

AFCAN

informations



photo E. GUEGUENIAT

N°139
Sept.
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
Adieu Commandant Rigolet !	4
CESMA : AG 2023 - 28 ^e réunion Varna. Bulgarie	6
Origine des échouements du Wakashio et de l'Ever Given.....	10
Séminaire CESMA à la Naval Academy - Varna, Bulgarie 2023	13
European maritime days. 24-25 mai 2023. Brest.	18
OMI : 107 ^e session du Comité de la sécurité (MSC)	26
SHOM : Ateliers d'idéation	32
Textes publiés au Journal officiel au 2 ^e trimestre 2023.....	35
Rouen, l'Armada, juin 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

Pour un virement bancaire :

TITULAIRE DU COMPTE ADRESSE		ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN) RUE DE BASSAM 29200 BREST	
DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)			
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. Apperry	J.P. Côte	H. Ardillon
P. Blanchard	T. Coubes	J. Casabianca
M. Guillemot	B. Derennes	C. Chabillon
F. Hardy	A. Jegu	FX. 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

Internet à bord des navires

Il est maintenant standard d'avoir internet à bord des navires. La qualité et les modalités d'accès varient selon les compagnies et le type de navigation. Internet est même devenu pour certains un critère important au moment de choisir une compagnie, ce qui peut paraître étrange aux anciens (et je me compte parmi eux) qui ont connu la navigation sans internet et qui en gardent de très bons souvenirs.

Force est de constater qu'une fois internet à bord il devient difficile de s'en passer et la moindre panne ou passage dans une zone non couverte par le fournisseur devient une source de stress et parfois de tension à bord. En effet, étant censé être connectés, certains marins et certaines familles se stressent dès qu'il y a quelques jours voire quelques heures sans nouvelles. A contrario une mauvaise nouvelle dans la famille (décès ou autre) arrivera au marin rapidement par un biais ou par un autre (tels que les réseaux sociaux) si internet fonctionne correctement. Pour en avoir fait personnellement l'expérience il y a quelques années lors d'un passage à Singapour je confirme que cela peut être déstabilisant. La gestion des crédits (internet étant organisé pour éviter que tout l'équipage ne soit connecté en même temps) peut également devenir source de tension. Un autre problème vient du fait que les navires modernes étant équipés d'internet dès la conception, de nombreux fournisseurs considèrent que le navire sera toujours connecté à internet et le fon-

ctionnement en mode dégradé sans internet de certains logiciels ou équipements peut s'avérer très fastidieux. De plus, en ayant de nombreux systèmes connectés au réseau et ce dernier connecté à internet, les risques liés à la cybersécurité sont augmentés.

Également des questions liées aux libertés individuelles et au respect de la vie privée viennent se poser quand sur un réseau connecté à internet on trouve par exemple les caméras de surveillance du bord.

Internet est là et le but n'est pas de revenir en arrière, c'est un outil merveilleux qui nous apporte beaucoup de positif (le lien avec les familles, les informations météo etc.). Cependant cela rend le métier assez différent, je suis actuellement en train d'effectuer les essais gaz d'un gazier neuf en Corée et j'ai la désagréable impression de faire des essais informatiques plus que des essais gaz.

Comme on peut le voir les problèmes sont nombreux, certains sont déjà anciens, certains nouveaux. Les défis liés à internet à bord vont aller crescendo, de nouvelles questions et de nouveaux problèmes se posent, le commandant étant là en première ligne pour les gérer (ou en subir les conséquences).

Cdt. Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN

Adieu Commandant Daniel Rigolet !

Six mois après la disparition du commandant Daniel Rigolet à l'âge de 92 ans, un hommage lui a été rendu dans l'après-midi du 29 juin 2023 pour honorer ses dernières volontés. Les cendres de ce grand marin, à qui l'on doit l'invention de la combinaison individuelle de survie à laquelle son nom reste attaché, ont été dispersées dans le raz Blanchard au large du phare de la Hague. Leur dispersion a été faite à bord du « Mona Rigolet », canot de la SNSM de Goury, liée de façon indéfectible au commandant Rigolet.

C'est le 21 janvier 1974 que Daniel Rigolet débarque à la station de sauvetage de Goury pour un test grandeur nature de la combinaison de survie, vêtement à flottabilité intégrée (VFI) qu'il a conçue, test qu'il a voulu réaliser personnellement. L'exercice se déroule dans le raz Blanchard dans des conditions météo épouvantables, par vent de force 9 et un fort courant.

Rémi Lecarpentier, ancien patron du canot de sauvetage de l'époque le « Raz Blanchard », raconte qu'il a déposé Daniel Rigolet dans une mer en furie à côté de la plage d'Ecalgrain et qu'il n'est pas parvenu à le récupérer. Dérivant vers la côte entre les rochers, celui-ci réussit à regagner la terre par ses propres moyens. Sa combinaison lui a sauvé la vie. Le commandant Rigolet a été touché par l'engagement des hommes de la station de Goury à ses côtés. Sans leur assistance lors des essais de la combinaison par une mer déferlante, ce test grandeur nature n'aurait pu se faire.

A Goury, tous se souviennent de Daniel Rigolet. « La station de Goury lui doit beaucoup, c'est l'homme de la SNSM » assure Alexandre Le Thuillier, président de la station. Après l'homologation de sa combinaison de survie en 1979 et sa mise sur le marché, il avait reversé les bénéfices au profit de la construction du canot tout temps « SNS 067 – Mona Rigolet ».



Et il avait souhaité que le canot, baptisé en 1989 par Mme Le Pensec, épouse du ministre de la Mer, porte le nom de son épouse.

« Appelez-moi Mona » insiste Monique Rigolet à son arrivée à la station de Goury, petit hameau situé à l'extrémité du cap de la Hague.

À l'âge de 90 ans, elle est venue du Morbihan pour disperser les cendres de son époux Daniel. Très émue par ce retour à Goury, elle rappelle que la volonté de Daniel Rigolet était que ses cendres soient dispersées ici, dans la baie d'Ecalgrain où il avait testé sa combinaison. « Voilà pourquoi je reviens ici » explique-t-elle. « Mon mari était un marin dans l'âme avec une nature d'entrepreneur. Il n'a jamais enlevé la mer de son esprit. Il a fallu parfois le suivre dans sa quête du

sauvetage. Ça l'a hanté jusqu'à la fin de sa vie ».

La cérémonie s'est déroulée à bord du « Mona Rigolet », en présence de Monique Rigolet accompagnée de ses enfants et petits-enfants. Le canot a appareillé de Goury par très beau temps, léger vent de noroît, mer belle, et s'est immobilisé au large de la baie d'Ecalgrain devant un panorama magnifique, à droite le légendaire Nez de Jobourg, à gauche le phare du cap de la Hague et derrière lui l'île d'Aurigny.

Instant émouvant, la dispersion des cendres du commandant Rigolet par son fils Vincent, suivie par l'envoi d'une multitude de roses à la surface de la mer.

Les bénévoles de la station de Goury étaient sur le pont ainsi que plusieurs





amis venus lui rendre hommage. Son ami, le commandant Jacques Schirmann, président d'honneur des associations de pensionnés de la Marine Marchande, évoque un Daniel Rigolet volontaire. « Je me suis mis à l'eau quelques heures avec lui le 6 janvier 1974 dans le port de Cherbourg pour tester sa combinaison. Il me reste d'ailleurs une combinaison prototype. C'était un homme décidé ».

Jacques Schirmann s'était lié d'amitié avec lui depuis le croiseur Tourville en 1955 où tous les deux suivaient le cours d'élève-aspirant de réserve. Vincent Lequesteur, directeur du lycée maritime et aquacole de Cherbourg, accompagné de quatre élèves, était également présent pour un dernier hommage à celui qui a donné son nom à l'établissement. Daniel Rigolet avait été direc-

teur de l'école d'apprentissage maritime entre 1973 et 1976. En 2014, la Région lui a rendu hommage en apposant son nom sur le fronton du lycée maritime de Cherbourg. Présent à la cérémonie, Daniel Rigolet avait déclaré : « C'est le plus beau cadeau dont je pouvais rêver. Je peux désormais mourir tranquille, le combat de ma vie a abouti ».

Au nom de l'AFCAN, l'association française des capitaines de navires dont son mari fut l'un des fondateurs et le premier président en 1979, j'ai moi-même présenté mes condoléances à Madame Rigolet. Très touchée par ce souvenir, Madame Rigolet a rappelé qu'elle l'avait soutenu dans toutes les actions qu'il avait dû mener au cours de sa vie associative.

Avec la disparition de Daniel Rigolet, ce sont tous les marins qui ont une pensée pour cet humaniste à qui ils doivent l'invention de la combinaison de survie. Invention que le commandant Rigolet à force de persuasion et de pugnacité auprès des plus hautes autorités de l'Etat a réussi à imposer sur tous les navires.

René TYL
membre de l'AFCAN

Discours prononcé par le commandant Jacques Schirmann lors des obsèques du commandant Daniel Rigolet

C'est avec grande tristesse que nous avons appris le décès du Commandant Daniel RIGOLET survenu le 31 décembre 2022. Très connu dans le milieu maritime, il fut l'inventeur de la combinaison individuelle de survie à laquelle son nom reste attaché. Bouleversé par le drame du Maori, dans lequel 38 marins disparurent, où les moyens de sauvetage se révélèrent totalement inopérants, il n'eut de cesse de concevoir et faire adopter un engin de sauvetage individuel protégeant le naufragé de la noyade et du froid. Alors qu'il commandait le Pierre Guillaumat, le plus gros pétrolier du monde, il dut sacrifier sa carrière pour se consacrer entièrement à son invention et à sa promotion. Il lui fallut vaincre un grand nombre de difficultés : trouver un constructeur intéressé et adapté, effectuer des tests multiples dans des condi-

tions les plus difficiles, au péril de sa vie, mobiliser l'opinion et les médias, convaincre les armateurs du bienfondé de sa démarche et surtout l'administration chargée de délivrer l'homologation. Il eut pour cela l'appui indéfectible des marins à travers les nombreuses pétitions de soutien organisées à bord des navires. Après 12 ans d'une véritable croisade, il eut la satisfaction de voir sa combinaison non seulement homologuée mais imposée à bord de tous les navires de commerce, de pêche et de plaisance, par arrêtés du ministre Louis Le Penec en dates des 18 janvier et 1er Mars 1983. C'est à cette époque que fut créée l'AFCAN (Association Française des Capitaines de Navires) dont il fut le Premier Président élu à l'unanimité. Au soir de sa vie, s'il a eu la satisfaction que de nombreuses vies aient été sauvées par cet engin indi-

viduel, il a pu regretter qu'il ne soit pas encore adopté par la Marine nationale. Ses obsèques ont eu lieu le 10 janvier en l'église de Ferrel, où il résidait, en présence de nombreux anciens marins, et selon son vœu, ses cendres seront dispersées au large de La Hague par le « Mona Rigolet », là où par deux fois il a risqué sa vie pour tester l'efficacité de sa combinaison. Que son épouse, si impliquée dans sa démarche, et tous ses proches, soient bien assurés de sincères condoléances de toute la famille maritime. Daniel Rigolet fait chevalier de la Légion d'honneur en 1983 et officier dans l'ordre du Mérite Maritime.

J.Schirmann
membre de l'AFCAN

CESMA : 28e réunion du conseil et de l'assemblée générale annuelle 2023

Varna - Bulgarie les 18 et 19 mai 2023

Le council meeting et l'assemblée générale annuelle se sont tenus les 18 et 19 mai à Varna, Bulgarie, à l'invitation de l'association BSMA (pour Bulgarian Ship Masters Association).

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

■ Council meeting

13 associations membres de CESMA étaient représentées, 4 autres associations avaient envoyé un pouvoir.

Le président, le capitaine Dimitar Dimitrov (BSMA), ouvre le council qui se tient à l'Académie navale «Nikola Vaptsarov» de Varna. Après avoir renouvelé ses remerciements à l'association italienne USCLAC et son représentant le capitaine Marco Giannelli pour l'organisation des council et AGA de l'année dernière, il remercie également le président de BSMA, le capitaine Ivan Tsonev et les autres membres de BSMA qui l'ont aidé à l'organisation de ces deux journées.

L'année précédente, le council avait émis le vœu que le board rencontre l'EMSA, ce qui fut fait en avril ce a donné l'opportunité au président de CESMA de proposer une coopération des capitaines européens à l'EMSA sur plusieurs sujets tels que : éducation, futures connaissances, sécurité, environnement.



Varna étant situé sur les rivages de la mer Noire, le président ne pouvait qu'évoquer et réaffirmer le soutien de CESMA aux marins ukrainiens. Il informait par ailleurs que nombre de ces marins et leur famille vivent à Varna, il suffisait d'entendre la langue parlée en ville par nombre de passants (ce que personnellement je n'ai pas vraiment distingué).

À la suite de l'habituelle présentation des membres du council, et avant adoption de l'agenda, il y eut discussion au sujet de l'application pour devenir membre de CESMA déposée par l'association croate des capitaines de Rijeka. En effet, l'association de Rijeka a fait parvenir au board une demande en novembre 2022. Cependant, après vérification, il est apparu que cette même association est toujours membre de l'association croate ZHUPK, et ne peut donc pas devenir membre indépendant de CESMA. Il a été recommandé à l'association North Adriatic de Rijeka et à l'union des associations de capitaines croates, ZHUPK, de tout d'abord trouver un accord de séparation avant que Cesma procède à un vote. Si l'application est maintenue, le vote ne pourra se dérouler que lors du prochain council en 2024.

Il est à noter qu'à ce jour, la situation n'a pas évolué entre l'union des associations croates de capitaines ZHUPK, et l'association de capitaines North Adriatic de Rijeka.

Organisation et fonctionnement de CESMA.

Retour à l'agenda. Les minutes du council de 2022 ont été approuvées.

Présentation des comptes 2022 et des budgets 2023 et 2024. Les déplacements ayant repris, les dépenses s'y afférant aussi, l'année a été close avec un solde positif. Le seul poste de dépenses en augmentation est celui, dû aux tarifs de l'imprimerie de la Newsletter et de l'envoi par la poste. A noter que les réunions du board ont été effectuées en vidéo, ce qui ne génère pas de dépenses.

