mènent depuis des années des campagnes au sein de l'OMI pour tenter de réduire l'empreinte carbone des transports maritimes lors du transit dans l'Arctique.

*René TYL
Membre de l'AFCAN
Conseiller de la délégation française*

Conférence Seafarers' mental health.

28 avril 2023 à Cork

Organisée par l'International Marine Health Foundation (IMHF) avec la coopération du National Maritime College of Ireland (NMCI) et de la Munster Technological University (MTU) de Cork, Irlande, la conférence était menée par le Capt. Bill Kavanagh du NMCI et de l'IIMM (Irish Institute of Master Mariners), également représentant irlandais auprès du CESMA.



Après quelques mots de bienvenue du NMCI (Capt. Sinead Reen, chef du département des études maritimes et Capt. Bill Kavanagh) et de Tim Carter (Centre norvégien de médecine maritime et de plongée, Université de Bergen), le premier orateur était le Dr Nebojsa Nikolic, président du Directoire d'IMHF, dont il a fait une présentation.

L'IMHF est composée d'un groupe d'experts, ce qui permet :

- Une approche scientifique et pédagogique
- Un centre de ressources capable d'aider sur les questions médicales maritimes
- D'identifier les conditions ayant un impact pertinent sur la santé des communautés allant en mer et les options de traitement médical de ces conditions
- De transférer ces connaissances dans la formation des professionnels engagés dans la médecine maritime et de conseiller les autorités, les décideurs et les cadres responsables sur les questions médicales maritimes
- De conseiller les étudiants, les chercheurs ainsi que les bailleurs de fonds sur la priorisation et l'exécution de projets de recherche sur la médecine maritime et ses domaines adjacents
- De participer à l'organisation de séminaires, événements, ateliers, conférences et congrès scientifiques, donc une coopération avec des institutions et organisations nationales et internationales ayant des intérêts identiques ou similaires.

L'objectif des ateliers est de servir de guide aux décideurs. Les groupes d'ateliers sont composés de représentants de différents pays, professions et expériences souhaitant améliorer la santé des gens de mer.

Sur le plan psychosocial, les gens de mer rencontrent tous les problèmes classiques de bien-être. On signale notamment des niveaux élevés d'anxiété et de dépression. Les gens de mer souffrent d'épuisement professionnel ainsi que d'autres troubles psychiatriques généraux avec un taux élevé de suicide qui est probablement sous-déclaré. Il y a beaucoup d'indications comme quoi les gens de mer, comme les employés à terre, peuvent avoir des problèmes de santé mentale.

■ Environmental, social and corporate governance

Par le Pr Malcolm MacLachlan, professeur de psychologie et d'inclusion sociale, Maynooth University, Irlande

Tout est lié : finance – performance – bien-être.

Les préoccupations communes sont : les heures travaillées, la durée du contrat, le lien entre les fonctions supérieures et la nationalité, les différents taux de rémunération pour le même travail, l'accès aux soins de santé pen-

dant l'emploi et entre les contrats. Tout cela peut être considéré comme une forme de néo-colonialisme, les propriétaires de navires (des pays riches) exploitant des marins venant de pays de moindre puissance économique.

Malgré l'importance de la navigation pour le commerce international, les gouvernements ont toujours échoué à protéger les droits des gens de mer, certains marins ne relevant pas de la juridiction d'États ayant le devoir de les protéger.

Les gestionnaires maritimes pourraient prendre de nombreuses mesures pour améliorer le bien-être de leur personnel, notamment en pratiquant une surveillance accrue du potentiel de mauvaise santé mentale, en augmentant le nombre de membres d'équipages, en assurant la formation et le soutien.

Le bien-être, la performance et la sécurité sont déterminés par l'organisation et le système industriel dans son ensemble. Cependant, de nombreuses interventions portant sur la dépression et le suicide sont axées sur l'individualisme. Les initiatives telles que les brochures sur la réduction du stress s'adressent aux gens de mer eux-mêmes et ne sont que des mesures tertiaires ou secondaires. Ils ne se concentrent pas sur la réduction des principaux facteurs de stress et risques professionnels.

Le groupe de travail « Maritime just transition task force » a été formé pour garantir que la réponse de la navigation à l'urgence climatique place les gens de mer et les communautés au cœur de la solution. La formation et les compétences des gens de mer doivent soutenir une industrie du transport maritime décarbonée. Cependant le « Transport maritime juste ou Just shipping » devrait tenir compte de l'élément humain (hiérarchie, développement de carrière), de la diversité (genre, âge, nationalité, couleur), de l'impact humain sur le transport écologique, de l'interaction humaine et numérique. Ainsi, la « Transition juste pour les gens de mer ou Just transition for seafarers » est un grand pas en avant, mais doit être plus étroitement liée à la justice organisationnelle et sociale et le lien avec le bien-être et la santé mentale.

■ Legal aspects of supporting seafarers on abandoned ships

Par M. Jan de Boer, division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI

Outre la convention du travail maritime, MLC 2006, l'OMI a établi des groupes de travail conjoints avec l'OIT sur les questions relatives aux gens de mer. Sont déjà élaborées : des lignes directrices sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime, des directives sur la responsabilité et l'indemnisation concernant les demandes d'indemnisation pour lésions corporelles ou décès de gens de mer, des directives sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, des lignes directrices sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer.

Définitions tirées des Lignes directrices de 2001 :

L'abandon se caractérise par la rupture des liens entre l'armateur et le marin

L'abandon se produit lorsque l'armateur ne remplit pas certaines obligations fondamentales envers le marin concernant le rapatriement en temps voulu et le paiement de la rémunération due et la fourniture des nécessités de la vie : nourriture, logement et soins médicaux adéquats

Il y aura abandon lorsque le capitaine du navire se trouvera sans aucun moyen financier pour l'exploitation du navire

La procédure :

- Un État membre ou une organisation accréditée auprès de l'OIT ou de l'OMI envoie des informations à l'OIT concernant un nouveau cas

dité auprès de l'OIT ou de l'OMI envoie des informations à l'OIT concernant un nouveau cas

- L'OIT envoie ces informations pour vérification à l'OMI afin de confirmer le numéro OMI, le pavillon, le type de navire, la société et le propriétaire enregistré
- L'OMI renvoie (modifiées si nécessaire) les informations à l'OIT et à la suite de consultations entre l'OMI et l'OIT, les informations sont saisies sur un site Web restreint, c'est-à-dire non public et protégé par un mot de passe
- Les parties intéressées sont informées par l'OMI des nouvelles entrées et elles ont la possibilité de fournir de plus amples informations dans les 10 jours ouvrables
- Par la suite, les informations sont mises à la disposition du public sur <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Si nécessaire, différents points de vue seront exposés
- Un cas d'abandon sera considéré comme résolu si, et seulement si, l'OIT a reçu un avis clair de l'État membre ou de l'organisation ayant initialement fourni l'information selon laquelle :
 - la totalité de l'équipage a été rapatriée avec succès et
 - la totalité de toutes les rémunérations et droits contractuels dus ont été payés et dûment perçus par tous les membres de l'équipage.

Les amendements de 2014 à la MLC 2006 ont été établis sous les auspices de l'OIT et sont basés sur les directives de 2001 élaborées par le groupe de travail conjoint OMI/OIT. Ils contiennent des exigences obligatoires pour les armateurs notamment d'avoir une assurance pour couvrir l'abandon des gens de mer, y compris les frais de rapatriement,

ainsi que les réclamations en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des gens de mer.

Au cours de la période 2012-2016, entre 12 et 19 incidents ont été signalés chaque année. Après l'entrée en vigueur des amendements de 2014 le 18 janvier 2017, il y a eu un pic de nouveaux cas d'abandon : 55 cas signalés en 2017, 44 cas en 2018, 40 cas en 2019, 85 cas en 2020, 95 cas en 2021 et 109 nouveaux cas en 2022, dépassant ainsi de manière alarmante le record de l'année précédente de nouveaux cas d'abandon signalés dont 17 cas étaient liés aux conséquences de la pandémie de Covid-19 aggravant encore la situation à l'occasion des changements d'équipage.

Les dernières mises à jour :

LEG 107 de novembre 2020 a convenu d'élaborer des lignes directrices à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer

LEG 108 en juillet 2021 a convenu d'établir un groupe de correspondance intersessions pour faire avancer les travaux

Le groupe de correspondance a fait rapport au LEG 109 en mars 2022, qui a approuvé le projet de lignes directrices et a décidé de les transmettre en tant que document de base pour examen et perfectionnement à un groupe de travail tripartite conjoint OIT-OMI (JTWG) afin d'identifier et de traiter les problèmes des gens de mer et les éléments humains

Le JTWG était composé de huit gouvernements nommés par l'OMI (Argentine, France, Inde, Indonésie, Kenya, Îles Marshall, Philippines



et Royaume-Uni), de huit représentants des armateurs et de huit représentants des gens de mer

En juillet 2022, le Conseil de l'OMI a approuvé la création du JTWG et les décisions du Comité juridique

Le JTWG s'est réuni du 13 au 21 décembre 2022 et a adopté de nouvelles lignes directrices sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer. Les lignes directrices visent à faire face à l'augmentation significative des cas signalés d'abandon d'équipages et à fournir des orientations pratiques sur la manière de résoudre les cas d'abandon.