Présentation du rapport d'activités. Toujours des rencontres virtuelles dans l'année, bonne chose pour les finances mais moins pour les rencontres. Les sujets abordés ont été principalement l'environnement et les carburants verts, la cyber sécurité, ainsi que les nouvelles connaissances à acquérir.

A noter que l'on parle de plus en plus de la notion de bien-être des gens de mer. Ceci est en relation avec le fait qu'il y a un manque crucial de marins dans le monde, et principalement en Europe.

Ce point est à mettre en relation avec une, si ce n'est « la », grande question de la plupart des colloques et/ou meetings : comment faire pour attirer les jeunes vers le métier de marin.

Ainsi qu'annoncé par le président dans



son allocution d'ouverture, nous avons pu visiter et échanger avec l'EMSA à Lisbonne, où il nous a été possible de rencontrer nos collègues de SINCO-MAR, association portugaise de capitaines membre de CESMA.

Le site internet cesma-europe.org fonctionne bien, petit à petit des rubriques et pages sont postées. Les membres du board peuvent être, et sont, contactés directement sur les adresses mail créées suivant la position dans le board, ce qui permettra de garder les mêmes adresses lors des changements de personnes et/ou de position du board.

Cette année, le poste de vice-président arrivait à son premier terme de 3 ans. Toutefois à la place d'un renouvellement, il a été proposé de prolonger d'une année le vice-président actuel. Ceci afin de permettre à tous les membres du board d'être renouvelés (ou d'avoir un deuxième mandat de trois ans) lors d'un seul et même vote, l'avantage résidant dans le fait que les démarches administratives avec la Chambre de commerce d'Amsterdam, où CESMA est enregistré, ne soient pas faites tous les ans par notre collègue de NVKK, administrateur de CESMA (par obligation de nationalité). Cette proposition a été acceptée à l'unanimité.

CESMA a toujours des contacts avec Nautical Institute, EMPA dont le président est prévu être présent pour l'AGA du lendemain et IFSMA. A l'intérieur de CESMA, il n'y a par contre presque plus de contact avec nos adhérents de Lituanie et de Lettonie qui ne peuvent probablement pas se déplacer aussi facilement que les membres d'Europe de l'Ouest.

Questions diverses et d'actualité et résolutions

Le capitaine Maertens, VDKS Allemagne, revient sur le problème de comment attirer du personnel vers le secteur maritime. En Europe, il y a un besoin d'officiers navigants mais aussi pour le pilotage, les armements, tout ce qui a rapport avec l'industrie maritime. Il faudrait d'abord comprendre pourquoi on en est arrivé là. D'autre part, concernant l'accès de l'équipage à internet à bord, pourquoi ce point est-il toujours en discussion alors que son autorisation ne représenterait qu'une faible augmentation des coûts des équipages.

Le capitaine Conev, BSMA Bulgarie, fait une présentation du projet européen EndorseMe sur la reconnaissance des certificats de qualités et brevets à l'intérieur de l'Union européenne. 13 à ce sujet.

Jolly Nero : le capitaine Lettich, CNPC Italie, informe le council que la sentence suite au procès en appel pour réduction de peine des capitaine (7 ans de prison), second capitaine (6 ans) et chef mécanicien (4 ans) est en attente de la décision qui doit être prise par la cour de cassation.

Le capitaine Kavanagh, IIMM Irlande, remercie CESMA pour le soutien financier apporté pour l'organisation d'un séminaire sur le bien-être des marins, séminaire initialement prévu en 2020 et qui, pour cause de Covid, n'a pu avoir lieu qu'en octobre 2022.

Le jour du council, 18 mai, était décrétée la « Journée internationale des femmes dans le maritime » et nous avons eu

l'honneur et le plaisir d'avoir parmi nous la capitaine, active en mer du Nord, Aine Hyde venue avec le représentant Irlandais.

Les résolutions ont été discutées et réécrites afin de pouvoir les présenter le lendemain pour acceptation par l'assemblée générale.

En fin de séance, le capitaine Hans Ammerlaan, NVKK Pays-Bas, a fait part de la candidature de NVKK pour l'organisation du council et de l'assemblée en 2024 à Rotterdam, accord unanime de tous les présents, en mai 2024, les dates restant à confirmer.

En cours d'après-midi, nous avons pu visiter le simulateur de navigation de l'Académie navale, simulateur équipé d'un système de casque de réalité virtuelle 3D, associé à la possibilité de projeter des avatars sur écran.

■ Assemblée générale

Le lendemain, l'assemblée générale annuelle a eu lieu dans le planétarium de l'Académie navale « Nikola Vaptsarov ». L'AGA dans l'après-midi faisait suite à un séminaire tenu le matin dans la même salle (cf infra le compte-rendu du séminaire).

Tout d'abord adoption de l'agenda et des minutes de l'AGA de 2022, puis rappel de la décision prise lors du council de la veille sur la prolongation du mandat d'un an pour le vice-président, le capitaine Badell, ACCMM Espagne.

Guerre en Ukraine et ses conséquences pour les capitaines

L'association finlandaise, Helsinki Ship Masters Association, avait demandé que soit publié en amont de l'AGA un courrier à tous les participants sur la situation en mer Baltique à propos de la flotte russe dénommée « Russian Shadow Fleet ». L'association pointait principalement le risque de pollution lors des opérations de transfert Ship to Ship (STS) de produits pétroliers. Il était noté que l'hiver 2022/2023 avait été plutôt clément en température, mais qu'en cas de pollution et d'hiver très rude, une intervention des moyens de protection de l'environnement et de pompage serait très difficile pour ne pas dire presque impossible à court terme. Au sujet de cette « flotte

CESMA, 28-th AGA in Varna, Bulgaria 28-та Годишна генерална асамблея на CESMA

CESMA
Annual General Assembly
will be held in Varna, Bulgaria
on May 18th and 19th,
hosted by the Bulgarian Ship
Masters Association.



The venue will be
"Nikola Vaptsarov"
Naval Academy
and District Asparuhovo,
Varna.

The main topic of the seminar will be "Green Shipping", with presentations related to the challenges arising from new technologies to protect the marine environment from pollution.

Motto of the CESMA, 28-th AGA in Varna, Bulgaria will be "Green Technologies – Future and Sustainability".

Guests of the assembly will be Mr. Erik Dalege (President of EMPA), Richard Francke (Senior Manager MAN Energy Solutions), Mayor of District Asparuhovo Ivailo Marinov, Bulgarian officials, scientists, business executives and eminent lawyers in the field of maritime law.

As usual there will also be a side program for the ladies and guests accompanying the representatives of the European captain's organisations.

Конфедерация на европейските асоциации на морските капитани ще се проведе във Варна на 18 и 19-ти Май 2023 г. Домакин на събитието ще бъде Българската Асоциация на морските капитани (БАМК) Мястото на събитието ще бъде във Военноморско училище „Никола Вапцаров“ и кв. „Аспарухово“, гр. Варна.

Основната тема на семинара ще бъде „Зелено корабоплаване“, с презентации, свързани с предизвикателствата, произтичащи от новите технологии за защита на морската среда от замърсяване.

Мотото на CESMA, 28-ма AGA във Варна, България ще бъде „Зелени технологии – бъдеще и устойчивост“.

Гости на асамблеята ще бъдат г-н Ерик Далеге (президент на EMPA), Ричард Франке (старши мениджър MAN Energy Solutions), кметът на район Аспарухово Ивайло Маринов, български официални лица, учени, водещи бизнесмени от морската индустрия и изявени юристи в областта на морското право.

Както обикновено, ще има и съпътстваща програма за дамите и гостите придружаващи представителите на европейските капитански организации.



fantôme », pour les participants à l'AGA, même si certains navires ont éteint leur AIS, ou ont pu en modifier certaines données, ils ont certainement été signalés lors de leur entrée en mer Baltique. Les pilotes danois devraient avoir une bonne estimation du nombre de navires actuellement dans cette zone. Bien entendu cela ne diminue pas le risque de pollution en cas de STS, pollution qui pourrait être très importante en fonction de la rigueur de l'hiver. Cependant, CESMA et ses membres peuvent, et doivent, avertir leurs membres nationaux d'être vigilants et de signaler aux autorités les anomalies le cas échéant. La lettre de nos collègues finlandais est à retrouver sur le site du CESMA (page News). Il y a aussi les mêmes problèmes en mer Noire, mais

sans preuves. La principale incertitude est due au silence des autorités qui sont probablement au courant.

Covid 19 – Evolution depuis l'AGA 2022

Officiellement, la crise est maintenant terminée. Il semble que les sorties à terre des équipages soient de nouveau autorisées. Suivant différentes sources, les sorties ne sont toujours accordées par les compagnies maritimes, ce qui, de nouveau, met la pression sur les épaules du capitaine qui doit alors « naviguer » entre les exigences de la compagnie et les demandes légitimes des marins. Une autre conséquence signalée par le capitaine Bill Kavanagh, IIMM Irlande,

concerne le retard pris par les élèves (mais pas seulement) pendant la pandémie. En effet, certains n'ont pu rejoindre leur navire. En Irlande, la première année se passe à l'école, la deuxième année sur les navires. Sans possibilité de rejoindre un navire, l'attribution des certificats est reportée de 2 ans. Ceci est valable aussi pour les officiers des navires de croisière, à quai ou au mouillage durant cette période, et qui ne valident donc pas de temps de mer. Ce qui retarde l'attribution d'un nouveau brevet ou certificat de qualification, et en conséquence d'une éventuelle promotion.

Pression sur les capitaines et criminalisation des marins et des capitaines

La résolution sur la pression est conservée.

Aucun nouveau cas de criminalisation n'est rapporté par les participants à l'AGA.

Digitalisation Challenges pour les capitaines

Dans l'organigramme de l'EMSA, il existe un département spécial pour la numérisation. Lors de sa visite, CESMA a discuté de la situation actuelle avec le Maritime Single Window (MSW) et SafetyNet. Malgré ce guichet unique (MSW), les pays et les ports exigent toujours des documents sur papier à l'arrivée au port. Tous, capitaines et personnels à terre impliqués dans l'industrie maritime, ont besoin d'une formation adéquate.

Il en sera de même pour la Notice of Readiness (NOR) avec un éventuel conflit entre le port obligeant le navire à réduire la vitesse en raison d'une indisponibilité de poste et les ordres de voyage reçus des armateurs/affréteurs.

Qui sera tenu responsable en cas de falsification des documents stockés dans le MSW ? Probablement le capitaine du navire auquel on reprochera une fausse déclaration.

Autre conséquence négative de MSW, dans certains ports, l'agent physique du navire a disparu, il peut être virtuel et résider dans un autre port ou pays européen, par exemple un agent de Pologne pour un navire en escale à Rotterdam ou au Havre. Ce qui crée des difficultés au capitaine lorsqu'il a besoin d'une aide soudaine, hospitalisation d'un membre



d'équipage ou même achat de cartouches d'encre pour imprimante.

Décarbonation – Responsabilité des capitaines

Ce point a été discuté lors des présentations liées au séminaire. Cependant, il est bien noté qu'il est de la responsabilité du capitaine du navire de faire une formation continue de l'équipage, même si un certificat de qualification est délivré à terre suite à une formation adaptée.

Résolutions

Présentation des résolutions discutées pendant le council, nouvelles discussion et modifications avant adoption (voir ci-après). Le capitaine Hans Ammerlaan, NVKK Pays-Bas et administrateur de CESMA, a rappelé que les 29e council et AGA se tiendraient en 2024 à Rotterdam, aux Pays-Bas. Puis le président, le capitaine Dimitar Dimitrov a remercié tous les participants pour leur venue et leur volonté de partager leurs réflexions sur tous les sujets qui ont été discutés. Il clôt la 28e assemblée générale annuelle de CESMA et remercie encore les membres de BSMA pour l'organisation et l'hospitalité. Après l'AGA, tous les participants sont restés dans le planétarium afin de suivre un cours sur les étoiles, les constellations et les planètes, projection au plafond du planétarium. Une telle présentation, très agréable, doit être d'un grand intérêt pour les étudiants.

**RESOLUTIONS FROM 28th
CESMA AGA
19th MAY 2023
VARNA, BULGARIA**

CESMA members attending CESMA 28th AGA noted with concern the following seafarers' problems: COVID 19 consequences, piracy, safety of ro-ro, ropax and cruise ships, refugees in the Mediterranean and the English Channel, mooring accidents involving approved equipment, continued problem with commercial pressure on shipmasters and safety departments, different practices in simulator training in EU countries, excessive paperwork on board commercial ships and related problems with fatigue and minimum safe manning requirements, decrease of traditional navigational skills, decreased employment of EU seafarers, recent changes in the minimum requirements for sea and port pilots in some European countries and continued accidents with Very Large Vessels. CESMA draws the following resolutions as being of primary importance for shipmasters.

Resolution 1: Ukrainian STCW certification

The Assembly notes the dates of validity of Ukrainian STCW certification. CESMA encourages the European Union (EU) Commission to address the expiration of such certification. CESMA encourages the EU Commission to address the recognition of Ukrainian STCW qualifications to allow for EU course attendances, which could reduce the number of false certificates.

Resolution 2 : European Seafarers

CESMA urges EU institutions to adopt programs that support maritime profes-

sions to attract and to retain European seafarers. European policy should be harmonized on education, including new fuels and green shipping, employment of cadets, wellbeing, ship / shore and ship type mobility.

Resolution 3: Criminalisation of shipmasters.

The Assembly acknowledges that the issue of criminalizing seafarers, especially shipmasters, remains a significant concern. To address this, CESMA recommends that captains obtain their own legal insurance to protect themselves in case of any incidents while serving on ships. Additionally, CESMA recommends ship owners and/or operators to always provide legal assistance to shipmasters who are detained by local authorities due to an incident, until a final verdict is reached. The Assembly is also aware of the growing commercial pressures faced by shipmasters.

Resolution 4: Shipmasters key role in navigating the ship in VTS control areas.

The Assembly discussed the safety of ships when navigating in Vessel Traffic System (VTS) surveillance areas and the current trend to restrict the shipmasters' decisions in favour of more authority by VTS operators. CESMA urges European institutions and national legislative bodies to respect the shipmaster's overriding authority as per International Safety Management (ISM) Code in saving life at sea, the ship and marine environment.

Resolution 5: MASS (Maritime Autonomous Surface Ship).

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

Resolution 6: Seafarers wellbeing.

CESMA encourages maritime stakeholders, including ship managers to work to improve the mental health and wellbeing of seafarers.

19th may 2023

Captain D. Dimitrov, President

Captain H. Ardillon, General secretary

Origine des échouements du Wakashio et de l'Ever given, 2020-2021

Au début de l'été, le MAID (Maritime Affairs Investigation Department) de l'Autorité maritime du Panama a publié deux rapports d'enquête après incidents de navires sous pavillon panaméen, concernant pour chacun d'eux un échouement. Ceux du WAKASHIO (25 juillet 2020 sur la côte SE de la Blue Bay – île Maurice), et de l'EVER GIVEN (23 mars 2021 dans le canal de Suez). Ces deux échouements avaient en leur temps défrayé la chronique, d'une part pour la pollution engendrée ainsi que par la raison évoquée (recherche de réseau téléphone pour échange de nouvelles avec les familles en temps de Covid) pour le Wakashio ; et par le blocage conséquent en termes de retard de trafic sur l'Europe (plusieurs jours sans trafic dans le canal de Suez) pour l'Ever Given.

Ci-dessous le lecteur trouvera une traduction libre de deux des derniers chapitres de ces rapports du MAID : la « root cause analysis » et les recommandations, intéressantes car mettant le doigt sur les raisons de ces échouements.

■ WAKASHIO Grounding investigation report

Root causes analysis

1. Manque de sensibilisation à la sécurité

► Manque de distance de sécurité au large des côtes :

- Lorsque le capitaine a décidé de passer à 5 milles marins de la côte, l'officier de quart a mal identifié que la profondeur d'eau était insuffisante lors de la planification de la traversée du navire, de sorte qu'il n'a pas réalisé que le navire allait s'échouer.
- Manque de conscience du fait qu'il est très risqué pour un grand navire de naviguer à peu de distance du rivage.

2. Manque de reconnaissance et de mise en œuvre des règles de voyage

► Manque de reconnaissance et performances insuffisantes liées à l'ECDIS :

- Manque de reconnaissance sur les cartes électroniques du navire contenant des informations insuffisantes telles que la profondeur d'eau et qu'elles ne sont pas adaptées aux voyages côtiers.
- Les cartes marines à grande échelle nécessaires à la navigation dans la zone maritime concernée par la traversée n'étaient pas prévues contrairement à la procédure de plan de voyage spécifiée par la société de gestion du navire.
- Lorsque le navire a décidé de modifier sa route initiale deux jours avant de s'échouer (23 juillet), la vérification des risques sur la nouvelle route n'a pas été effectuée correctement car le nouveau plan de voyage n'a pas été préparé.
 - Manque de vigilance / Défaut de navigation appropriée :
 - Il n'existe pas de carte électronique à petite échelle permettant de confirmer la distance et la profondeur de l'eau depuis le rivage.
 - Le chef de quart n'a pas vérifié visuellement la trace du navire et la distance de dégagement par rapport au rivage avec l'ECDIS.
 - Le chef de quart n'a pas exercé une vigilance appropriée pour assurer une navigation en toute sécurité pendant le quart.
 - L'officier de quart a apporté son téléphone portable à la passerelle et l'a utilisé avec le

capitaine pendant le quart.

- Le timonier n'était pas affecté au quart pendant la navigation en service avec l'OCQ, même après le coucher du soleil, seul l'officier de quart était à la passerelle.

■ RECOMMANDATIONS

Compagnie de navigation :

1. Actions préventives contre le manque de sensibilisation à la sécurité

► Réalisation d'un briefing avant embarquement :

- Participer à un briefing avant l'embarquement pour le capitaine et le chef mécanicien organisé par la société de gestion du navire ou la société de manning équipage pour partager des informations et échanger des opinions sur l'accident afin de promouvoir la sensibilisation à la sécurité.

► Évaluations des officiers supérieurs :

- Avant l'embarquement des officiers supérieurs (capitaine, chef mécanicien, second capitaine et second mécanicien), vérifier l'évaluation desdits officiers supérieurs, évaluation effectuée par la société de gestion du navire ou la société de manning. En particulier, pour les candidats en milieu de carrière, vérification de l'évaluation après renseignement pris auprès de l'ancienne



société de gestion du navire ou de la société d'équipage et vérification d'éventuels problèmes avec l'officier supérieur lors de son précédent embarquement.

- Pour les officiers supérieurs qui envisagent d'embarquer pour la première fois sur un navire de la compagnie, des entretiens seront menés pour évaluation et en cas de problème, l'embarquement sera annulé.

► Avis maritime aux navires de la compagnie :

- L'exploitant du navire et les propriétaires doivent publier un avis maritime sur les causes de l'accident, y compris les contre-mesures qui seront prises, et doivent informer tous les capitaines de navire des différents armateurs de la société afin d'éviter que cela ne se reproduise.

► Visite du navire pour entretien avec l'équipage :

- Les exploitants du navire devraient visiter leurs navires pour tenir une réunion de sécurité avec les membres de l'équipage des navires, partager des informations et échanger des opinions sur les cas d'accidents passés et/ou cet accident afin de sensibiliser les équipages à la sécurité et d'éviter une récurrence. De plus, les capitaines, les chefs mécaniciens et les seconds capitaines seront entretenus individuellement.

► Evaluation des conditions de vie et de travail à bord :

- Réaliser un questionnaire sur l'état du navire avec les membres d'équipage débarqués et s'il y a un problème, en informer la société de gestion du navire ou la société de manning et demander une action corrective.
- En cas de changement d'officier supérieur, demander à l'officier débarquant de préparer et de soumettre à l'avance une suite écrite, et après en avoir vérifié le contenu, en cas de problème, en informer la société de gestion du navire ou la société de manning du contenu et demander une action corrective.

2. Mesures visant à prévenir la répétition d'une reconnaissance et d'une mise en œuvre insuffisantes des réglementations sur les traversées

► Respect strict de la réglementation sur les plans de traversées :

- La société de gestion du navire doit demander aux officiers pont qui doivent rejoindre le navire de lire attentivement les règles de service, les normes de surveillance à la passerelle ainsi que les procédures de planification de voyage et de transmettre ce document signé par les officiers pont à la société

de gestion du navire avant de rejoindre le navire.

- Aviser tous les navires en propriété que l'utilisation de téléphones cellulaires privés pendant le quart à la passerelle est strictement interdite et s'y conformer.

► Apprentissage de l'ECDIS :

- Fournir des informations susceptibles de conduire à l'amélioration des connaissances sur le fonctionnement des ECDIS aux officiers de pont qui effectuent le quart sur tous les navires en propriété.

► Introduction à la sécurité sur le fonctionnement de l'ECDIS :

- Prévoir d'introduire un service permettant aux officiers pont de visualiser toutes les échelles de cartes mondiales sur ECDIS sans avoir à acheter des cartes.

3. Prise en charge de matériel supplémentaire

► Renforcement de la surveillance passerelle :

Prévoir l'installation de caméras de surveillance sur la passerelle et les intégrer au VDR du navire.

► Amélioration des équipements de communication du navire :

Prévoir l'installation d'un système de communication à haut débit (WiFi), et de grande capacité sur tous les navires en propriété, utilisation du système sous contrôle du capitaine.

► Mise en service d'un système de surveillance des mouvements des navires :

Installer un système permettant de surveiller tous les mouvements des navires de la flotte depuis le siège à terre.

■ EVER GIVEN Grounding investigation report

Root causes analysis

La cause de l'échouement dans le canal de Suez est la perte de manœuvrabilité du navire,

cependant, lors de la navigation du M/V Ever Given dans le canal de Suez le 23 mars 2021, une série d'événements et de facteurs ont influencé l'échouement du navire, facteurs pouvant se résumer à :

Facteurs :

- La force et la direction du vent, le squat, les effets de berges sont des facteurs qui ont influencé la perte de manœuvrabilité et l'échouement.
- Les ordres de barre – toute droite ou gauche – au lieu d'ordres de cap donnés par les pilotes.

Evénements :

- La communication en langue arabe sur la passerelle entre les pilotes a rendu difficile la compréhension par le capitaine et l'équipe de quart à la passerelle de la situation pendant le transit du canal de Suez.
- L'intervention du capitaine dans les ordres donnés par les pilotes au timonier n'a pas été efficace pour empêcher l'échouement.

■ RECOMMANDATIONS

Il y aura toujours des risques d'échouement des navires lors du transit des canaux, mais des mesures de prévention appropriées doivent être mises en œuvre, afin de minimiser les risques et les conséquences relatives. Les mesures préventives suivantes sont recommandées :

A. Equipage :

Les capitaines et officiers doivent être formés sur :

1. Les chapitres du SMS de la compagnie relatives à la navigation et les opérations à haut risque (par exemple transit dans un canal).

Il est recommandé qu'avant tout « transit dans le canal de Suez », le capitaine rassemble les officiers pont et machine pour montrer et expliquer les pratiques maritimes appropriées afin d'améliorer le travail d'équipe et la sensi-



bilisation à la sécurité pendant la navigation dans le canal.

2. Etablir une communication claire pendant la période de pilotage.

Il est recommandé que le pilote et le capitaine, lors de la réunion de familiarisation précédant le début de la navigation dans le canal de Suez, établissent la langue dans laquelle les communications seront effectuées, de préférence l'anglais qui est la langue communément pratiquée pour les communications à bord.

3. Evaluation des actions du pilote.

Il est recommandé que les membres de l'équipe de passerelle ne soient pas trop confiants quant aux capacités et compétences du pilote. Dans certaines situations, le pilote peut ne pas être familier avec la conception particulière du navire et les caractéristiques de manœuvre, ce qui pourrait entraîner des circonstances indésirables. Le capitaine doit donc intervenir s'il l'estime nécessaire, puisque selon la réglementation du canal de Suez, le rôle du pilote est celui d'un conseiller.

4. Attention pendant le transit.

Il est recommandé que l'équipe à la passerelle surveille les ordres du pilote et s'assure que toutes les mesures prises sont opportunes, efficaces et efficients. De plus, l'équipe à la passerelle doit essayer autant que possible et toujours prendre en considération les conseils du pilote, pour suivre le plan de traversée, qui a été correctement conçu, des vérifications approfondies et peut fournir des informations précieuses, telles que les points d'abandon, la vitesse de transit sûre, position de relève de barre, zones interdites, plans d'urgence, etc.

5. Attention pendant les virages et à la position du navire.

Procéder avec la plus grande attention lorsque le navire s'approche d'un virage important lors de la traversée des canaux et à une vitesse de sécurité. De plus, le navire doit être positionné au centre du canal. De cette façon, tout effet d'inclinaison potentiel sera réduit au minimum, le navire pourra virer en douceur et il y aura plus de temps pour réagir en cas d'erreur de navigation. La vitesse de rotation ne doit jamais être supérieure à 10°/min.

B. Compagnie :

Bien que le SMS de l'entreprise ait été jugé adéquat, correctement mis en œuvre et entre-

tenu, il devrait toujours y avoir de la place pour d'autres améliorations et développements. Par conséquent, un audit interne supplémentaire est conseillé aux opérateurs/gestionnaires afin d'évaluer la mise en œuvre et performance du système de gestion de la sécurité de l'entreprise et d'assurer une bonne gestion de la passerelle, dans des cas particuliers tels que le transit du canal.

Les mesures préventives suivantes, liées aux causes et aux facteurs contributifs de cet incident maritime grave actuel, sont recommandées :

1. Bien qu'il ait été observé que l'entreprise met en œuvre un système de formation à bord suffisant, il serait raisonnable d'adopter des titres de formation spécifiques concernant le transit dans le canal de Suez qui pourraient être considérés comme faisant partie du système de formation à bord.
2. La compagnie doit informer l'ensemble de sa flotte des « leçons apprises », en mettant l'accent sur l'autorité et les responsabilités du capitaine pendant le transit des navires dans le canal de Suez. Il est essentiel de comprendre que le capitaine est toujours aux commandes du navire et que les pilotes n'agissent qu'à titre de conseillers.
3. La compagnie devrait mettre en œuvre des campagnes et séminaires de formation pour les équipes passerelle afin de souligner et d'expliquer l'importance des calculs de squat et l'impact des effets de berge sur les navires de la flotte.

C. Suez canal Authority (SCA)

Il convient de souligner qu'au cours du processus d'enquête sur l'incident, très peu d'informations et de données ont été divulguées de la part de l'Autorité du canal de Suez. Compte tenu du nombre croissant ainsi que de leurs tailles, croissantes aussi, des navires transitant par le canal, le risque d'accidents/incidents maritimes dans le canal augmente.

Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité du canal de Suez devrait envisager de revoir ses procédures et réglementations, ainsi que la formation des pilotes du canal de Suez, afin de garantir la sécurité de la navigation des navires dans le canal et de minimiser le risque d'échouement.

Les domaines suivants pourraient être envisagés pour des améliorations :

1. Dans l'industrie maritime les tendances sont à construire des navires plus grands. La formation des pilotes du canal de Suez

en ce qui concerne les manœuvres (à l'intérieur du canal) des navires de grande taille, ainsi que l'effet du vent, en particulier sur les porte-conteneurs, devraient être considérées comme obligatoires.

2. La langue de travail des pilotes du canal de Suez, surtout lorsque deux pilotes sont ensemble à la passerelle, devrait être imposée comme étant l'anglais. Les discussions entre pilotes en langue arabe, concernant la navigation et la manœuvre du navire, ne permettent pas au capitaine (non arabophone) d'identifier les risques potentiels et de mettre en œuvre des actions correctives à temps.
3. Compte tenu de la fréquence, de la similitude et des conséquences des accidents/incidents maritimes dans le canal de Suez, SCA devrait envisager de mettre en œuvre un système d'alertes et de « leçons à tirer » pour les navires transitant par le canal, à titre préventif afin de minimiser les risques de réapparition de telles catastrophes, ainsi que pour en réduire les conséquences.
4. SCA devrait considérer comme une exigence obligatoire, avant qu'un navire transite par le canal de Suez, une évaluation des risques réalisée par l'équipe à la passerelle du navire, qui sera examinée et approuvée par les pilotes du canal.
5. Des cours de perfectionnement pour les pilotes du canal de Suez concernant les effets de squat et de berge sur différents types de navires qui transitent dans le canal de Suez, ainsi que sur les caractéristiques du canal (vents, courants, profondeur, etc.), devraient être considéré comme étant effectué de façon régulière.
6. SCA devrait élaborer et mettre en œuvre des procédures de plan d'urgence, y compris les détails de l'assistance des remorqueurs, et celles-ci devraient être partagées avec le capitaine et incluses dans l'évaluation des risques de transit du canal de Suez réalisée par l'équipe à la passerelle.
7. Les bollards de traction des remorqueurs disponibles dans le canal de Suez pour les opérations de sauvetage doivent être appropriés en fonction de la taille du navire, notamment en ce qui concerne les grands navires.
8. SCA devrait veiller à ce que les dernières réglementations du canal de Suez en matière de navigation soient publiées sur le site officiel de SCA, les documents obsolètes devant être supprimés.