■ Loss prevention

Par le capitaine John Dolan, North Standard P&I

Qu'est-ce qu'un P&I Club :

Association à but non lucratif d'armateurs partageant les mêmes idées. Créé pour la première fois au milieu du XIXe siècle. C'est un club d'assurance mutuelle. Ce n'est pas une société anonyme. Les membres armateurs contrôlent la société de gestion par l'intermédiaire d'un conseil élu. Douze clubs composent le Groupe international des assureurs P&I, assurant environ 90 % de la flotte mondiale.

Les principales fonctions du P&I Club sont les suivantes :

- Protéger les membres des réclamations de tiers.
- Couvrir les responsabilités de tiers, par ex. maladie de l'équipage et blessures corporelles.
- Indemniser un membre de ses pertes.

Ce qui est possible grâce à un vaste réseau de correspondants et d'experts dans le monde ainsi qu'à une organisation basée sur des règles précises.

En ce qui concerne les membres d'équipages, les règles applicables du club sont :

Règle 3.1.1 – Blessure, maladie ou décès de l'équipage – Responsabilités en cas de blessure, de maladie ou de décès de membres de l'équipage.

Règle 3.1.2 – Rapatriement – Responsabilités relatives au rapatriement de membres de l'équipage.

Règle 3.1.3 – Dépenses de relève – Dépenses nécessairement encourues pour convoier des remplaçants pour remplacer le membre d'équipage décédé, frappé d'incapacité ou débarqué à la suite d'une blessure, d'une maladie ou d'une désertion. Les salaires ne sont récupérables que lorsqu'ils sont versés aux remplaçants, en attendant et pendant le rapatriement.

Deux sortes de coûts sont générés en cas de blessure/maladie :

- Coûts directs : transport – traitement – indemnisation
- Coûts indirects : perte d'exploitation – recrutement – heures supplémentaires – prime d'assurance – gestion

Les coûts engendrés sont de 30 à 50 000 \$ mais peuvent atteindre des montants bien supérieurs.

Il y a un intérêt évident pour la sécurité et le bien-être des équipages à bord. Les armateurs et les assureurs ont très peu d'influence sur les coûts d'évacuation, de soins médicaux et de relève. Et la position du club est d'être solidaire par défaut.

Les défis auxquels nous sommes confrontés :

Le suicide est la première cause de décès des marins. En général, la santé mentale est affectée par l'isolement social, la longueur des voyages, la fatigue, la séparation d'avec la famille et les amis, la pression accrue sur les individus, le manque de cohésion de l'équipage, le manque de congés à terre, le harcèlement et les brimades, l'emploi précaire.

Les mauvaises performances à bord sont liées aux problèmes de santé mentale, problèmes liés à l'utilisation des réseaux sociaux/internet. De plus, la politique zéro alcool affecte l'interaction sociale à bord.

Que faire/organiser pour améliorer le bien-être des gens de mer ?

De nombreuses entreprises de terre utilisent la concurrence, le travail d'équipe et le désir naturel de gagner, en combinaison avec des incitations financières, pour promouvoir des comportements spécifiques souhaités. Il peut s'agir de : défis de perte de poids, événements de sports d'équipe (plaisir, meilleures relations à bord, environnement compétitif), défis basés sur la forme physique, programmes de sevrage tabagique. Tout cela peut facilement être déployé en mer.

Conclusion

Les gens de mer doivent être physiquement et mentalement capables de répondre aux besoins du système de sécurité. Le bien-être est donc crucial pour l'efficacité des systèmes de sécurité. Les armateurs et les gestionnaires devraient avoir une norme de base de bien-être pour leurs équipages dans l'intérêt de la sécurité.

Le Standard Club a produit une édition spéciale sur le bien-être des marins qui peut être téléchargée gratuitement sur le site web du Standard Club : www.standard-club.com





■ Public health management

Par Mme Rebecca Hayes Meija, Marine benefits, Lunds Universitet, Suède

L'environnement psychosocial du travail et la santé mentale des gens de mer à la suite de la pandémie de Covid-19.

Notre étude récente montre qu'il y a 1 marin dépressif pour 2 navires. Il y a une baisse des niveaux de bien-être 2 ans après le début de la pandémie. Les jeunes marins sont plus anxieux et déprimés. 28% des gens de mer souffrent d'une forme de dépression à bord. 24 % éprouvent de l'anxiété à un certain niveau.

Le but de cette étude était d'étudier comment différents facteurs parmi les gens de mer étaient associés au stress, à l'anxiété et à la dépression pendant la pandémie du Covid-19. L'hypothèse principale est que la santé mentale des gens de mer a été affectée par les stratégies d'atténuation du Covid-19 à bord, indépendamment de l'environnement psychosocial général.

L'enquête a été réalisée auprès d'environ 18 000 marins, de 154 nationalités différentes, dans 44 compagnies maritimes.

Il y avait 5 choix de réponses aux questions posées : fortement en désaccord, en désaccord, incertain, d'accord, totalement d'accord.

Mon employeur a été transparent et m'a fourni des informations régulières et mises à jour tout au long de la pandémie

Mon employeur a fait de son mieux pour effectuer les changements d'équipage en toute sécurité et en temps opportun

Je crois que mon employeur soutient les efforts de lobbying pour promouvoir la reconnaissance des gens de mer en tant que travailleurs clés

Mon employeur a fourni des soins médicaux et des services de santé adéquats chaque fois que nécessaire pendant la pandémie, à bord et à domicile

Mon employeur a favorisé et facilité un environnement plus positif pendant la pandémie du Covid-19 (consolidation d'équipe, lutte contre l'intimidation, réduction du stress, coaching, rencontres sociales, etc.)

Mon employeur a mis davantage l'accent sur la sensibilisation et la prévention des accidents.

Mon employeur a tenu ma famille informée et s'est soucié sincèrement de leur bien-être.

Les résultats de l'enquête montrent :

Les marins à bord étaient significativement plus stressés, anxieux et déprimés que ceux à la maison.

Pour les principales variables d'exposition, les gens de mer à domicile ont un souvenir plus positif de la manière dont la pandémie du Covid-19 a affecté les conditions de travail.

Une analyse de régression bivariée a indiqué qu'il y avait de fortes associations entre les principales variables d'exposition et les variables dépendantes, sauf que l'amélioration de l'atmosphère sociale n'était pas significativement associée au stress.

Dans l'ensemble, le fait d'avoir connu des retards dans les relèves, le manque de routines plus performantes, le manque de conscience d'une sécurité améliorée, une augmentation

de la charge de travail, une atmosphère sociale plus mauvaise et une plus faible satisfaction des employés, tout cela était significativement associé au stress, à l'anxiété et à la dépression.

L'environnement de travail psychosocial est associé à des effets sur la santé mentale : stress, anxiété et dépression.

L'anxiété et la dépression ont été plus répandues à bord qu'à la maison.

À terre, les marins ont eu un souvenir plus positif de la façon dont la pandémie du Covid-19 a affecté les conditions de travail.

Les résultats indiquent que les mesures Covid-19 prises pendant la pandémie ont été indépendantes de la santé mentale, de même que des variables d'origine socio-économique : âge, sexe, nationalité et rang.

Les politiques érodées liées aux relèves d'équipage ont eu un effet négatif important sur le bien-être mental en raison des retards.

La capacité des employeurs à communiquer efficacement, clairement et de manière transparente avec les gens de mer était associée à de meilleurs résultats en matière de santé mentale chez les gens de mer. Il en est de même lorsque les employeurs maîtrisent conscience de la sécurité et communications claires.

Conclusion :

Les résultats montrent que la gestion des crises au sein des compagnies maritimes a joué un rôle important dans l'atténuation des effets néfastes sur la santé mentale pendant la pandémie.

Une communication claire de la part des employeurs et l'accent mis sur les questions de sécurité à bord ont été des stratégies efficaces pour promouvoir un meilleur bien-être mental chez les gens de mer.

Cependant, les retards dans les relèves ont eu un impact négatif important sur les résultats en matière de santé mentale, soulignant la nécessité d'une coopération mondiale et d'accords globaux pour protéger les gens de mer en temps de crise.

■ Mental health on board

Par le Dr Marta Grubman-Nowak, Université de médecine de Gdansk

Selon les dernières statistiques de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA, 2020), il y a quelque 280 000 marins actifs dans l'UE, pour quelque 1,9 million de marins dans le monde.

Les gens de mer à bord de navires de haute mer sont exposés à des facteurs nocifs liés à l'évolution des conditions climatiques, à des facteurs physiques et chimiques nocifs à bord, à un mode de travail spécifique, à un niveau élevé de charge mentale.