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

Séminaire CESMA

Naval Academy «Nicola Vapstarov»

Varna, Bulgarie - 19 mai 2023

La journée de l'AGA a débuté par un séminaire ouvert le matin par le capitaine Ivan CONEV, président de BSMA. Il a souhaité la bienvenue et remercié tous les intervenants et l'assistance pour leur venue, étant certain que les présentations à suivre seront très utiles pour tous les capitaines. Il a également fait une présentation du projet Erasmus+ ENDORSEME. Ensuite, quelques mots de bienvenue M. Ivaylo MARONOV, maire du district d'Asparuhovo suivi du professeur Kalin KALIVOV, PhD, vice-recteur de l'Académie navale qui a souligné que l'Académie 'Nikola Vapstarov' a 142 ans et est l'une des universités technologiques les plus modernes de Bulgarie, et avec actuellement 20% d'étudiants étrangers.

Le capitaine Dimitar DIMITROV, président du CESMA, a également adressé quelques mots, évoqué les problèmes les plus importants des capitaines : la guerre entre la Russie et l'Ukraine qui concerne non seulement nos collègues ukrainiens ne pouvant voyager et revenir dans leur pays, mais aussi tout le monde en Europe; zones dangereuses en mer telles que la mer Noire et le golfe de Guinée ; les conséquences de la pandémie de Covid avec des difficultés pour les équipages à pouvoir sortir à terre pendant les escales ; les carburants alternatifs et la nécessité pour les équipages d'être bien préparés et formés ; le bien-être des gens de mer pour lequel il vaudrait mieux parler de « capital humain » plutôt que d'« élément humain ».

■ 1^{er} intervenant, M. Richard FRANCKE, senior manager MAN Energy Solutions

Propos : Moving bug things to zero

Zéro est un chiffre important lorsqu'il s'agit de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, 250 ans d'expérience dans l'ingénierie avancée de systèmes complexes nous ont bien préparés à ce qui est, sans aucun doute, notre plus grand défi à ce jour.

MAN Energy Solutions est à la pointe sur l'hydrogène. Nous pouvons faire fonctionner les navires avec des carburants verts ; nous alimentons les systèmes de chauffage, de refroidissement et d'électricité avec des solutions respectueuses du climat ; et nous aidons les industries du monde entier à capturer et à réutiliser le CO₂ - au lieu de l'émettre dans l'atmosphère.

Technologies clés menant à zéro émission :

Électrolyse MEP : Fabriquer de l'hydrogène vert à partir d'énergies renouvelables. Dans l'électrolyse MEP (Electrolyse à membrane électrolytique polymère), l'hydrogène vert est produit à partir d'eau et d'énergie renouvelable. En tant que l'un des plus grands fournisseurs d'énergie en Autriche, Energie Steiermark produit de l'électricité à partir de sources 100 % renouvelables. L'entreprise construit un gisement de gaz renouvelable qui utilisera une méthode de conversion de l'électricité en gaz pour convertir l'énergie excédentaire en hydrogène vert, qui peut être utilisé comme énergie et/ou peut être stocké s'il n'est pas immédiatement nécessaire.



L'électrolyseur H-TEC SYSTEMS PEM séparera l'eau sur le site et extraira 450 kg d'hydrogène gazeux par jour. L'hydrogène sera injecté dans le réseau de gaz naturel ou fourni directement depuis le site. Cette éner-

gie verte répondra à une variété d'exigences, du ravitaillement des voitures aux applications industrielles et domestiques. Pour un usage domestique, le gaz hydrogène généré fournira l'équivalent de la demande énergétique de 60 maisons unifamiliales par an. Le stockage des énergies renouvelables reste un défi ; la conversion en hydrogène et en carburants synthétiques grâce à la technologie MAN PtX permet de stocker indéfiniment cette énergie sous forme chimique.

Moteurs verts : Alimenter en carburant le transport maritime et la production d'énergie propres. MAN fournit à l'industrie du transport maritime et de l'énergie des moteurs verts qui peuvent fonctionner avec des carburants neutres pour le climat tels que le gaz naturel synthétique, le méthanol ou l'ammoniac. Les moteurs de nos centrales électriques sont prêts pour l'hydrogène.

En 2024, A.P. Møller-Mærsk lancera le premier d'une série de 12 grands porte-conteneurs neutres en carbone. Ces navires océaniques seront propulsés au méthanol vert dans des moteurs bicarburant fabriqués par MAN Energy Solutions. Pour la première fois, un très grand porte-conteneurs sera propulsé par un carburant neutre en carbone. Cette étape ouvre la voie à un nouvel élan vers un transport maritime et une industrie plus verte.

Dans le domaine de la production d'énergie, nos moteurs contribuent à équilibrer le réseau, lui permettant d'absorber le plus d'énergie verte possible. En remplaçant les centrales au charbon par notre technologie, nous réduisons les émissions de carbone – par ex. avec notre centrale de cogénération au gaz à Chemnitz, économisant annuellement 50 000 tonnes métriques de CO₂, et elle est prête à fonctionner au biogaz.

Retrofits : Mise à niveau du parc mondial de moteurs.

La technologie de modernisation de MAN Energy Solutions reconstruit les moteurs des navires et des centrales électriques en machines à double carburants qui peuvent également fonctionner avec des carburants synthétiques verts – gazeux ou liquides. La mise à niveau d'un moteur prolonge considérablement son cycle de vie.



Le porte-conteneurs ElbBLUE représente un tournant décisif dans la décarbonation de l'industrie maritime. En 2021, il est devenu le premier porte-conteneurs au monde à fonctionner au gaz naturel synthétique climatiquement neutre. Passé d'un HFO à un moteur de propulsion bicarburant MAN, le navire est propulsé par un mélange de gaz naturel liquide synthétique et non fossile, donc neutre pour le climat. En septembre 2021, l'ElbBLUE a souté 20 tonnes de gaz naturel de synthèse vert et a démontré une réduction des émissions de gaz à effet de serre de près d'un tiers lors de son premier voyage avec le nouveau mix énergétique. Le gaz naturel synthétique avait été produit à l'usine d'e-gas de Werlte, en Allemagne, la première usine Power-to-X mise en service par MAN dès 2013. La société turque Karadeniz est connue dans le monde entier pour avoir fourni des centrales électriques flottantes aux zones qui ont besoin d'électricité. MAN Energy Solutions aide Karadeniz à améliorer son empreinte environnementale en convertissant les moteurs à fioul lourd en bicarburant.

Capture et stockage du carbone : Capture et traitement par la technologie CO₂fitting. Pour empêcher le CO₂ de pénétrer dans l'atmosphère, MAN Energy Solutions propose des technologies de capture et de traitement du carbone qui prennent en charge l'extraction et la compression du CO₂. Une fois capturé, le CO₂ peut être stocké et réutilisé pour former l'épine dorsale d'une économie circulaire du carbone.

En tant que l'un des plus grands producteurs et distributeurs de matériaux de construction au monde, Heidelberg Materials vise à rendre l'ensemble de son portefeuille de produits climatiquement neutre d'ici 2050. Bientôt, Norcem disposera de la première cimenterie au monde à réaliser une usine de captage du carbone en Norvège. En 2024, la filiale de Heidelberg Materials mettra en service un système à Brevik développé par MAN Energy Solutions et Aker Carbon Capture. L'objectif des deux partenaires est de développer des procédés de captage encore plus performants, dont l'une des clés est la récupération de chaleur. « Carbon Capture Heat Recovery » (CCHR®) utilise une technologie de pompe à chaleur basée sur le compresseur MAN CO₂, réduisant ainsi de 30 % la consommation d'énergie de l'installation de captage. Utilisant également la capture du carbone, la cimenterie captera, comprimera et liquéfiera 400 000 tonnes de CO₂ par an - environ la moitié de ses émissions totales de dioxyde de carbone - et les transportera par bateau vers une installation de stockage souterrain.

Pompes à chaleur : Libérer la puissance de la chaleur. Au lieu de brûler du carburant à des fins de chauffage et de refroidissement, les pompes à chaleur utilisent efficacement diverses sources de chaleur, telles que les lacs, les rivières, la mer, les eaux usées, la chaleur résiduelle industrielle, la géothermie ou l'air ambiant. Fonctionnant à l'électricité verte, ils n'ont pratiquement aucune émission. Nos pompes à chaleur à grande échelle sont composées de compresseurs, de détendeurs et de companders. Grâce à la technologie de stockage d'énergie électrothermique (ETES) de MAN, les clients peuvent ajouter l'option de générer, stocker et reconverter la chaleur ou le froid.

La ville portuaire danoise d'Esbjerg vise à devenir neutre en carbone d'ici 2030 et transforme d'importantes infrastructures pour atteindre cet objectif. La ville décarbonisera son approvisionnement en chauffage urbain en utilisant la technologie de pompe à chaleur ETES de MAN Energy Solutions pour remplacer un système au charbon. Les pompes s'inscrivent dans une démarche de production de chaleur clé en main de taille industrielle. Elles seront installées dans une nouvelle centrale de chauffage urbain sans émission et pourront fournir 235 000 MWh de chaleur à 100 000 habitants chaque année.

■ 2^e intervenant, M. Stanislas MATEEV, head of Cargill-Varna

Propos : Cargill Ocean Transportation

Cargill est le premier acteur mondial du fret en vrac sec avec 54 Cape, 246 Panamax, 171 Supramax et 139 Handy size en 2021. Cargill cumule les fonctions de cargo owner, commodity trader, freight trader et vessel operator.

Cargill 2050, feuille de route vers zéro émission

2017 : Objectifs climatiques établis – Flotte améliorée et modernisée.

2018 : CO₂ challenge pour trouver de nouvelles technologies - Navires prioritaires avec de meilleurs résultats environnementaux.

2019 : Fondation du Global maritime forum – Signature de la coalition Getting to zero – Déploiement de la plateforme de suivi et d'optimisation de l'efficacité des navires – Premiers dispositifs d'économie d'énergie sur la flotte Cargill – Partenariat avec Maersk Tankers et Mitsui pour NJORD green tech solutions.

2020 : Partenariat avec Rainmaking à Singapour – Rôle de premier plan dans le développement de Sea Cargo Charter – Partenariat avec ZeroNorth – Lancement du Maersk Mc-Kinney Moller Center for zero carbon shipping.

2021 : Poursuite de la croissance de l'activité de colisage - Poursuite de l'optimisation de la propulsion éolienne en partenariat avec BAR Technologies - Poursuite de l'exploration de nouvelles technologies d'économie d'énergie - Méthodologie des émissions de CO₂ alignée sur la charte du fret maritime - Lancement du projet EU Horizon 2020 CHEK.

Actuellement : Pilotage des solutions de propulsion éolienne - Pilotage des carburants zéro carbone – Amélioration de la flotte Cargill pour répondre aux nouvelles normes de l'industrie – Collaboration avec le Forum maritime mondial et d'autres associations de l'industrie - Amélioration continue des dispositifs d'économie d'énergie et des surfaces de coque, optimisation des opérations.

Décennie 2020 : Amélioration continue des dispositifs d'économie d'énergie et des surfaces de coque, optimisation des opérations, du colisage et de la chaîne d'approvisionnement - Mettre en place des « corridors verts » avec les clients - Mettre à l'échelle les systèmes de propulsion assistée par le vent - Étendre l'utilisation des biocarburants – Mise en service de navires à carburant zéro carbone pour 5 % de la flotte de Cargill - Réduire l'intensité carbone de l'activité de Cargill de 30 % d'ici 2030 par rapport à 2017.

Décennie 2030 : Mise en service de navires à carburant zéro carbone pour assurer l'alignement avec les objectifs de réchauffement de 1,5 degré - Normalisation de la propulsion assistée par le vent - Amélioration continue des économies d'énergie, de l'optimisation opérationnelle et de la chaîne d'approvisionnement.

Objectif : Transport zéro carbone d'ici 2050.

Stratégie de décarbonation (3 étapes) :

- Immédiat : Numérisation – Appareils économes en énergie
- Moyen terme : Biocarburants – Propulsion éolienne
- À long terme : autres nouveaux carburants

■ 3^e intervenant, **M. Nick MARKOV**, head of Bulgarian Ship Hydrodynamic Center, Institute of metal science equipment and technologies "Academy A. Balevski – Bulgarian Academy of sciences

Propos : Recent BSCH contributions to maritime innovation

BSHC, créé en 1976, effectue des recherches fondamentales et appliquées, de la formation et de l'enseignement dans les domaines de l'hydrodynamique des navires, de l'aérodynamique, du transport maritime et fluvial, de l'ingénierie océanique et côtière, des crises et catastrophes maritimes et fluviales, de la protection de l'environnement, des sources d'énergie renouvelables, de la sécurité nationale et de la défense, etc.

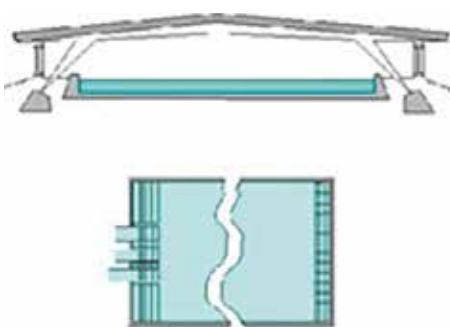


Installations expérimentales à Varna :

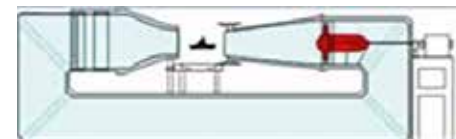
Zone d'eau libre (170 x 160 m)



Bassin océanique (64 x 40 x 2,5 m)



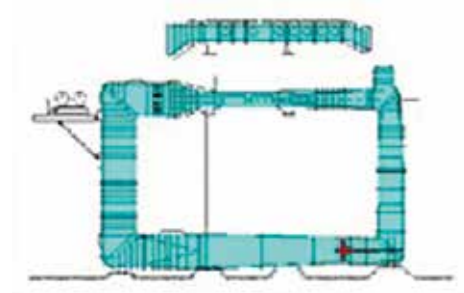
Soufflerie (0,8 x 0,5 m)



Bassin de remorquage
(Eau profonde : 200 x 16 x 6,5 m)
(Eau peu profonde : 200 x 16 x <1,5 m)



Tunnel de cavitation avec 2 sections
(0,6 x 0,6 m et 1,4 x 0,7 m)



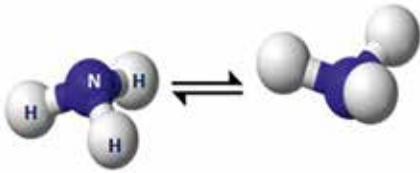
Activités de recherche

- Performances d'alimentation du navire
- Manoeuvre de navire
- Maintien en mer des navires
- Puissance en eau peu profonde
- Hélices et cavitation
- Aérodynamique
- Plates-formes flottantes offshore
- Dispositifs de conversion d'énergie marine
- Structures aquacoles
- Sous-marins

Recherche innovante

- Dispositifs d'économie d'énergie : plus de 90 programmes de test avec validation expérimentale et optimisation de l'étape finale.
- Véhicules autonomes.
- Wave-Energy Drive (WE Drive) : Prise en compte du facteur météo en utilisant l'énergie des mouvements du navire dans les vagues pour contrer la résistance supplémentaire. WE-Drive peut compléter la puissance moteur supplémentaire nécessaire dans une grosse mer, son efficacité (EEDI) peut être améliorée de 11% à 18% selon le type de navire et le déplacement.
- Navires assistés par le vent avec une voile souple : augmentation de l'efficacité estimée à 11 % pour un navire faisant le trajet Varna-Poti.
- Propulsion quantique (Q-Drive) : Une méthode de propulsion basée sur l'effet tun-

nel quantique - pas de réactions chimiques ou nucléaires. La molécule d'ammoniac (NH₃) ressemble à un piston – pourquoi la brûler ? L'atome d'azote (N) tunnelise environ 30 milliards de fois par seconde. La molécule NH₃ étant polaire, les micro-pistons peuvent être orientés avec un champ électrostatique externe, avec un laser NIR et mécaniquement (turbine flow). Les collisions de 1020 «pistons» moléculaires orientées peuvent entraîner une force propulsive.



- CoPropel : C'est un projet de l'Union européenne (2022-2025) qui regroupe 4 instituts de recherche (Université de Ioannina – BSHC – Brunel University London – TWI Limited Cambridge), 4 partenaires industriels (Danaos Shipping Company Ltd – MECA Group – Loiretech Ingénierie – Glafcos Marine Ltd) et un bureau de certification (Bureau Veritas) pour développer, approfondir et optimiser les technologies afin de fournir des hélices marines fabriquées à partir de matériaux composites avancés.

4^e intervenant, M. Delyan SHTEREV, Navibulgar training manager

Propos : Cargo liquéfaction and the impact on bulk carriers safety

La flotte mondiale est passée de 80 000 navires dans les années 1990 à 130 000 navires en 2022. Cependant, la perte totale de navires a diminué de 127 en 2012 à 54 en 2021, ce qui représente 17 % de la flotte mondiale.

Quelles améliorations ont été apportées suite à une telle courbe décroissante :

- Conception de navires ;
- Technologie ;
- Règlements ;
- Et la culture de sécurité des gens de mer (engagement de l'organisation, implication de la direction, système de reporting, responsabilisation des employés)

Cependant, si l'on ne considère que les vauquiers, sur 44 navires naufragés entre 2010 et 2021 (avec 175 membres d'équipage disparus), le facteur de liquéfaction de la cargaison est responsable de 10 navires perdus (23 % du total) soit 143 membres d'équipage disparus (82 % du total). Et pour 13 naufrages, ce sont les conditions météorologiques extrêmes qui en ont été la cause initiale. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Existe-t-il une solution ? Le problème est à terre. En particulier : qui délivre le certificat de chargement, le certificat de qualité de la cargaison chargée.

5^e intervenant, M. Yavor VELCHEV, founder and owner of SHIPPOSSIBLE, BSMA legal adviser

Propos : Marine environment and shipping

UN high seas Treaty

Marine biodiversity of areas beyond national jurisdiction (BBNJ), accord international réglementant l'utilisation et l'exploitation des océans au-delà des limites de la juridiction nationale, la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine prévenant ou atténuant les dommages environnementaux causés par les activités humaines.

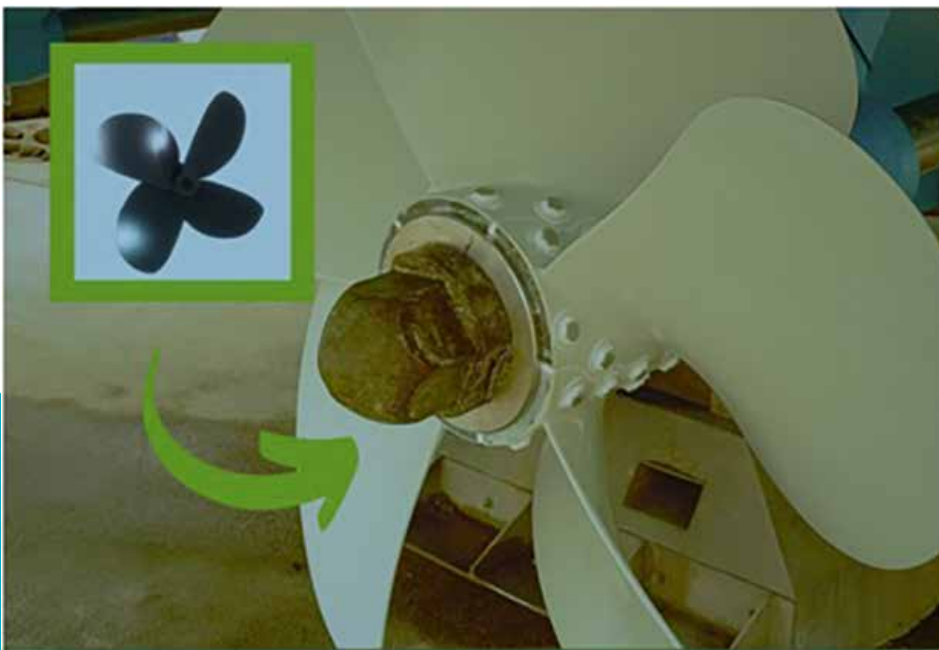
Ratifié par 60 États membres, les objectifs sont le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour les États, la création d'aires marines protégées (AMP) et d'écosystèmes marins vulnérables (EMV), la prévention de la surpêche. Les navires sont soumis à des réglementations et à des restrictions et doivent être munis de registres sur l'utilisation et l'élimination des polluants.

Règles de responsabilité du traité : les armateurs sont responsables des dommages causés par leurs navires, les navires doivent souscrire une assurance pour couvrir la responsabilité des dommages au milieu marin. Responsabilité objective : les propriétaires de navires sont responsables de tout dommage causé par leurs navires, qu'ils soient ou non fautifs. Les propriétaires de navires doivent disposer des ressources financières et/ou assurances nécessaires pour payer les dommages causés par leurs navires.

EU first law on green fuels

La « fin des carburants sales » dans le transport maritime a été décidée le 22 mars par toutes les instances de l'UE et les États membres pour avoir au minimum 2 % des carburants e-carburants dérivés de l'électricité renouvelable à partir de 2025, puis en augmentant tous les cinq ans jusqu'à 80 % à atteindre en 2050 (6 % à partir de 2030, 14,5 % à partir de 2035, 31 % à partir de 2040, 62 % à partir de 2045).

Afin d'avoir zéro émission à quai, les ports devraient proposer soit une alimentation électrique à terre, soit des technologies alternatives à zéro émission. Pour les porte-



conteneurs et les navires à passagers, il devrait être proposé une alimentation électrique à terre pour tous les besoins en électricité lorsqu'ils sont amarrés à quai dans les grands ports de l'UE à partir de 2030.

Poseidon principles

Assurance maritime

Les Principes Poseidon pour l'assurance maritime reconnaissent le rôle que jouent les assureurs dans l'industrie du transport maritime et promeuvent une gestion responsable de l'environnement tout au long de la chaîne de valeur maritime. Ils établissent une référence pour ce que signifie être un assureur responsable dans le secteur maritime et fournissent des conseils pratiques sur la manière d'y parvenir.

Les Principes Poséidon pour l'assurance maritime sont conformes aux politiques et aux ambitions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et ils ont également choisi de prendre des mesures pour s'aligner sur l'Accord de Paris.

En conséquence, les Principes Poseidon pour l'assurance maritime permettent aux assureurs d'évaluer et de divulguer leurs portefeuilles avec des impacts environnementaux responsables et d'inciter à la décarbonisation du transport maritime international - pour soutenir un avenir meilleur pour l'industrie du transport maritime et la société.

Les Principes Poséidon pour l'assurance maritime s'appliquent aux assureurs couvrant la coque et la machine et sont soutenus par les courtiers d'assurance et les partenaires commerciaux. Elles s'appliquent à l'échelle mondiale, à toutes les activités maritimes où des navires relèvent de la compétence de l'OMI.

Principe 1 - Évaluation de l'alignement climatique

Les signataires mesureront annuellement l'intensité carbone et évalueront l'alignement climatique (intensité carbone par rapport aux voies de décarbonation établies) de leur portefeuille de coques et de machines en utilisant une méthodologie robuste et adaptée à l'industrie établie par les Principes Poseidon pour l'assurance maritime.

Principe 2 – Responsabilité

Pour chaque étape de l'évaluation, les signataires s'appuieront exclusivement sur les types de données, les sources de données et les prestataires de services identifiés dans les orientations techniques.

Principe 3 – Application

Les signataires s'engagent à rendre contractuel le respect des Principes Poséidon pour l'assurance maritime dans leurs nouvelles activités commerciales. Les signataires acceptent de travailler avec les armateurs, les clients, les courtiers et les partenaires commerciaux pour collecter et traiter les informations nécessaires au calcul de l'intensité carbone et à l'évaluation de l'alignement climatique.

Principe 4 – Transparence

Les signataires reconnaissent publiquement qu'ils sont signataires des Principes Poséidon pour l'assurance maritime, et tous les scores des signataires seront publiés chaque année par le secrétariat des Principes Poséidon.

Finance maritime

Les Principes Poséidon établissent un cadre pour évaluer et divulguer l'alignement climatique des portefeuilles de financement des navires. Ils établissent une référence pour devenir une banque responsable dans le secteur maritime et fournissent des conseils pratiques sur la manière d'y parvenir.

Les Principes Poséidon sont conformes aux politiques et aux ambitions de l'OMI, y compris son ambition d'atteindre un pic d'émissions de gaz à effet de serre dès que possible et de réduire les émissions annuelles totales de GES du transport maritime d'au moins 50 % d'ici 2050.

En conséquence, les Principes Poséidon permettent aux institutions financières d'aligner leurs portefeuilles de financement de navires sur un comportement environnemental responsable et d'inciter à la décarbonation du transport maritime international - afin de façonner un avenir meilleur pour l'industrie du transport maritime et la société.

Les Principes Poséidon s'appliquent aux prêteurs, aux bailleurs et aux garants financiers dans le monde entier. Ils sont destinés à évoluer au fil du temps pour faire face à d'autres impacts éventuels.

Principe 1 - Évaluation du climat

Les signataires mesureront annuellement l'intensité carbone de leurs portefeuilles maritimes et évalueront leur alignement climatique par rapport aux trajectoires de décarbonation établies. Cette évaluation est basée sur une méthodologie robuste adaptée à l'industrie.

Principe 2 – Responsabilité

Les signataires reconnaissent le rôle important que jouent les sociétés de classification et autres organismes reconnus dans la fourniture d'informations impartiales. Ils soutiennent et s'appuient sur la réglementation obligatoire établie par l'OMI pour la collecte de données sur la consommation de carburant des navires.

Principe 3 – Application

Les signataires s'engagent à rendre contractuel le respect des Principes Poséidon dans leurs nouvelles activités commerciales. Ils utiliseront des clauses d'engagement standardisées et travailleront avec leurs clients et partenaires pour répondre à cette exigence.

Principe 4 – Transparence

Les signataires sont tenus de déclarer leur score d'alignement du portefeuille sur une base annuelle. Toutes les notes des signataires seront publiées chaque année par le secrétariat des Principes Poséidon.

16 compagnies d'assurances maritimes et 30 banques participent à Poséidon.

Autres initiatives

- Couloirs de navigation verts (Green corridors)
- Initiative de navigation durable
- Initiative de transparence du recyclage des navires

■ CONCLUSION : DÉMONTREZ LES MYTHES « VERTS » NÉGATIFS

- Armateurs renonçant aux solutions de navigation vertes (durabilité, numérisation, transparence)
- L'expédition « verte » est plus chère (roulage météo, optimisation de la vitesse)
- Le transport « vert » ne fait pas une grande différence (jusqu'à 10 % des émissions mondiales d'ici 2050)

*Cdt Hubert Ardillon
AFCAN Vice-président
CESMA Secretary general*

European maritime days

24 et 25 mai 2023, Brest

Cette année les European Maritime Days (EMD) se tenaient à Brest. En tant que secrétaire général de CESMA, j'y assistais, en profitant pour représenter aussi l'AFCAN. Ci-après, un compte-rendu des sessions auxquelles j'ai assisté. Et sachant que plusieurs workshops avaient lieu en même temps, j'ai fait un choix des sessions et ateliers

■ A- Mercredi 24 mai

1. Opening session

Le premier orateur fut M. Virginijus Sinkevicius, commissaire européen chargé de l'environnement, des océans et de la pêche. L'Europe doit être résiliente et durable. Mais comment devenir plus résilient face à la crise actuelle ? La commission a apporté des réponses. Avec la décarbonation d'abord, qui ne peut se faire sans les énergies marines renouvelables. C'est essentiel pour notre économie, notre sûreté et notre sécurité.