Le stress au travail est une expérience négative induite par des facteurs de stress sur le lieu de travail. Il s'agit d'un processus complexe, multidimensionnel et dynamique, au cours duquel les facteurs de stress perçus peuvent causer directement ou indirectement des troubles psychosomatiques et physiologiques. Ces affects peuvent être modérés par des facteurs individuels tels que le tempérament et la personnalité, ainsi que par des facteurs psychosociaux tels que les exigences professionnelles perçues, le contrôle, le soutien social, la perception de l'environnement travail.

En ce qui concerne le travail dans le milieu marin, un rôle particulièrement important est joué par le concept de stress mental et le rôle des facteurs psychosociaux comme ses sources. L'exposition à des facteurs physiques et psychosociaux nocifs se produit simultanément. Dans cette approche, nous avons à faire à au moins deux processus : le mécanisme direct des troubles somatiques et les effets psychologiques du stress.

Les facteurs liés aux conditions climatiques sont le travail à la fois dans les basses et très hautes températures, l'exposition au vent, les

précipitations, et autres phénomènes atmosphériques.

Les facteurs physiques comprennent l'exposition aux vibrations, le champ électromagnétique, le niveau de bruit élevé, les températures élevées, la mauvaise ventilation. Ce sont aussi les agents chimiques présents sur les navires tels que l'amiante, les hydrocarbures aromatiques, le benzène et les gaz d'échappement des moteurs.

Les facteurs psychosociaux comprennent les longues heures de travail, le travail par quart et les quarts de nuit (en particulier les officiers pont), l'exposition au stress et aux événements traumatisants, la piraterie et les catastrophes, la longue séparation d'avec la famille, le séjour constant dans un environnement fermé, l'isolement, le manque de contrôle, la responsabilité des membres d'équipage, les situations conflictuelles, les différences culturelles (la plupart des équipages étant constitués de nationalités différentes, parlant des langues différentes, souvent issus de pays culturellement éloignés).

Ces aspects peuvent augmenter le niveau de stress, ainsi qu'induire un sentiment d'isolement et contribuer à un plus grand risque de dépression, surtout au début d'embarquement.

Les facteurs de stress présents dans cet environnement marin ont des conséquences négatives sur les aspects de santé et de bien-être au travail. Cela peut avoir pour résultat différents types de troubles somatiques, de dysfonctionnements mentaux et parfois la démission. Pour l'adaptation à des conditions extrêmement difficiles, le rôle le plus important est joué par les caractéristiques individuelles qui modifient positivement ou négativement les conséquences du stress sur la santé.

Conséquences sanitaires :

Les personnes travaillant en mer sont perçues comme en meilleure santé que les autres types de professions (du fait des niveaux d'exigences à l'embauche). Cependant le stress au travail peut entraîner des douleurs musculo-squelettiques, des troubles cardiovasculaires, des troubles gastro-intestinaux, des problèmes respiratoires, des troubles auditifs, des troubles endocriniens (diabète, thyroïde), des troubles du système nerveux et des troubles du sommeil. Les facteurs psychosociaux les plus importants affectant le système

musculo-squelettique sont les exigences du travail, la liberté de décision, les symptômes de stress, le soutien social et l'anxiété psychologique.

Recommandations pour la prévention de la santé :

1. Changements organisationnels :
2. Augmenter la pression sur les armateurs pour qu'ils planifient les transports et les opérations de cargaison de manière à minimiser le nombre de quarts de nuit et à travailler au maximum 55 heures par semaine.
3. Il serait avantageux d'organiser le travail de manière à ce que les quarts/corvées soient de 12 heures au lieu de 6 lorsque cela est possible.
4. Former l'équipage sur les mécanismes et stratégies d'adaptation aux situations stressantes et à la communication interpersonnelle pour réduire le niveau de stress.
5. Prévention de la santé mentale dans le processus de recrutement :
 - Élaboration de protocoles de dépistage en santé mentale.
 - Introduction de l'évaluation psychologique obligatoire pour le certificat de santé.
 - Accroître l'accès aux connaissances sur la charge psychologique liée au travail en mer et les possibilités de demander de l'aide et du soutien en tant qu'outils de prévention de la surcharge mentale.

■ Mental resilience in maritime emergency situations

Par le capitaine Brian Fitzgerald, Simply Blue Group

L'orateur était capitaine sur un navire engagé dans l'opération PONTUS en Méditerranée entre 2015 et 2018. Au cours de cette opération, quelques 15 500 migrants ont été secourus. Mais tous les migrants aperçus en mer n'ont finalement pas été secourus. Il possède également une expérience des opérations SAR.

Son propos a été principalement sur la notion d'espoir. Pour les personnes secourues d'abord, elles peuvent avoir perdu des membres de leur famille ou des amis pendant l'opération. Et pour les sauveteurs aussi, quand ça ne va pas aussi bien que prévu.

La résilience mentale peut provenir de :

- L'entraînement
- La préparation et des exercices (Fleet operational sea training – FOST)
- Le travail en équipe
- Le but à atteindre
- Les services de soutien du personnel
- Et l'analyse des troubles de stress post-traumatique (TSPT)

■ Seafarer mental health – Root causes, threat lines, barriers and recovery

Par le Dr Imogen Stiliz, Shell Londres

Le travail dépend de la santé mentale, de la prise de décision individuelle et collective et de l'établissement de relations. Mais cela impacte également la sécurité, y compris la sécurité psychologique, le sentiment d'appartenance et l'équilibre entre les exigences du travail, le contrôle et le soutien.

Une santé mentale altérée signifie une fonction cognitive défaillante, ce qui entraîne une capacité de travail amoindrie, et peut donc mener à un incident.

Plusieurs facteurs peuvent affecter la santé mentale des gens de mer : l'état individuel de santé mentale (bon ou mauvais), les exigences du travail, la culture du travail, l'environnement, les soucis de la vie privée, les difficultés avec les collègues ou les supérieurs, et les problèmes de santé antérieurs ou existants.

Avoir une vue des causes profondes, des menaces, de la séquence des événements, permet de mettre en place un système et des processus pour soutenir une bonne santé mentale et prévenir des effets néfastes d'une mauvaise santé mentale. Tout processus lié aux personnes doit tenir compte de la sécurité en matière de santé mentale, des capacités, des risques pour la santé, de l'intervention d'urgence et de la réadaptation, du bien-être des travailleurs, des avantages sociaux et de la discipline. L'engagement du leadership, les exemples de gestionnaires et la culture organisationnelle sont essentiels. Cependant changer la culture nécessite du temps.

■ Seafarer wellbeing

Par Dr Syed Asif Altaf, ITF

La culture du travail est importante ainsi que la culture de la sécurité. L'ITF est en discussion avec l'industrie maritime, principalement celui des croisières, pour améliorer le bien-être des gens de mer.

Actuellement, l'ITF est en cours de négociation sur une « indemnité de décès » en cas de suicide.

Seafarer wellbeing and the maritime system

Par le Dr Olivia Swift, Lloyd's Register Foundation

Lloyd's Register Foundation est une organisation caritative mondiale politiquement et financièrement indépendante qui vise à concevoir un monde plus sûr en promouvant la sécurité et l'éducation. Cette fondation est actuellement active dans plus de 140 pays, travaillant là où il y a le plus grand besoin pour relever les plus grands défis de sécurité et sauver des vies.

La mission de la fondation :

Assurer, au profit de la communauté des normes techniques élevées de conception, de fabrication, de construction, d'entretien, d'exploitation et de performance dans le but d'améliorer la sécurité des marins et des biens en mer, sur terre et dans les airs. Faire progresser l'éducation publique, y compris dans les industries du transport et dans toute autre discipline d'ingénierie et technologique.

Les défis :

- Sécurité en mer
- Sécurité des aliments
- Sécurité des infrastructures physiques
- Sécurité des systèmes numériques et pilotés par les données
- Sécurité pour un avenir durable
- Compréhension des risques et des comportements pour améliorer la sécurité
- Améliorer l'accès aux compétences en ingénierie.

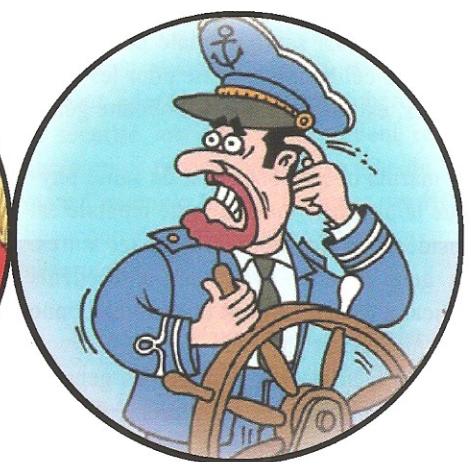
Une partie du travail de la fondation sur le bien-être des gens de mer peut être consultée sur le site web : <https://www.lrfoundation.org.uk>

Certains travaux concernent l'environnement de sécurité en abordant la santé mentale, le bien-être psychologique dans les contextes professionnels, les relèves d'équipage les communications essentielles pour améliorer le bien-être des gens de mer.