Les objectifs de renouvellement offshore



augmentent. Et la France a un rôle vraiment important à jouer. Les pêcheurs doivent également sentir qu'ils font partie de nos décisions. Cela donnerait de la clarté aux entreprises, à la communauté, et la sécurité et la sûreté seraient ainsi partagées. La pêche européenne doit être moderne, numérique, durable et rentable.

Le deuxième intervenant a été M. Hervé Berville, secrétaire d'Etat du Gouverne-

ment français, chargé de la Mer. (ci-dessous)

Faire de la mer un levier pour l'économie et l'environnement européens. Trois enjeux :

- Décarbonation : bien sûr, il faut lutter contre les GES. L'objectif pour « France Mer » est zéro émission en 2030 et être neutre en carbone en 2050.
- Souveraineté économique signifie souveraineté alimentaire. Ne plus dépendre des importations. A titre d'exemple, en France les importations liées à la pêche sont d'environ 80%. Travailler avec toutes les parties prenantes sur la gestion des ressources et accélérer sur l'aquaculture et la pêche qui sont des secteurs exigeants. Bien sûr, il faut aussi accélérer la décarbonation de la pêche.

- La souveraineté économique, c'est aussi la souveraineté énergétique (EMR). C'est aussi une bonne opportunité pour les emplois, y compris dans l'éducation et les formations.

Il a également rappelé que la France interdit l'exploitation minière des fonds marins. L'UE doit travailler sur un code minier des fonds marins.



Puis M. Pierre Karleskind, député européen et président de la commission de la pêche de ce Parlement.

Trois choses essentielles :

- Souveraineté alimentaire : la pêche et l'aquaculture sont des industries essentielles dans la région Bretagne ainsi que dans l'UE.
- Les EMR sont aussi incontournables, la Bretagne étant l'un des meilleurs endroits pour l'éolien.
- Capacité à utiliser des données collectées dans les océans. Brest est une place importante pour les bases de données océanographiques. C'est aussi une question de souveraineté.

Mots de bienvenue de M. Loïg Chesnay-Girard, président de la Région Bretagne et M. François Cuillandre, maire de Brest.

La Bretagne et Brest sont des représentants français forts et passionnés et des acteurs incontournables pour la pêche, les EMR, l'Université maritime, l'enseignement et la formation, sans oublier la marine militaire et l'IFREMER, base scientifique de collecte de données océaniques.

2. High level panel on a new approach to sustainable blue economy : preparing the future

Première intervenante Mme Charlina Vitcheva, directrice générale de la DG MARE à la Commission européenne.

En parlant d'économie bleue, commençons par la grande initiative prise il y a deux ans. C'est un document ambitieux qui suit le Green Deal européen. De nombreuses initiatives tirées de ce document sont en route. Le plus important, c'est de travailler ensemble. En février dernier, l'UE a lancé la transition énergétique pour la pêche et l'aquaculture. Il ne s'agit pas seulement de durabilité, pas seulement de l'accord vert, il s'agit aussi de la rentabilité de ce secteur, et de l'amener dans la durabilité avec l'économie, de garder la main-mise sur le secteur. Il convient également de mentionner les orientations pour l'énergie offshore. Il ne s'agit pas seulement d'aller vers les objectifs, mais de les dépasser.

L'aménagement de l'espace maritime est absolument essentiel. Il fut un temps où les océans étaient considérés comme trop grands pour être réglementés. Maintenant, les océans deviennent trop petits pour tout ce que nous aimerions faire en mer. Il est également important dans le cadre de la stra-

tégie offshore de la planifier, mais ensemble. L'UE doit sortir de l'Europe et mener le monde vers une économie durable.

Le dernier point à lancer est l'investissement dans l'innovation et la recherche.

M. Eric Banel, directeur général de la direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

La stratégie française pour la mer et le littoral intègre la protection de l'environnement, une composante sociale importante et le développement durable. L'éducation et la formation pour attirer les jeunes deviennent de la plus haute importance.

Deux points majeurs :

- Il y a d'abord la connaissance de l'environnement et des impacts des activités, transport, pêche et aquaculture. Sans connaissance, rien ne peut être fait ; avec la connaissance, nous pouvons avoir une approche crédible et physique pour faire face au contexte. Il reste encore beaucoup d'efforts à déployer.
- Deuxièmement, l'innovation. L'innovation est au cœur des actions pour l'économie bleue, la sûreté et la sécurité maritimes, la voile, la décarbonation de toutes les flottes, pas seulement la pêche, toutes. Cela devrait impliquer également les ports et les infrastructures portuaires. L'innovation signifie un impact sur la pêche et l'aquaculture, en particulier dans les territoires français d'outre-mer. Notons aussi que les jeunes ne viendront pas s'il n'y a pas de décarbonation.

Concernant les EMR, l'objectif de la France est la mise en place de 2 GW offshore par an pour passer à 20 GW en 2030.

M. Pierre Karleskind, membre du Parlement européen et président de la commission de la pêche

L'économie bleue nécessite l'implication de toutes les parties prenantes. Pour parler d'environnement, il faut aussi parler de valeur et d'emplois créés. En Europe, il existe une planification offshore et une protection de l'environnement associée. Mais quand on parle de pêche, on parle aussi de parcs éoliens. Bien sûr on peut aider financièrement les pêcheurs à renouveler leurs moteurs, mais il faut fournir l'énergie. On parle d'hydrogène, mais il n'est pas encore disponible. Il faudrait aussi parler des chantiers navals. Pas seulement les grands, mais aussi les petits chantiers navals locaux pour les bateaux de pêche, les navires de ravitaillement des parcs éoliens, etc. Nous avons les compétences pour ces petits chantiers navals, et cela peut

être utilisé pour décarboner les navires et la pêche durable.

Nous savons que ce qui se passe sur terre a un impact immédiat sur la mer.

M. Jakob Granit, directeur général de l'Agence suédoise pour la gestion de la mer et de l'eau

Il est en charge des eaux douces et des mers. La Suède est actuellement à la présidence de l'Union européenne. La devise de la présidence est « plus sûre, plus verte et plus libre dans l'UE ». Économie durable préparant l'avenir, cela comprend l'énergie verte, l'efficacité énergétique, les carburants maritimes durables, l'électrification dans le secteur des transports.

Plus sûr : l'accent est bien sûr mis sur le soutien à l'Ukraine.

Plus verte : les résultats sont meilleurs pour l'économie bleue mais la création d'emplois ne suit pas. Aussi les déchets rejetés en mer ne diminuent pas.

Mme Marisa Lameiras da Silva, directrice générale de la politique maritime et présidente de la stratégie du bassin maritime atlantique
Importance de l'économie bleue au Portugal comme dans l'UE.

Les prochaines années seront synonymes de défis et d'opportunités. Chacun est conscient de l'importance de l'économie bleue en Europe. Au Portugal, l'économie bleue promeut l'environnement local, les entreprises, les marchés et le milieu universitaire. Et ceux-ci développent en retour l'économie bleue, non seulement sur les secteurs traditionnels, mais aussi sur les secteurs émergents. Le Portugal est également tourné vers les compétences d'avenir, les recherches humaines et le numérique.

C'est important pour le bassin, et nous renforçons la coopération dans ce domaine avec l'Espagne et la France pour un environnement durable et la création d'emplois.

M. Cees Loggen, président de la Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM) et ministre régional de la Province Noord-Holland

La CRPM est un partenaire de l'UE et engagé dans le bassin atlantique.

Les régions maritimes sont pleinement engagées pour atteindre les objectifs d'une économie bleue durable sur plusieurs fronts : premièrement, le programme de recherche, et deuxièmement, la coopération avec les acteurs maritimes et les opérateurs économiques.

L'une des choses les plus importantes aujourd'hui est l'efficacité énergétique. Nos régions maritimes sont sur le front des énergies renouvelables offshore avec les parcs éoliens en Atlantique.

Planification de l'espace maritime : la CRPM s'est engagée à coopérer et à mettre à jour les plans nationaux maritimes.

Stratégies intelligentes : pour identifier les priorités consolidables, y compris pour les utilisateurs des secteurs traditionnels.

Pour la pêche, nous traversons une période difficile en raison des prix élevés de l'énergie. Nous devrions faire plus sur la transition énergétique.

Mme Helena Abreu, Fondatrice d'ALGApplus SA, présidente de l'International Seaweed Association

ALGApplus se consacre depuis 2012 à la culture contrôlée et durable de macro-algues marines originaires de la côte atlantique, dans un système à terre aussi innovant que naturel et certifié biologique.

Situés à Ria de Aveiro, dans une zone Natura 2000, nous sommes pionniers en Europe dans une perspective de bioéconomie bleue circulaire, intégrant la pisciculture avec la certification biologique dans l'ensemble du processus. La production comprend le seul lieu de maternité en Europe à l'échelle commerciale de l'espèce *Porphyra*, également connue sous le nom de nori atlantique.

Revitalisant les zones sous-utilisées de la zone côtière du Portugal, anciennes zones marines/pépinières de la Ria de Aveiro, nous avons développé et mis en place depuis 2012, un système intégré d'aquaculture multitrophique en mode de production bio dans le but de produire des algues toute l'année.

A chaque marée haute, l'eau salée de la Ria de Aveiro se déverse dans les bassins à poissons, et de là, après filtration, elle passe dans les bassins de culture de macro-algues. Les nutriments présents dans l'eau sont ainsi utilisés pour la croissance des macro-algues, comme c'est le cas dans les milieux côtiers. L'eau retourne à la Ria de Aveiro plus propre, sans excès de nutriments, minimisant ainsi les risques d'eutrophisation de l'écosystème lagunaire.

L'objectif principal est de continuer à investir dans l'innovation, la qualité, la durabilité environnementale et sociale, des valeurs qui sous-tendent la production de macro-algues marines ALGApplus et qui augmentent chaque jour le potentiel de cette ressource naturelle, renouvelable et durable. Dix-huit

mille créations d'emplois seraient nécessaires pour atteindre les objectifs.

Conclusion de Mme Charlina Vitcheva, DG MARE

- Les compétences bleues sont la partie très importante du challenge
- Les compétences et le capital humain sont essentiels
- Les compétences pourraient disparaître pour le savoir traditionnel
- La stratégie, c'est la collaboration, en commençant par les universités
- Engagement local - innovations

3. Workshop : Future skills for sustainable blue economy – Challenges and opportunities

Modérateur : M. Giuseppe Sciacca, directeur Affaires maritimes et Climat, CRPM

Au cours de la dernière décennie, l'Union européenne a lancé et continue de lancer plusieurs initiatives pour renforcer et mettre à jour les « compétences bleues », afin de permettre à la main-d'œuvre maritime de faire face aux nouveaux défis liés aux crises énergétique, climatique et environnementale.

Parallèlement, au niveau territorial, il est nécessaire d'améliorer la « disponibilité de l'éducation et de la formation » dans les secteurs maritimes traditionnels et émergents. Cela a incité les acteurs maritimes et éducatifs à intensifier leur coopération en mettant en œuvre des projets innovants et en échangeant de bonnes pratiques.

Quelles compétences clés (soft-skills, compétences vertes, innovantes, numériques, etc.) et approches didactiques innovantes sont nécessaires pour améliorer le savoir-faire et l'expert

Intervenants :

Pr Cécile Plaud, MCF ENSTA Bretagne, UMR Formation et Professionnalisation

Pr Catherine Adam, MCF ENSTA Bretagne, Unité de Recherche Formation et Apprentissage Professionnel

Comment repenser et adapter les programmes actuels d'éducation et de formation pour améliorer l'attractivité, attirer un public plus inclusif et mieux former les futurs ingénieurs pour une économie bleue durable ?

La durabilité est une question d'apprentissage tout au long de la vie.

Pour atteindre ces objectifs, nous devons :

- Mettre l'accent sur l'orientation des études ;
 - Développer de nouvelles approches pédagogiques (holistiques et interdisciplinaires)
 - Améliorer le soutien des professionnels
- Cinq compétences essentielles du développement durable :
- Analyse prospective ;
 - Approche systémique ;
 - Esprit critique ;
 - Co-construction ;
 - Responsabilité éthique et professionnelle.

Compétences futures et professionnalisation.

De nouveaux enjeux pour l'économie bleue en tant que communauté professionnelle et de formation :

- Développer des outils réflexifs de professionnalisation ;
- Accroître les interconnexions entre les acteurs socio-économiques, les acteurs de la formation et les chercheurs ;
- Encourager les activités collaboratives pour former la jeune génération à l'économie bleue.

M. Erik Bogaard, chef de projet chez ProSea Marine Education

Connaître le potentiel (stocks de poissons), le problème est le lien avec l'éducation et la formation. Prosea soutient un cours de base, type STCW, pour les futurs pêcheurs.

Mme Lidia Rossi, directrice générale de FORMARE.

MARMED (MARitime cluster Management Education Development) est un projet de l'UE, faisant partie d'ERASMUS+ pour les partenaires venant de la région méditerranéenne. Le projet vise à combler le fossé entre les besoins existants et les compétences actuelles des gestionnaires de clusters maritimes, en assurant la mise à niveau des compétences pour l'esquisse d'un profil professionnel innovant pour une compétitivité accrue des clusters maritimes dans la région méditerranéenne et, globalement, l'accueil, l'innovation et la croissance durable dans l'économie bleue.

Le déficit de compétences mène à un nouveau profil professionnel qui conduit à la compétitivité.

Les hard skills et les soft skills doivent être combinés (soft : team building, collaboration, communication et conflits). L'apprentissage continu est très important.

Prof. Maria Lekakou, professeur d'économie maritime à l'Université de l'Égée.

La formation aux compétences non techniques est très importante pour l'économie bleue.

Il existe un écart important entre la perception des besoins des gens de mer, y compris les officiers, et les besoins vus dans les bureaux à terre.

Les soft skills sont d'une importance capitale mais il n'y a pas de réelle formation. Seules des études de cas maritimes sont enseignées, mais ce sont des cas où la fin est connue.

Même si ces études de cas permettent aux étudiants de les connaître, et surtout de mieux les comprendre avant de rejoindre les navires. L'éducation se fait à partir de cas réels, non pas à partir d'accidents pour lesquels un rapport est communiqué, mais plutôt d'incidents ou presque-accidents. Bien sûr, il est difficile de collecter les presque-accidents ; cela ne peut se faire qu'avec l'accord des entreprises. Après avoir été collectées, les histoires sont réécrites sous forme de scénario. Puis le scénario est joué, uniquement avec les élèves, sans enseignant présent qui n'intervient que lors du débriefing. Par-là, le même scénario se joue différemment suivant les élèves. Les étudiants viennent d'écoles maritimes et commerciales.

Cependant, une leçon de cette méthode d'apprentissage est que ce qui a été appris semble être utile dans le cas où exactement la même situation se reproduit, ce qui ne signifie pas vraiment ce qui pourrait arriver réellement sur les navires.

A la question comment former un team building lors de cours à l'école alors que sur les navires on peut rencontrer ensuite jusqu'à dix nationalités et cultures différentes, et ceci sans parler des navires de croisière, la réponse a été que la démarche est très difficile car la diversité des nationalités n'est pas un élément essentiel pour les centres éducatifs nationaux.

4. Workshop : How CISE can strengthen the EU's maritime security

Modérateur : M. Alexis Blum, coordinateur du projet UE au secrétariat général de la mer (SGMER).

Rôle du CISE en tant que mécanisme de sensibilisation à la sécurité maritime de l'UE renforçant l'interopérabilité et la coopération entre les acteurs de l'UE menant des activités de surveillance maritime. Dans ce contexte, discussion de la stratégie de sécurité maritime (MSS) actualisée de l'UE et de la manière

dont le CISE (Common information sharing environment, émanation de l'EMSA) contribue à sa mise en œuvre. Présentation du projet CISE-ALERT qui vise à faire évoluer le CISE vers un réseau opérationnel en testant et en validant l'utilisation du CISE par les autorités maritimes lors de leurs opérations.

Intervenants :

Mme Iglia Yakova, Commission européenne DG MARE

Trois questions peuvent résumer le but du CISE :

Pourquoi le CISE est-il un outil clé dans la stratégie actualisée de sécurité maritime de l'UE (EUMSS) et son plan d'action ?

- Le CISE renforcera la connaissance du domaine maritime et améliorera la coopération entre les autorités civiles et militaires.
- Le CISE sera utilisé uniquement pour renforcer la coopération civile et militaire.
- CISE remplacera la solution existante utilisée par différents secteurs maritimes pour le partage d'informations.

Que doit faire une autorité maritime pour rejoindre le CISE ?

- Établir des liens techniques.
- Établir des capacités opérationnelles (plan et procédures de partage d'informations pour les officiers de service dans les centres d'opérations maritimes des autorités).
- Signer l'accord de coopération.
- Nommer un membre au groupe d'intervenants du CISE.

Comment le CISE va-t-il relier les systèmes de surveillance maritime existants mis en place par différentes autorités ?

- Remplacer l'ensemble par un système à architecture centralisée.
- Rendre l'ensemble interopérable sur la base d'un réseau à architecture décentralisée.

M. Gianluca Luraschi, chargé de projet CISE à l'EMSA

Le CISE n'est pas un système de l'UE. Aujourd'hui, nous sommes toujours dans une phase de transition du CISE. Quatre facteurs sont nécessaires pour passer à la phase opérationnelle : coopération des parties prenantes (28 européens - pas seulement de l'UE - ont signé un accord de coopération), technique, opérationnel (plan de partage d'informations des parties prenantes établi et services opérationnels en cours de développement) et politique (mise à jour de la MSS de l'UE et de son plan d'action).

La stratégie du bassin maritime comprendra la recherche et le sauvetage, les risques liés au trafic - la protection des infrastructures critiques - l'atteinte à la liberté de navigation, la sécurité le long des principales routes maritimes, les armes non explosées et chimiques, les incidents de cybersécurité, l'exploration non autorisée, la traite des êtres humains, les activités illégales, les activités liées aux navires telles que les navires volés ou le recyclage des navires, la migration illégale, le trafic de marchandises illégales telles que les armes et la drogue, les dommages à l'environnement et la pollution marine, la pêche illégale.

Il est important de savoir quelles informations peuvent être partagées et où elles iront. La coopération entre les systèmes civils et militaires est importante, certaines informations étant classifiées.

M. Miran Bordon, chef de la section développement et projets européens au ministère des infrastructures, administration maritime slovène (partenaire du projet CISE – ALERT). Le projet CISE ALERT a été cofinancé par le programme EMFAF (European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund) avec une large représentation sectorielle afin d'assurer un nombre suffisant de données, de services et de participants. C'est un catalyseur pour faire passer le CISE à un réseau opérationnel. Il peut être utilisé pour une zone à grande échelle (Atlantique, Méditerranée, mer Noire), ainsi qu'un bassin à plus petite échelle comme le nord de l'Adriatique uniquement.

Mme Armelle Sommier, CISE – chef de projet ALERT au SHOM.

Il y a trois questions essentielles auxquelles répondre.

Que partager ? échange d'informations collectées par les acteurs de la surveillance maritime de l'UE, qui seront stockées dans un catalogue de données.

Quand et pourquoi partager ? le partage d'informations rendra les actions plus efficaces en mer. Après identification des besoins opérationnels concrets, l'utilisation de scénarios de cas peut aider à la résolution d'un incident.

Comment partager : après identification des besoins concrets en données des autorités maritimes, pour assurer l'organisation des informations et l'accès aux données.

Pour les autorités qui souhaitent accéder et partager des informations, la première étape est d'acquiescer une image complète d'un environnement maritime, la deuxième est

d'améliorer la connaissance de la situation en obtenant des informations à haute valeur ajoutée par la compréhension de l'environnement maritime réel, et la troisième est de répondre à un déclenchement et à la gestion des alertes, telles que des demandes d'assistance.

Aujourd'hui, le catalogue de données est réalisé (et toujours en cours d'élaboration/amélioration) et utilisé par huit États membres et treize partenaires. Il est encore nécessaire de développer des adaptateurs afin d'avoir des données prêtes à être partagées. Une partie importante du catalogue de données consiste à identifier les données manquantes et intéressantes.

À la question de savoir pourquoi tous les États de l'UE ne participent pas au projet, la réponse a été qu'il est plus facile de s'assurer que le projet fonctionne bien avec peu de membres pour qu'il fonctionne ensuite avec tous les États membres de l'UE.

5. High level panel on maritime security: EU maritime security strategy, the role of the EU agencies and inter-agency cooperation **Première intervenante et modératrice : Mme Charlina Vitcheva, directrice générale de la DG MARE.**

L'espace océanique était trop grand pour être réglementé, maintenant, il est trop petit et a besoin de règlements. Les risques sont le climat, l'environnement, le terrorisme, la guerre, la connectivité numérique, la croissance de l'activité commerciale. Tous ces risques poussent à revoir la stratégie de sécurité.

Ensuite, **M. Didier LALLEMENT**, secrétaire général de la mer (FR).

Il est revenu sur le modèle français des garde-côtes, sous deux autorités : militaires et civiles.

Les risques évoluent : exploitation des fonds marins, parcs éoliens, migration. La France est impliquée dans la migration puisque les migrants arrivent par la Méditerranée et repartent par la Manche et la mer du Nord. Il y a un grand besoin de moyens nautiques de sauvetage – la mer du Nord étant une eau froide – ce qui conduit à un déplacement des moyens côtiers de sauvetage.

L'autre risque est le trafic illégal de drogues et principalement de cocaïne qui est également présent dans les ports par la corrup-

tion. Lutter contre la cocaïne signifie lutter contre la corruption.

Il n'y a rien à faire pour la sécurité s'il n'y a pas de sécurité.

Le plus important est la coopération entre les États.

Un autre rôle est la présence en mer, comme pour le golfe de Guinée pour le trafic de drogue. Il est donc nécessaire d'avoir une présence conjointe de tous les États frontaliers et États de l'UE dans cette zone.

M. Leendert Bal, chef du département sûreté, sécurité et surveillance de l'EMSA, a parlé de la cybersécurité qui constitue une menace sérieuse.

Les cyberattaques ont augmenté de 25 % par rapport à l'année dernière. L'EMSA dispense une formation de base sur le sujet.

Mais les attaques peuvent aussi viser les infrastructures maritimes. Il y a beaucoup de câbles de connectivité sur le fond marin et cela doit être pris avec une grande considération. L'attaque du pipeline North Stream a montré le danger. Nous avons les capacités, y compris les moyens satellitaires de l'EMSA, mais nous devons travailler ensemble, pas seulement l'EMSA, en utilisant des plans d'urgence et des évaluations des risques.

Pour Mme Susan Steele, directrice exécutive de l'Agence européenne de contrôle des pêches (EFCA), le sujet est crucial.

L'EFCA travaille avec l'EMSA et Frontex pour les opérations de recherche et de sauvetage à titre d'exemple. La coopération entre les différentes agences est essentielle.

L'EFCA lancera prochainement une plateforme en ligne de l'UE hébergeant le "manuel pratique" sur la coopération européenne en matière de fonctions de garde-côtes. La plateforme européenne est gérée par l'EFCA en étroite collaboration avec l'EMSA, Frontex et la Commission européenne (et est désormais disponible sur <https://coastguard.europa.eu>). Il est conçu comme un outil pratique pour les autorités civiles et militaires européennes, facilitant la collaboration transfrontalière et intersectorielle. Il contient des catalogues interactifs avec des lignes directrices et des recommandations, des services et des cours de formation offerts grâce à la coopération des trois agences.

Les trois agences de l'UE : l'EFCA, l'EMSA et Frontex, travaillent en étroite collaboration dans le cadre de la coopération inter-agences, pour fournir un soutien et une assistance aux autorités nationales exerçant des fonctions de garde-côtes aux niveaux national et européen. La plateforme com-

prend des informations relatives aux cinq domaines de coopération des trois agences : partage d'informations, services de surveillance et de communication, renforcement des capacités, analyse des risques et partage des capacités.

Ensuite, **M. Lars Gerdes**, directeur exécutif adjoint de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) a prononcé quelques mots sur la migration.

Pour l'opinion générale européenne, FRONTEX n'est là que pour contrôler la migration. Mais en fait, ce n'est pas que pour ça. Il y a aussi l'organisation criminelle, le terrorisme, le trafic de drogue.

FRONTEX ne peut être forte qu'avec l'unité des différentes organisations européennes de garde-côtes ; c'est le seul moyen de contrôler les frontières de chaque État de l'UE.

FRONTEX devrait employer 10 000 officiers plus les équipages associés en 2027.

Enfin, **M. Xavier Rebour**, directeur de France Cyber Maritime, a confirmé que les cyberattaques ont augmenté de 25 % par rapport à l'année dernière.

Et ce chiffre ne représente que les incidents rendus publics.

Les attaques sont dirigées vers différentes zones :

- Le traditionnel : ports et industries maritimes ;
- Récemment : le réseau câblé ;
- Et en 2022 : contre les États, pour la propagande.

Les incidents publiés ne représentent qu'une petite partie des incidents réels, on peut les comparer à un iceberg avec des volumes visibles et sous-marins.

Le maritime est de plus en plus digitalisé (navigation, mécanique et cargo). Il existe trop de liens de rattachement entre les différents services, quelle que soit la taille de l'entreprise, du navire, de l'industrie, et même le plus petit doit être protégé, afin de ne pas étendre l'incident à toute l'industrie maritime.

Les cybermenaces doivent être combattues ensemble ; cela peut être fait aux niveaux national et européen, uniquement en partageant tous les incidents.

En guise de conclusion, il était demandé à tous les orateurs de prononcer trois mots sur le sujet. Les réponses ont été résumées par le modérateur à : partager l'information et l'expérience. La préparation est la clé.

6. High level panel on innovation in the blue economy : preparing the future

M. Stephen Davies, conseiller à la Commission européenne (DG MARE), était le modérateur de ce panel.

Les deux premiers intervenants, **M. Kestutis SADAUSKAS**, directeur général adjoint à la Commission européenne - DG MARE, et **Mme Salla SAASTAMOINEN**, directrice générale adjointe au Centre commun de recherche, Commission européenne, ont déclaré que c'est la deuxième année de la mission de l'Observatoire de l'économie bleue : «Restaurer notre océan et nos eaux».

Les océans sont trop méconnus, ce qui explique le lancement de l'Observatoire de l'économie bleue. L'objectif est d'être à zéro émission nette en 2030. Des données sur les compétences, la recherche et l'économie doivent être collectées. Il existe plusieurs secteurs établis qui emploient quelque 3,3 millions de personnes au total, pour une VAB (Valeur ajoutée brute) de 129 milliards d'euros. Elle peut être divisée en quatre secteurs principaux, l'aquaculture (toutes les ressources vivantes y compris la pêche bien sûr), les transports maritimes (transport proprement dit, ressources non vivantes, activités portuaires, construction et réparation navales), l'énergie (éolien offshore) et le tourisme côtier.

Pour les secteurs émergents, les chiffres réels (2022) de la capacité cumulée d'énergie renouvelable dans les bassins maritimes européens montrent 50 KW pour le solaire flottant, 12,7 MW pour les vagues, 30,2 MW pour les marées, 110,6 MW pour l'éolien flottant et 30 GW pour l'éolien fixe. Le nombre d'installations de production d'algues et de spiruline, pour un total de 414 se répartit en 119 pour les macro-algues, 81 pour les microalgues et 214 pour les installations de production de spiruline.

Concernant la transition énergétique, la consommation de carburant de la flotte de pêche est d'environ 1 566 milliers de tonnes en 2021 contre 2 000 milliers de tonnes en 2010. Pour le transport maritime, les 60 millions de tonnes de carburant utilisées en 2018 sont passées à 40 millions de tonnes en 2021.

Puis **M. François Houllier**, président-directeur général de l'IFREMER, a présenté

le projet Octopus.

L'objectif du projet est de promouvoir l'Océantech et l'économie bleue durable, une perspective axée sur la recherche : focus sur l'observatoire des océans. Le projet est une chaîne de valeur avec des innovations à chaque point. Actuellement, l'IFREMER mesure la salinité et la température de l'eau en 4 000 points différents sur les océans. Les mesures sont connues immédiatement grâce au satellite Argos.