■ Seafarer quality of life on board

Par le Dr Nihan Senbursa, Université d'Ordu, Turquie

Avec l'identification récente des gens de mer comme des travailleurs essentiels par l'OMI, l'industrie maritime s'est concentrée sur la recherche de moyens d'aborder et d'améliorer la santé et le bien-être psychologique des gens de mer. En raison des conditions environnementales dangereuses, des produits chimiques transportés, du stress psychologique et des risques liés au mode de vie en mer, (ce sont des facteurs qui interfèrent avec leur santé), en comparaison à la popu-



lation générale), les gens de mer qui travaillent sur des navires commerciaux sont plus susceptibles de présenter des maladies, troubles mentaux et blessures car ils passent des semaines voire des mois en mer, sont éloignés de chez eux et ont accès à peu de services médicaux. L'isolement et la séparation de la famille et des amis, le sentiment de solitude, peuvent avoir des conséquences importantes sur la santé mentale et physique. Et contrairement à la plupart des autres professions, les gens de mer sont à bord pendant les heures de travail et les heures non travaillées.

Une étude a été menée auprès de marins turcs travaillant sur des navires au long cours. Quelques 955 données ont été collectées sur un questionnaire comprenant 36 items, regroupés en plusieurs dimensions composant la qualité de vie liée à la santé : fonctionnement physique, rôle-physique, douleur corporelle, état de santé général, vitalité, fonction sociale, rôle émotionnel et santé mentale. Pour chaque question, le score était de 0 à 100, la moyenne à 50.

La majorité des marins étaient âgés de 31 à 50 ans (62,2%), mariés (58,4%), diplômés universitaires (35,2%), gros et obèses (63,7%), sans antécédents médicaux (88,9%), ne consommant pas de drogue (91,1 %), fumeurs (54,7 %) et ne consommant pas d'alcool (74,2 %).

Les résultats selon l'âge montrent que les marins âgés de 20 à 30 ans ont une santé mentale inférieure à la moyenne et une santé physique supérieure à la moyenne.

Selon le niveau d'éducation, la santé mentale est inférieure à la moyenne pour les diplômés du secondaire et la santé physique inférieure à la moyenne pour les diplômés du primaire. La santé mentale des marins mariés ou célibataires, égale pour les deux groupes, est inférieure à la moyenne générale.

Les marins obèses ont l'état de santé physique le plus bas, mais la santé mentale est considérablement meilleure que les autres. Les gens de mer ayant des antécédents médicaux (maladies) ont une moins bonne santé mentale et physique.

La santé mentale et physique des gens de mer qui consomment régulièrement de la drogue est moins bonne.

Les gens de mer physiquement surmenés ont une moins bonne santé mentale.

Selon le type de navire, la santé mentale

des marins travaillant sur des navires vrac sec est très mauvaise, et la santé physique des marins travaillant sur des navires rouliers est la pire.

Selon les postes et les fonctions occupés sur le navire, la santé mentale des élèves est jugée parmi la pire, la deuxième plus mauvaise étant celle des officiers de pont et du capitaine. Il est également déterminé que la santé physique des matelots est la pire.

Selon le temps de navigation du marin, la santé mentale de ceux qui travaillent en mer depuis moins d'un an et depuis 16-20 ans est moins bonne que les autres, aucun groupe ne dépassant la moyenne de 50.

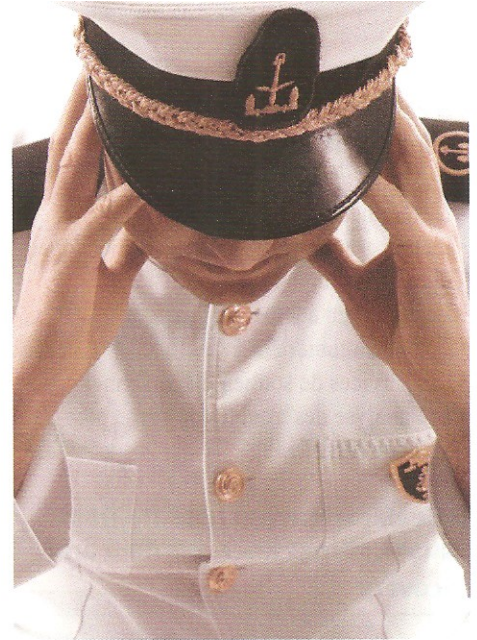
Conclusion :

En général, l'état de santé autoévalué des gens de mer était bon, mais il diminuait considérablement avec l'âge, également selon le pays. Les officiers pont et machine affichaient des niveaux d'anxiété nettement plus élevés que l'équipage. Les résultats montrent que la responsabilité managériale est associée à des niveaux de stress plus élevés. Les facteurs affectant l'état de santé général ont été déterminés comme venant du type de navire et de la charge de travail corporelle. Les marins travaillant sur les vraquiers et les navires citernes ont un état de santé général moins bon que ceux travaillant à bord de porte-conteneurs.

L'industrie du transport maritime peut jouer un rôle essentiel dans la lutte contre la solitude en mer en fournissant les ressources et le soutien nécessaires aux marins à bord. Un tel soutien peut inclure la mise à disposition de moyens de communication qui permettent aux gens de mer de rester en contact avec leurs proches, des services de soutien qui peuvent leur fournir les ressources et les mécanismes d'adaptation nécessaires, et des activités de groupe qui favorisent un sentiment de communauté et d'appartenance.

Il convient de s'assurer que les étudiants ont une bonne compréhension de la profession qu'ils exerceront à l'avenir avant de commencer leur formation maritime.

L'utilisation de montres intelligentes qui peuvent fournir des avertissements lorsque les niveaux de stress sont anormaux, en combinaison avec l'implication d'un psychologue, peut réduire l'apparition de



comportements extrêmes à bord. Cela peut s'avérer extrêmement utile pour les voyages extra-longues ou pendant les quarantaines où la pression émotionnelle peut être augmentée. De plus cela peut également fournir une solution pour minimiser l'apparition de troubles mentaux graves comme la dépression et l'anxiété.

■ Seafarer resilience

Par le Dr Karen Weekes, MTU

Le Dr Weekes a été la première Irlandaise à traverser seule l'océan Atlantique à la rame. Elle partage son expérience de résilience lorsque les choses n'allaient pas aussi bien qu'elle le souhaitait.

Pour ne pas perdre espoir, avoir des idées positives ou regarder une photo d'êtres chers ou de campagne peut restaurer la confiance en soi et aider à la résilience.

Cependant, cette femme est une athlète, entraînée physiquement et mentalement pour cet objectif. Et, plus important encore, elle était tout le temps capable de se connecter à terre pour des appels, des vidéos ou des messages. Si bien sûr, la traversée n'était pas drôle tous les jours, il y avait au départ une volonté d'accomplir cette traversée.

Remarque personnelle : malheureusement, je ne suis pas sûr que son expérience de la résilience puisse aider les gens de mer standards qui subissent un incident grave comme un incendie ou une piraterie dans l'exercice de leur métier. La question pour ces marins, comment rejoindre à nouveau un navire ? est restée clairement sans réponse.

■ Workplace bullying and harassment at sea

Par Dr Cecilia Osterman, Université Linnaeus, Suède

Le Dr Osterman a une expérience de douze ans en mer dans la marine marchande. Elle a commencé son propos par sa propre expérience malheureuse sur un navire.

L'intimidation au travail se retrouve généralement dans le cadre d'activités, de processus par des comportements répétés et réguliers, souvent sur de longues périodes, par exemple en harcelant, offensant ou excluant socialement une personne.

C'est souvent un déséquilibre de pouvoir reflétant les structures de pouvoir formelles ou informelles.

Le harcèlement fait généralement référence à des actes de discrimination fondés sur une catégorie ou des caractéristiques, cela variant d'un pays à l'autre. Il peut être physique et/ou psychologique.

Le comportement non civilisé est lié au harcèlement sexuel, à l'intimidation, à la violence au travail, au mobbing (le mobbing est un harcèlement psychologique se produisant en meute et à l'encontre d'une seule personne) et à la victimisation.

L'intimidation et le harcèlement sont des problèmes importants dans l'industrie maritime. Et, le plus souvent, le supérieur est l'agresseur. Les symptômes sont individuels, mais les facteurs sont organisationnels : incertitude (qui fait quoi, quand et comment), charge de travail élevée (physique, temporelle, cognitive et émotionnelle), conflit (mode de travail, pouvoir, cloisonnement, relations), leadership faible (peu ou pas de latitude de décision), culture du lieu de travail (rôles, jargon et manque de diversité), travailleurs précaires embauchés en CDD.

Ce que l'on sait à l'apparence d'un iceberg : le décès en est la partie apparente, mais en dessous, ce sont les blessures graves, les viols, les violences, les sévices, puis les blessures légères, les menaces, l'exploitation psychologique ou physique, les attouchements et les quasi-violences, les comportements à risque, les « blagues » sexistes, racistes ou homophobes, et langages problématiques.

■ Comment répondre :

Pour les marins :

- Formation de connaissances de base en matière de SST
- Formation de spectateur - apprendre à reconnaître et à réagir à une situation désagréable
- Créer un environnement impliquant la certitude que vos collègues vous soutiendront
- Apprendre à remarquer et à agir en cas de changement de comportement ou d'intervention dans le groupe
- Avoir des moyens indépendants et fiables permettant, depuis la mer, de communiquer avec la terre sans intervention d'autres membres du personnel.

Pour les managers (à bord et à terre) :

- Ce sont des modèles importants, donc disposer de ressources adéquates, d'outils et de temps pour un travail proactif visant à réduire les facteurs qui constituent le foyer d'intimidation et de harcèlement au travail.
- La rotation continue et le leadership partagé créent des défis.

Pour les organisations :

- Mettre en place des conditions de travail équitables
- Améliorer l'environnement de travail physique et psychosocial à bord
- Les procédures et politiques visant à protéger la dignité et l'intégrité des gens de mer doivent être rigoureusement appliquées par la direction, et également être obligatoires pour l'intégration du personnel
- Mettre en place des procédures de signalement claires et confidentielles
- Professionnaliser les équipages des services hôteliers des navires de croisière

Pour l'industrie maritime :

- Donner aux gens de mer des conditions de travail décentes.

- Conformément aux processus du système de gestion de la sécurité, les risques qui constituent un foyer d'intimidation et de harcèlement au travail doivent être activement identifiés, évalués et gérés
- Les inspecteurs et les auditeurs doivent poser de nouveaux types de questions pour mieux comprendre les conditions de travail à bord
- Identifier les facteurs de sécurité du travail, pas seulement de la sécurité
- Les actions, et leurs impacts, doivent être évalués pour s'assurer de l'effet escompté

Il ne faut pas nécessairement plus de législation, mais plutôt une surveillance et une application plus strictes de la conformité aux réglementations existantes.

Modèles, représentation et inspiration

- Ne pas sous-estimer pas les effets des modèles
- Mettre en valeur la diversité
- Quelle représentation à tous les niveaux : conseil d'administration, gestionnaires, employés
- Ne pas attribuer de tâches en fonction de stéréotypes de genre
- Dire non à tous les stéréotypes masculins.

L'engagement de la direction est crucial. Lorsque l'entière responsabilité est placée sur les cadres intermédiaires, elle sera facilement dévalorisée dans le travail quotidien.

Conclusion

Pour terminer cette journée, il y a eu une session (1h30) de discussion avec propositions de recommandations pour élaborer un texte à présenter à l'OMI et l'OIT, recommandations portant principalement sur la formation des équipages ainsi que des managers. En attente désormais de finalisation, de présentation, et pourquoi pas de validation. Affaire à suivre donc.

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

Le CII, Carbon intensity index



On voit donc un premier moyen d'améliorer le CII : utiliser un combustible alternatif moins émetteur de CO2. Cependant cette solution demande de grosses modifications et est applicable principalement aux constructions neuves. On voit bien au passage avec les chiffres ci-dessus l'intérêt croissant pour les combustibles à faible teneur en carbone tels que le méthanol ou l'ammoniac (qui lui n'a pas du tout de carbone).

Une autre solution est de réduire la consommation du navire en tonne par mille et pour ceci, les armateurs ont de nombreuses options à leur portée telles que la réduction de la vitesse, l'utilisation de peintures de coque plus performantes, l'installation de systèmes de poussée véliques telles que décrites dans un autre article de cette revue.

Ceci est le but premier de cette réglementation : pousser les armateurs à réduire les émissions de CO2 de leurs navires en prenant des mesures concrètes. Cependant, pour un navire existant il va falloir que l'armateur suive l'index CII au fur et à mesure de l'année pour voir où il se trouve et éventuellement prendre des mesures pour éviter la mauvaise note à la fin de l'année (certains risquent de se faire des cheveux blancs au moment du conseil de classe !). En effet, il y a un moyen très efficace pour améliorer le CII sans réduire les émissions du navire : jouer sur le diviseur de la formule de calcul de CII (qui, je le rappelle est le produit de la capacité du navire multipliée par les milles parcourus). Il est difficile d'augmenter la capacité d'un navire en cours d'année, mais on peut noter quelque chose dont nous avons tous conscience mais pas forcément le grand public : plus le navire

est grand moins il émet de CO2 par tonne de marchandise transportée. Ceci se reflète dans le CII, les plus grands navires auront moins de difficulté que les petits à avoir un bon CII.

Il reste donc un levier pour l'armateur : les milles parcourus. En faisant faire de longs voyages à un navire, son CII va automatiquement s'améliorer. On le voit clairement sur les graphiques ci-dessous développés par un armateur pour suivre le CII de chacun de ses navires.

On voit sur l'image de gauche un exemple de gestion du CII au long de l'année : au début de l'année le navire est sur un trading transpacifique, ce qui lui permet de rester en A. Puis il est repositionné sur un trading plus intense avec des trajets plus courts et plus de temps passé au port (donc zéro mille parcouru mais du CO2 émis). Le CII se dégrade pour atteindre la note D. Pour éviter de finir l'année avec un CII problématique l'armateur (en l'occurrence l'affréteur) va devoir repositionner son navire sur un trading plus favorable pour le CII plusieurs mois avant la fin de l'année.

L'illustration de droite montre bien les effets sur le CII de la réduction de vitesse (full ou eco speed) et des temps passés au port.

On imagine bien le casse-tête et les nouvelles tensions entre les armateurs et les affréteurs que cette réglementation va générer. Au milieu, il y a quelqu'un qui aura un rôle crucial et une pression supplémentaire : le capitaine.

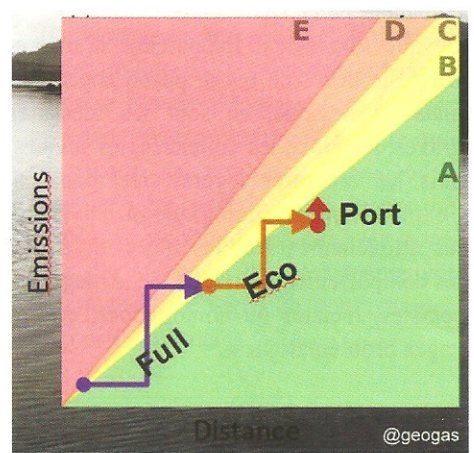
*Cdt Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN*

Le Carbon intensity index (CII) est la nouvelle réglementation ayant pour objectif de réduire les émissions de CO2 des navires. Les navires seront classés en catégories allant de A à E, du plus sobre au plus émetteur de CO2. Les premiers index seront calculés début 2024 basés sur les données de 2023. Chaque année les critères seront de plus en plus stricts et un navire classé A deviendra B puis C s'il ne s'améliore pas. Globalement l'objectif est une réduction en 2023 de 5% des émissions par rapport à 2019 puis une réduction de 2% supplémentaires par an soit une réduction de 11% en 2026 par exemple. Les navires les plus émetteurs de CO2 seront mis en demeure de s'améliorer sous peine de se voir retirer leurs certificats. Les conséquences et effets pervers ont déjà été évoqués dans l'éditorial, je ne reviendrai donc pas dessus. Le but de cet article est d'expliquer la méthode de calcul du CII, de voir comment les armateurs peuvent suivre l'index navire par navire et quels sont les leviers permettant de l'améliorer si besoin avant la fin de l'année (le CII étant calculé en début d'année basé sur les données de l'année précédente).

Tout d'abord la formule de calcul :

Il s'agit des émissions de CO2 divisées par la capacité de cargaison du navire multipliées par les milles parcourus : émissions de CO2 / (capacité x distance).

Comment calculer les émissions de CO2 ? Il s'agit de la quantité de combustible brûlée dans l'année multipliée par le facteur d'émission du combustible. Par exemple le facteur d'émission du fioul lourd est de 3,114 ce qui signifie qu'une tonne de fioul brûlée produit 3,114 tonnes de CO2. Pour comparaison le diesel a un facteur de 3,206 ce qui signifie que de brûler du diesel (en admettant que la consommation soit la même) émet plus de CO2 que de brûler du fioul. Pour comparaison le propane a un facteur de 3,0 ; le GNL 2,75 ; le méthanol 1,375.



Le navigant à l'international

Journée d'étude ENSM - Le Havre, 6 avril 2023

Malgré les troubles sociaux prévus ce jour-là, l'AFCAN a pu être représentée à cette Journée d'étude. Notre président, havrais et en congés a assisté à cette conférence et, l'ENSM ayant donné la possibilité d'y assister en visioconférence, H. Ardillon a également pu suivre les interventions.

Après quelques mots de bienvenue, M. François Lambert a rappelé que l'officier de marine marchande est un expert, et qu'il doit être ouvert sur les événements partout où il évolue.

Puis M. Aymeric Avisa, de Jeune Marine, a décrit les « deux côtés » du navigant. Le côté le plus simple : vu de la terre, qui se résume à une question de formation, de codes et réglementations genre ISM et de procédures à suivre. Et l'autre, plus important : le côté mer qui est d'abord humain puis technique. Lorsqu'à bord il y a différentes nationalités, religions ou ethnies, l'officier de marine marchande doit s'ouvrir. On entre alors dans le « vivre ensemble ». Parce qu'il faut composer pour mener l'expédition maritime à son terme. Il rappelle aussi que la plus grande cause d'accidents est la communication, ou plutôt son défaut et/ou incompréhension, à bord bien sûr, mais aussi à terre et entre le bord et la terre. Et il y a aussi le problème de revalidation des brevets et certificats et de leur reconnaissance.

■ Le premier cycle de cette journée était intitulé : Relations internationales et commerce maritime, un indissociable lien.

Premier orateur, le professeur Jean-Paul Pancraccio, Université de Poitiers, a parlé de l'emprise croissante des États sur les mers.

Le contrôle des mers permet d'assurer la possession des territoires. En 1609, l'adoption de la charte « Mare Liberum » correspond à l'apparition de la liberté des mers, tous les États, y compris et surtout ceux ayant de nombreuses possessions outre-mer, ont compris l'intérêt de la liberté de navigation. Avec cependant une limite, dite de mer territoriale, de 21 km, distance à laquelle on peut voir la terre depuis la mer par temps de visibilité normale.

Puis il y a eu la Convention de Montego Bay en 1982, confirmant les 12 milles (en gros 22

km) avec la liberté de transit pour tout pavillon, ce qu'on appelle le libre passage inoffensif, ainsi que des droits souverains (pas de souveraineté) – ZEE de 200 milles – en ce qui concerne la pêche, la pollution et la gestion des ressources. La liberté de haute mer est donc confirmée, ainsi que la liberté de navigation dans les détroits, qui n'ont pas le droit d'être fermés.

Deuxième orateur, M. Xavier Carpentier-Tanguy, enseignant chercheur à la chaire Outre-mer de Sciences Po, Paris.

M. Xavier Carpentier-Tanguy a intitulé son propos « Merritoires du Pacifique, contours et conteurs ». Le mot « Merritoires » étant à mettre en relation avec celui de « Territoires des mers » comme espace humain. Le droit est fait pour figer les choses. Faire entrer une idée en droit permet d'affirmer une possession. Exemple de ce qui a été accompli par les USA en ce qui concerne l'archipel d'Hawaï, lorsque des publicités, des reportages, de nombreux films, des montages photographiques ont permis aux mentalités générales de considérer cet archipel comme un des États américains et ce qui permettait surtout aux USA de posséder une base dans le Pacifique. Autre exemple, ce que l'on peut voir actuellement en Chine avec la base de Yulin située à l'extrémité sud de l'île de Hainan.

La France, quant à elle, toujours dans le même océan Pacifique, a été, et est probablement toujours, un acteur contesté à cause des tests nucléaires qui ont été effectués dans la région. Bien que se croyant toujours continentale et européenne, la France est en réalité mondiale et maritime.

Troisième orateur, M. Jan Hoffmann, Trade logistics branch UNCTAD.

M. Jan Hoffmann a évoqué les enjeux commerciaux du développement du commerce maritime.

Le transport maritime suit plusieurs étapes de

« production » globale :

En ce qui concerne la vie du navire :

La construction, détenue à 94% du tonnage par la Chine, la Corée du Sud et le Japon.

La propriété des navires, détenue à 41% du tonnage par la Grèce, la Chine et le Japon.

Le pavillon, détenu à 44% du tonnage par le Panama, le Libéria, les Îles Marshall.

L'opération, détenue à 34% concernant la conteneurisation par la Suisse et le Danemark.

La démolition, détenue à 90% par l'Inde, le Bangladesh et le Pakistan.

Les autres points d'intérêt : finance, classification, assurances : Royaume-Uni, Scandinavie, Singapour en majorité. Equipages : Philippines, Russie, Indonésie, Chine, Inde et Ukraine pour 49% des marins. Opérateurs de terminaux conteneurs : Chine, Singapour, Pays-Bas, Émirats Arabes Unis, France.

Après une étude chiffrée, en trois parties : avant, pendant et après la crise du Covid, sur l'évolution du trafic maritime des pays en voie de développement, des USA, sur la taille des navires (PC), des alliances des compagnies de conteneurs, des taux de fret des PC, ainsi que des prévisions pour le futur proche, l'orateur expose quelques raisons d'être optimiste : les réformes entreprises durant la crise du Covid (telles que l'informatisation et les réformes portuaires), la réouverture de la Chine, un rebond économique plus important que prévu, la demande en tonnes par mille qui augmente) mais aussi d'être pessimiste : inflation, la guerre en Ukraine et ailleurs, crise bancaire, différends commerciaux entre nations.

Enfin le problème de la décarbonation. Il faudrait actuellement un investissement de l'ordre de 2 000 milliards d'euros (ou de dollars) pour arriver à décarboner la flotte mondiale. Demain il en faudra 5 000. A comparer avec les 50 millions injectés par CMA CGM, et l'investissement de 1.20% du besoin émis par les quatre plus importantes compagnies de conteneurs du monde.

Dernier orateur de ce premier cycle, M. Pierre Royer, professeur agrégé d'histoire à Paris.

L'intervention de M. Pierre Royer avait pour thème : Enjeux géostratégiques du développement du commerce maritime.

Pour remplacer un PC de 5 000 EVP, il faudrait un train de 20 km de long mais il n'existe pas de gare adaptée à cette longueur de train. Le transport maritime est donc plus capable que le transport terrestre. Il faut donc des marins, mais aussi et surtout une culture maritime. Or, dans toutes les régions, le marin est plutôt en minorité, l'être humain est avant tout un paysan.

Il cite sir Walter Raleigh (1550-1618) : « *Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même* ». Mais il ne faut pas confondre puissance navale et puissance maritime.

Il revient sur l'amiral chinois Zheng He, commandant de la marine mondiale la plus importante dans le premier tiers du XV^e siècle, et dont la Chine prend exemple pour déterminer une prédominance mondiale dans le maritime.

Le deuxième cycle de cette journée était intitulé : Une politique maritime stratégique.

Premier orateur, M. François Lambert, directeur général de l'ENSM : administrer la mer.

Administrer, c'est gérer en faisant valoir trois fonctions qui sont : protéger, connaître et faire grandir. Le Prémar a trois rôles : commandant de la zone maritime – commandant de l'arrondissement – organisateur de la police en général.

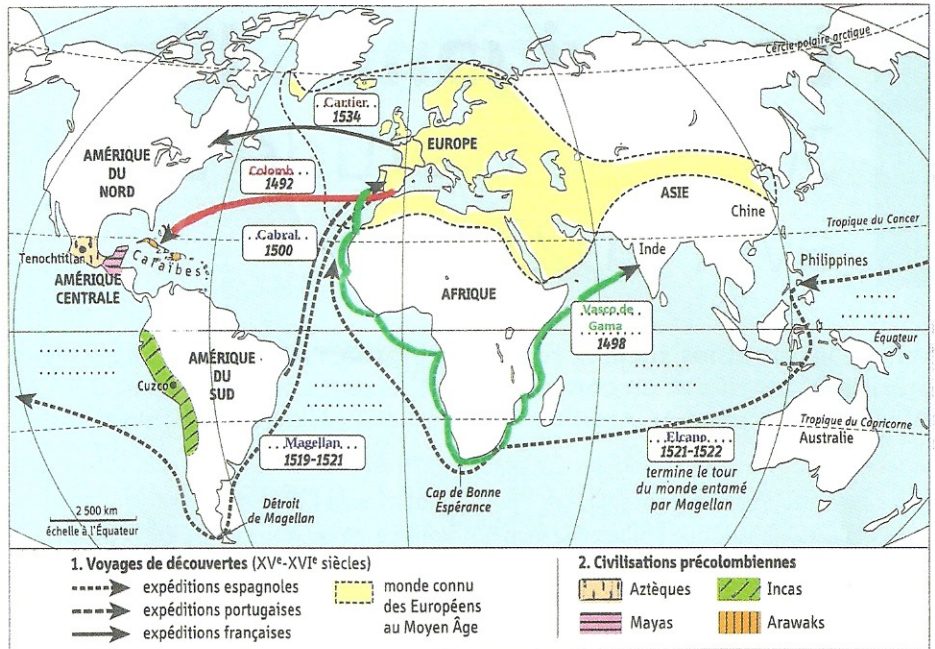
La France a le deuxième domaine maritime mondial, mais n'est pas la deuxième puissance maritime.

Deuxième orateur, M. Frédéric Rouvillois, professeur de droit public à l'Université de Paris.

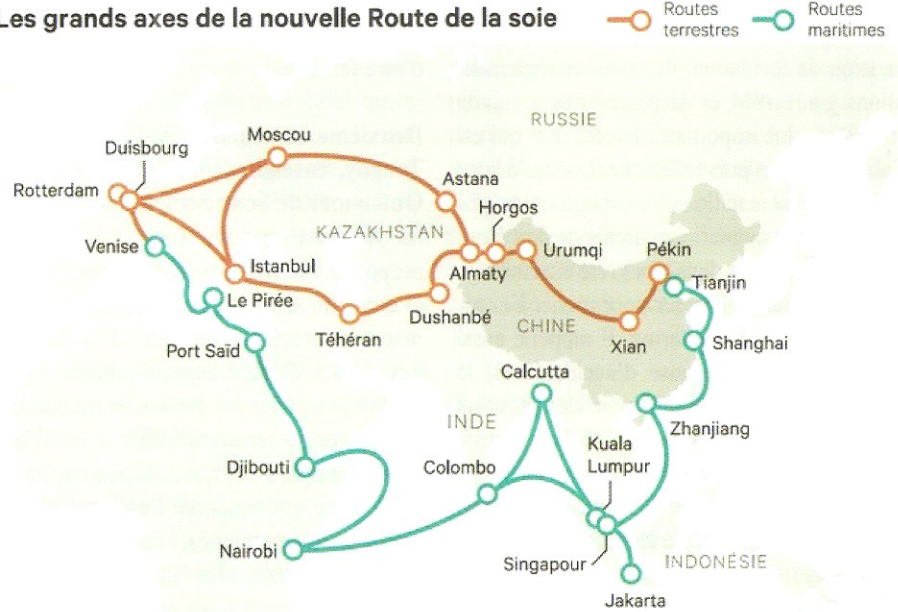
M. Rouvillois donne l'exemple d'une ville marchande maritime : la République de Venise. Le professeur a fait un véritable cours d'histoire sur la République de Venise, de ses débuts à sa fin avec force détails historiques, dont la cérémonie de bénédiction de la mer par le Doge sur le Bucentaure.

Troisième orateur, capitaine de vaisseau Yann Briand, chef du bureau Stratégie et Politique au cabinet du CEMM.

Les enjeux navals face au basculement du monde.



Les grands axes de la nouvelle Route de la soie



La mer, source d'opportunités. Pour la géographie, les ressources et les échanges de ressources, transport, recherche, biotechnologies marines, énergies vertes, cyberspace.

La dégradation du contexte géostratégique. La mer est un sanctuaire contesté, trafics en tous genres et illicites, pollution, surpêche, guerre. Nous assistons actuellement à une remise en cause de l'équilibre mondial, et on est encore loin d'atteindre le prochain équilibre. La mer est un lieu de compétition pour les États et on assiste donc à une course au réarmement naval. Y compris en Méditerranée, des pays tels que l'Égypte prévoyant une augmentation de leur flotte militaire de 170% et de 166% pour Israël entre 2008 et 2030.

L'invasion de l'Ukraine a entraîné une dimension nucléaire accrue dans les relations entre puissances, le besoin d'alliances robustes, ainsi que la reconnaissance du rôle essentiel des flux maritimes dans l'économie.

Le principal défi est la multiplication des zones de tensions, ce qui entraîne d'autres défis, industriels, technologiques, mais aussi humain.

Comment répondre à cela : de nouveaux bâtiments sortent pour remplacer les anciens devenus obsolètes. La marine nationale s'est considérablement modernisée, et les marins sont tous formés à des métiers divers. Comme le dit la publicité : Une Marine de tous les talents. Il faut aussi renforcer nos alliances, en créer de nouvelles si nécessaire, au sein d'organisations (UE, OTAN) ou bilatérales.

En cas de crise, l'officier de marine marchande a un rôle important à jouer, il faut donc connaître, observer et reporter informer le MICA Center dès que jugé opportun. Donc renforcer l'éducation en ce sens, donner les moyens pour le faire. La marine

marchande possède le savoir-faire ainsi que la maîtrise des fonds marins (pose de câbles et recherche), elle pourrait aussi servir comme navires ateliers pour la marine nationale. C'est un rôle éminent à jouer, tout en espérant ne pas en avoir besoin.

Dernier orateur de la journée, M. Olivier Guyonvarch, ambassadeur de France en Jamaïque et représentant permanent auprès de l'Autorité internationale des fonds marins.

M. Olivier Guyonvarch a fait le point sur les débats en cours en Jamaïque sur l'exploitation des fonds marins. Cette exploitation concerne principalement trois types de gisements : les nodules polymétalliques, les sulfures polymétalliques et les encroûtements cobaltifères. La France s'oppose à une telle exploitation mais a tout de même demandé deux permis à des fins de recherche. Ces discussions juridiques devraient peu impacter les marins qui naviguent en surface. Sauf si une exploitation était lancée ce qui impliquerait des marins pour opérer les navires sur les champs de prélèvement.



Détail du tableau de Francesco Guardi, Louvre

■ Conclusion

Une journée intéressante pour les amateurs d'Histoire, voire de connaissances générales sur le monde maritime, commerce, stratégies, etc. la journée a été enrichissante.

Par contre, à notre avis, on n'a pas ou quasiment pas parlé du marin de commerce à l'international. C'était une présentation de ce qui a existé dans le monde maritime et qui permet de comprendre que la mer est internationale.

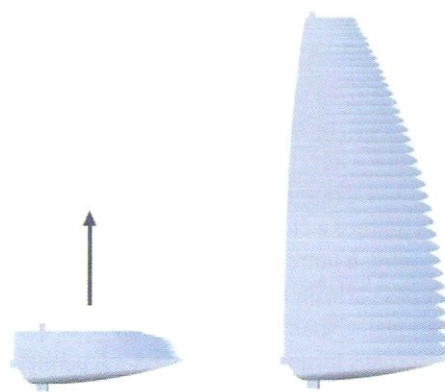
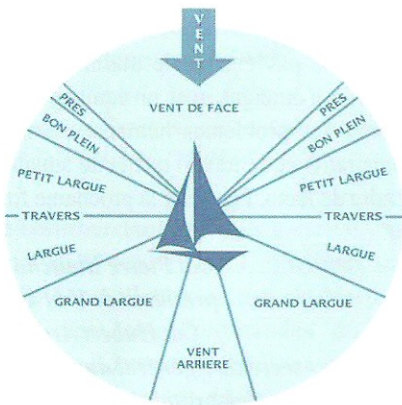
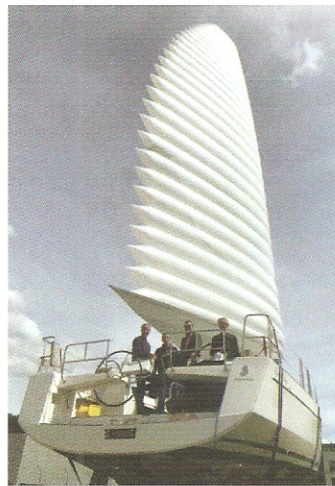
Mais on n'a pas évoqué le marin navigant sous pavillon étranger, avec un équipage multinational, les problèmes humains, sociaux, administratifs et de travail que cette situation engendre de facto. Peut-être la prochaine fois.

*Cdt Pierre Blanchard,
président de l'AFCAN
Cdt Hubert Ardillon,
secrétaire général du CESMA,
vice-président de l'AFCAN*

Le projet de voilure WISAMO

Comme expliqué dans l'éditorial, les nouvelles réglementations telles que EEXI et CII vont, ou ont déjà commencé à imposer des réductions d'émissions de CO2 aux navires. Pour ce faire, les armateurs ont à leur disposition des options diverses telles qu'utiliser un carburant alternatif, réduire la vitesse, appliquer des peintures de coques plus performantes ou recourir à la force du vent. Ce dernier point semble être une des options les plus prometteuses. De nombreux projets fleurissent, la plupart basées sur des idées déjà anciennes mais qui trouvent dans le contexte réglementaire actuel une opportunité d'être financés et d'enfin passer au stade de la réalisation à l'échelle 1. La plupart des projets sont bien connus car faisant l'objet de beaucoup de communication. Je ne peux pas ici les citer tous, mais on peut les regrouper en grandes familles : les cerfs-volants, les ailes rigides, les voiles traditionnelles, les rotors à effet Magnus, etc. Le projet que je vais présenter dans cet article est le projet Wisamo, développé par le groupe Michelin. Ce projet se distingue de la majorité des autres par l'originalité du concept et puisque les porteurs du projet m'ont invité et présenté leur projet, je vous en fait profiter.





Le système se compose d'un mât autoporté télescopique et d'une voile gonflée, en profil épais autour de ce mât. Le tout se rétracte dans un balestron. La gestion est entièrement automatique, sur commande de l'opérateur, la voile se gonfle, le mât se déploie, puis le balestron s'oriente pour optimiser la poussée par rapport au vent.

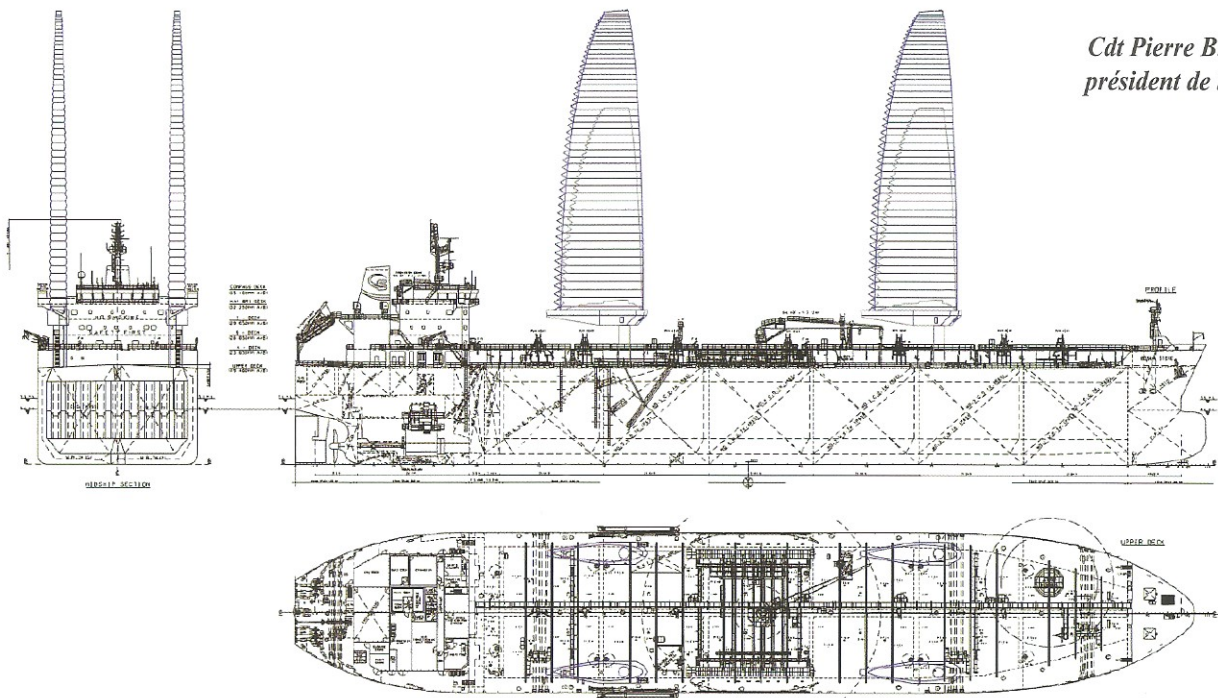
Les avantages du système sont nombreux : ce type de profil a un bon rendement dans les allures près du vent ce qui est la majorité des cas pour un navire fonctionnant en mode hybride (c'est-à-dire utilisant son moteur plus les voiles pour économiser du carburant) et donc créant un vent apparent venant de l'avant. De plus, le système étant rétractable

il permet d'ajuster la surface de voile selon la force du vent mais aussi de passer sous les ponts et de diminuer la traînée quand le système n'est pas en service (par vent trop fort ou trop faible, au port etc.). Enfin, le système demande peu de modifications de structure et pourra être installé facilement sur des navires existants, notamment ceux qui auront le plus rapidement besoin de ce genre de solution pour passer les normes de réductions d'émissions de CO2 dans les années à venir.

Les premières ailes gonflables ont vu le jour en 2016. Elles étaient alors manuelles et d'une surface de 42 m². En 2020, une première aile automatique de 100 m² a été installée sur un voilier du skipper Michel Desjoyeux. Cette année (2023) une aile de 100 m² a été installée sur le navire Pélican de la Compagnie Maritime Nantaise pour pouvoir la tester en conditions réelles. La prochaine étape est de construire et tester à terre puis en mer une aile de 800 m². Selon la configuration des navires (neuf ou anciens en rétrofit) il pourra être installé une ou plusieurs ailes.

Il est toujours difficile d'estimer les gains de telles installations car elles vont varier d'un navire à l'autre et d'une ligne à l'autre selon la météo, mais le projet est prometteur et il est enthousiasmant de voir de tels projets enfin aboutir. L'avenir dira qui avait raison ou quelle solution sera la plus efficace mais vu la diversité des navires et des routes maritimes, il y a fort à parier que des projets très différents pourront coexister chacun étant plus efficace pour un type de navire ou un trading particulier.

*Cdt Pierre Blanchard,
président de l'AFCAN*



Textes publiés au Journal officiel au 1^{er} trimestre 2023 (N°36)

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

→ **Arrêté du 10 janvier 2023** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 213)
Texte NOR : PRMM2300931A, publié au JORF n° 0074 du 28 mars 2023

→ **Arrêté du 25 janvier 2023** relatif au cursus de formation pour l'obtention du diplôme d'élève officier de 1^{re} classe de la marine marchande et du diplôme d'études supérieures de la marine marchande
Texte NOR : PRMM2302301A, publié au JORF n° 0054 du 4 mars 2023

→ **Arrêté du 25 janvier 2023** relatif au cursus de formation initiale internationale pour l'obtention des diplômes d'officier chef de quart passerelle et capitaine 3000
Texte NOR : PRMM2302296A, publié au JORF n° 0061 du 12 mars 2023

→ **LOI n° 2023-49 du 1er février 2023** autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche (1)
Texte NOR : EAEJ2217771L, publié au JORF n° 0028 du 2 février 2023
Le texte sera publié ultérieurement au JORF



→ **Avis** portant extension de l'avenant relatif aux salaires minima du 30 novembre 2022 - branche des personnels navigants officiers des transports et services maritimes
Texte NOR : PRMM2302955V, publié au JORF n° 0028 du 2 février 2023

→ **Arrêté du 1er mars 2023** portant désignation et commissionnement d'enquêteurs techniques non-permanents au bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer)
Texte NOR : PRMM2306975A non paru au JORF mais publié au Bulletin officiel de la Transition écologique et de la cohésion des territoires de la Transition de la mer, le 11 03 2023

→ **Décret n° 2023-160 du 6 mars 2023** portant publication des résolutions MSC.175(79) (1), MSC.222(82) (2), MSC.260(84) (3), MSC.271(85) (4), MSC.352(92) (5), MSC.424(98) (6), et MSC.439(99) (7) relatives à la modification des règles du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (dit Recueil HSC 2000), adoptées par le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale (OMI)
Texte NOR : EAEJ2221518D, publié au JORF n° 0057 du 8 mars 2023

→ **Arrêté du 13 mars 2023** relatif à l'organisation et aux missions du centre d'appui au contrôle de l'environnement marin
Texte NOR : PRMM2300727A, publié au JORF n° 0092 du 19 avril 2023

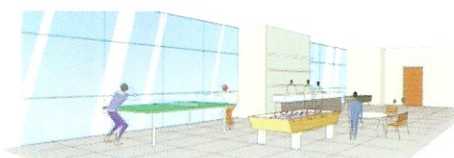
→ **LOI n° 2023-190 du 22 mars 2023** autorisant l'approbation de l'amendement de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son règlement d'application, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017 (1)
Texte NOR : EAEJ2134026L, publié au JORF n° 0070 du 23 mars 2023

→ **Décret n° 2023-211 du 27 mars 2023** portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche, signé à Paris le 26 juillet 2021 (1)
Texte NOR : EAEJ2307528D, publié au JORF n° 0075 du 29 mars 2023

→ **Arrêté du 28 mars 2023** portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines
Texte NOR : PRMM2306322A, publié au JORF n° 0078 du 1er avril 2023

Réunion de la Commission du bien-être des gens de mer du port du Havre Jeudi 11 mai 2023

Sous-préfecture Le Havre.



Un nouveau local pour le Seamen's Club Le Havre



La Commission est ouverte par M. Clément JACQUEMIN, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral - DDTM76.

■ Compte-rendu des associations

Il y a un retour à la normalité en ce qui concerne la réception à bord des navires. Les visiteurs de navires sont de nouveau reçus dans les carrés.

Avec les marins ukrainiens les échanges sont très poignants. Même si certaines compagnies, telle CMA CGM, ont facilité la relation avec les familles, amélioration et facilités d'accès à internet à bord.

La Mission de la Mer a ainsi pu visiter plus de 400 navires dans l'année écoulée.

Mais depuis le début 2023, les accès aux navires ont été parfois difficiles à cause des grèves. Difficultés à la sortie bien sûr, mais aussi pour les retours à bord qui n'étaient pas toujours assurés. Cela n'a pas facilité les permissions de sorties à terre. Les marins en ont été pénalisés.

Lors des rencontres avec des marins russes, il est souvent fait état de problème de carte bancaire.

On note aussi plus de « désunion » sur les navires, ainsi que plus de « religion apparente ».

La représentante de la Mission allemande reconnaît avoir fait moins de visites de navires, principalement en raison du temps nettement plus long passé à bord. Elle a ressenti chez les marins un besoin de comprendre, simplement même de savoir, d'être informés sur ce qui se passe en Ukraine, les informations reçues étant parfois ciblées en fonction des sites internet fréquentés.

■ Déménagement du Foyer du marin

Le déménagement du site actuel est prévu pour la fin d'année, avec le futur Port center du Havre, plus proche de la zone portuaire, un

peu moins du centre-ville.

Le déménagement représente un budget proche de 200 000 euros, budget avec prévision d'équilibre malgré les subventions refusées ou non encore actées par certaines autorités politiques régionales et départementales.

Il est cependant possible de faire un don pour aider au déménagement du Foyer du marin, don déductible à hauteur de 66% des impôts, le Foyer étant reconnu œuvre d'utilité publique.

On peut faire un don à partir du site de l'AHAM (Association Havraise d'Accueil des Marins), ou en allant sur www.mymoneyhelp.fr/projet/seamens-club/

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