- Étape 1 : Besoins et exigences en matière d'informations environnementales, sociétales et économiques
- Étape 2 : Technologie d'observation (capteurs, plateformes, systèmes marins et spatiaux, navigation, positionnement, transmission)
- Étape 3 : Observation (mesures, opérations, déploiements, services sur le terrain)
- Étape 4 : Données (gestion, manipulation et transmission, visualisation, stockage, synthèse, partage)
- Étape 5 : Livraison d'informations (prédiction, analyse et évaluation, apprentissage automatique, livraison de produits et de services)
- Étape 6 : Services et avantages pour l'utilisateur final (sécurité, efficacité, services écosystémiques)
- Retour à l'étape 1 (chaîne de valeur).

Ensuite, **Mme Sophie-Dorothée Duron**, chef du service des zones maritimes et côtières, DGAMPA, est revenue sur l'intérêt de l'innovation dans tous les domaines.

- Connaissance – sans connaissance, il n'y a pas de décision fondée. Collecter et organiser ensemble des données conduit à l'utilité des savoirs.
- Décarbonation maritime : là aussi il faut travailler ensemble ; il existe plusieurs innovations techniques telles que la voile et les carburants verts.
- Aménager : à travers les politiques publiques, il s'agit d'identifier les usages et de les partager, rendant ainsi plus possible la coopération en mer et donc l'aménagement transfrontalier.

Nous devons mettre en place tout ce que nous savons faire pour que cela réussisse.

La dernière intervenante était Mme Margherita Cappelletto, coordinatrice des partenariats au ministère des Universités et de la Recherche (IT).

Elle a parlé des interventions du Partenariat pour une économie bleue durable :

- Développement et validation de jumeaux

numériques de l'océan à l'échelle des sous-bassins marins ;

- Structures marines de génération bleue ;
- Planification et gestion des usages de la mer ;
- « Blue food » sain dans le cadre d'une approche « One health » ;
- Permettre la transition verte de la production « Blue food ».

Le support apporté par le jumeau numérique de l'océan est important, il permet d'imaginer et de tester plusieurs scénarios.

Pour conclure, le modérateur a demandé comment mieux utiliser ce qui existe, quelle sont les pistes d'innovation, comment cela peut être fait et par qui ?

- La difficulté est de faire travailler ensemble tout le secteur maritime ; c'est un point important sur lequel il faut travailler pour le résoudre.
- Un autre point important est l'aspect financier. Où trouver plus de financement ?
- Il y a beaucoup d'informations, elles doivent être triées, vérifiées, puis partagées.
- La coopération doit être d'abord régionale, puis nationale et ensuite européenne.
- La recherche et la politique doivent être améliorées, public et privé ne doivent pas être opposés.
- L'utilisation de Twin Ocean (jumeau numérique des océans) doit être améliorée, mais nous avons encore besoin de données et la technologie doit encore être développée.
- Et à la fin, toutes les données doivent être prêtes pour tous les utilisateurs.

7. Workshop : Digital impact on maritime and naval training

Les académies maritimes s'appuient de plus en plus sur les outils pédagogiques numériques pour développer les compétences bleues et transversales nécessaires à la formation de leurs apprenants. Comment faire émerger des compétences qui correspondent aux besoins du monde professionnel et comment les trouver grâce aux outils maritimes/navals ? Le recours à une pédagogie numérique active peut-il contribuer au développement de nouvelles compétences innovantes pour le marin de demain ?

M. Louis-Marin Mathorel, expert navigation à l'École Navale et Mme Estelle Pineau, ingénieur pédagogique, École Navale. L'École Navale française c'est 100 élèves et 350 officiers de quart. Tous sont éduqués et

formés selon les normes STCW 2010 par 18 formateurs expérimentés.



EARVI project - Enseignement de l'astronavigation par la réalité virtuelle immersive

Mr. Claude Bultot, head of production, Belgian Navy Academy, **Mr. Frederik Foulon**, head of integrators, Belgian Navy Academy et **Mr. Hendrik Feitsma**, head of direct support to production & performance, Belgian Navy Academy présentent la simulation navale "Mine Counter Measures", Académie militaire binationale (BE-NL) située à Ostende (Belgique).

Partenariat actuel pour le simulateur de pont : coopération civile avec l'Académie maritime d'Anvers et coopération de défense avec la Marine néerlandaise. L'Académie peut fournir des simulations tactiques (Combat & information center) pour le personnel d'exploitation (mine & logiciel de guerre) et pour les techniciens (Electronic incident board for firefighting & damage control management). L'Académie propose également une simulation de réalité virtuelle pour les équipages/recrues, techniciens (maintenance des systèmes et drones), personnel nautique et de pont (lancement, récupération et manipulation des drones).

Avantages de l'Académie :

- Disponibilité maximale des systèmes et équipements actuels ;
- Procédures conçues (par le client) entièrement jouables dans le module «Ship discovery» ;
- Scénarios conçus (par le client) entièrement jouables ;
- Laisser au stagiaire une marge d'erreur

sans mettre en danger la vie humaine ni endommager les biens ;

- Formation simultanée de plusieurs stagiaires, à leur rythme et adaptée à leurs compétences ;
- Scénarios liés entre tactical VR pour un effet «train as you fight» optimal et maximal ;
- Scénarios basés sur l'équipage pour maximiser la cohésion et « l'esprit de corps » ;
- Sessions enregistrables pour l'analyse, l'évaluation et les leçons apprises ;
- Personnalisable et extensible pour mettre en œuvre les besoins futurs de technologie.

M. Frédéric Dupont, ingénieur pédagogique à l'ENSM et **Mme Gersende Le Dimina**, Responsable RI, ENSM présentent « La Navirothèque » – Bibliothèque numérique des navires.

Trois nouveaux navires en 2023 : un ferry-boat, un tanker et un vraquier. Bien entendu comme les précédents, ces nouveaux navires seront utilisés pour la simulation de la machine et de la navigation, et éventuellement ensemble pour l'interaction entre la passerelle et la salle des machines.

Puis les participants au workshop ont été invités à s'interroger sur les évolutions possibles des pratiques pédagogiques du monde maritime afin de s'adapter aux besoins de demain en s'appuyant sur les exemples des outils développés par les académies, en réfléchissant à la manière dont les systèmes numériques de formation et de cursus peuvent développer les soft skills et des compétences techniques chez les professionnels de la mer pour répondre aux besoins de l'économie bleue.

Intérêt pour apprendre de nouvelles choses : pourquoi devons-nous apprendre cela ? Montrer un but, par exemple ce qui peut arriver sans connaissance, partir de leur

propre environnement et mode de vie, et stimuler la réflexion sur soi.

Solution numérique : les jeux de rôle rendent le jeu amusant et sensibilisent à la responsabilité.

Laisser d'abord les élèves entrer dans leur zone de confort, puis les en sortir. Apprendre à réfléchir devant l'inconnu. Le développement technique va plus vite que l'adaptation biologique.

Solution digitale : mélange de scénario et de formation en temps réel (temps d'embarquement)

Navigation : simulation informatique, simulation de la vie réelle, réalité virtuelle (temps d'apprentissage limité avec cet outil), utilisation du jeu pour acquérir des compétences.

Jeu de rôle : acquérir de l'empathie (considérer le point de vue des autres), communiquer avec les autres.

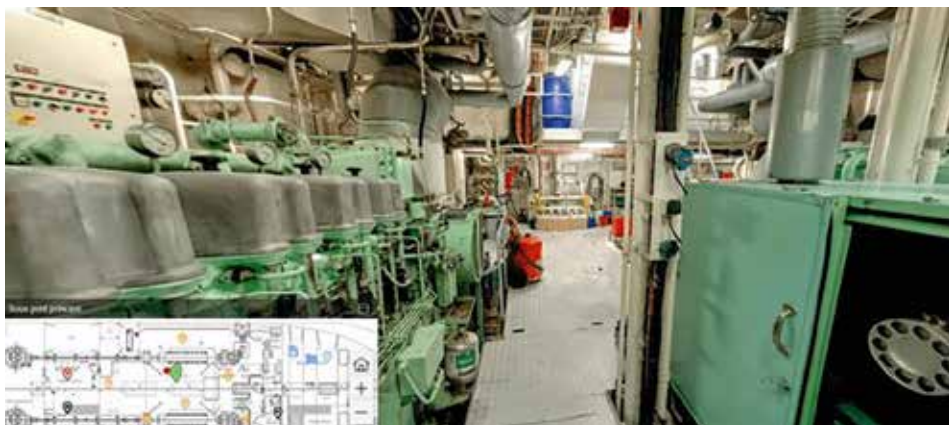
Gestion de la fatigue : simuler la vie réelle sur un navire pendant quelques jours – la simulation permet de tester des scénarios mais ne pourra pas tester la fatigue ressentie après quelques jours de navigation.

Communication : adaptabilité : vivre des scénarios différents avec une communication et des cultures multiculturelles. Mais difficulté d'enseigner différentes cultures.

8. Workshop : How to plan & deploy nature friendly offshore wind

Modératrice **Mme Cristina Simioli**, program manager, Offshore Energy and Nature, Renewables grid initiative.

L'atelier aborde la manière dont l'éolien offshore peut être implanté et déployé de manière respectueuse de la nature, de la mise en œuvre de plans d'aménagement de l'espace maritime basés sur les écosystèmes à l'application de cartes de sensibilité et à la conception d'infrastructures éoliennes. Réponse au besoin de coopération transfrontalière et de



bassin maritime, parallèlement à l'évaluation et à l'atténuation des impacts cumulatifs, pour atteindre simultanément les objectifs d'énergie éolienne offshore et de protection et de restauration de la nature.

A la question « est-il possible de rendre les parcs éoliens offshore respectueux de la nature ? »

Mme Liene Gaujeniete spatial planning expert at VASAB (Vision and strategies around the Baltic sea), répond oui, mais avec quelques considérations : être très intelligent avec la planification en tenant compte des facteurs sociaux et économiques, collecter toutes les données possibles, penser en terme d'économie durable.

Mme Carla Freund, policy officer for Nature friendly emergy transition chez NABU (NAturschutzBUnd), répond oui à la condition de faire intervenir les populations locales en amont du processus.

Mme Rennie Meyers, conseillère principale en affaires publiques pour les océans et la biodiversité à Ørsted, pense que c'est possible mais qu'il faut du temps.

La Coalition offshore pour l'énergie et la nature (OCEaN)

OCEaN encourage les États membres européens à utiliser pleinement les critères écologiques hors prix pour la conception des enchères de parcs éoliens offshore. Il s'agit d'outils importants permettant aux États membres d'encourager l'innovation nécessaire pour atteindre les objectifs du pacte vert de l'UE et le bon état écologique des mers, soutenir l'industrie européenne et accélérer le déploiement des capacités de production et de transport d'électricité indispensables.

L'expansion de l'énergie éolienne offshore nécessaire pour atteindre nos objectifs climatiques et renforcer notre sécurité énergétique doit aller de pair avec la protection de la nature. Les États membres européens doivent faire face ensemble aux crises du climat et de la biodiversité en proposant des solutions respectueuses de l'environnement pour le déploiement de l'énergie éolienne offshore et des réseaux électriques sous-marins.

L'intégration de critères écologiques dans les enchères éoliennes offshore est une opportunité pour développer des solutions bénéfiques pour la nature et le climat, ce qui est au cœur des objectifs d'OCEaN. Ces critères sont importants pour inciter à une meilleure performance environnementale des projets

éoliens offshore, stimuler l'innovation, minimiser les impacts sur la nature et contribuer à l'amélioration des écosystèmes marins. S'ils sont alignés sur la législation énergétique et environnementale de l'UE, ils peuvent encourager les concepts d'utilisation circulaire des ressources, les conceptions inclusives de la nature, la protection des écosystèmes vulnérables, la restauration et le partage des connaissances. Lorsqu'ils sont appliqués avec succès, ils peuvent également favoriser la coexistence avec d'autres secteurs et faciliter la mise en œuvre de mesures de compensation. L'inclusion de critères écologiques dans la conception des enchères est essentielle pour assurer l'innovation à grande échelle et le développement de projets durables. OCEaN s'engage à développer des solutions bénéfiques pour la nature et le climat, mais aussi pour les économies européennes et la sécurité d'approvisionnement énergétique. Par conséquent, les membres de OCEaN s'engagent à aider les États membres de l'UE à identifier les critères écologiques possibles, à faciliter les contacts avec les parties prenantes et à servir de centre de connaissances sur les meilleures pratiques et les preuves scientifiques.

VASAB soutient le cadre macro-régional pour la planification spatiale marine (PSM) dans la région de la mer Baltique :

- Contribue aux travaux du groupe de travail HELCOM-VASAB MSP vers une PSM cohérente ;
- En collaboration avec HELCOM (HELSINKI COMMISSION), agit en tant que coordinateur du domaine politique «Aménagement du territoire» dans le cadre de la stratégie de l'UE pour la région de la mer Baltique ;
- Organise des forums Baltic PSM ;

- Facilite le Forum des planificateurs - échange de connaissances pratiques entre les praticiens du PSM ;
- Participe à des projets PSM pour soutenir les approches de test d'élaboration de politiques, élargir les réseaux des parties prenantes, générer et accumuler de l'expertise.

NABU

L'emplacement de l'éolien offshore doit être planifié sur la base d'une approche écosystémique. L'éolien offshore nécessite beaucoup d'espace, et cet espace peut déjà être utilisé pour le trafic maritime, la pêche et les zones militaires.

NABU utilise une sorte d'étude de feux de circulation :

- Rouge : zones très sensibles du point de vue de la conservation
 - Orange : l'éolienne offshore peut être construite avec des restrictions
 - Vert : zones les plus appropriées du point de vue de la conservation
- Toutefois, cela ne remplace pas les évaluations d'impact sur l'environnement.

Principaux défis : Une approche transversale (holistique, trafic, environnementale).

Pour prendre des décisions et éviter les malentendus, il est nécessaire de parler davantage avec le secteur de la pêche, d'impliquer les pêcheurs dans le processus.

Cdt Hubert ARDILLON
Vice-président AFCAN
Secrétaire général CESMA



OMI : 107^e session du Comité de la sécurité (MSC)

■ ALLOCUTION D'OUVERTURE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

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

- Elaboration d'un recueil non obligatoire en fonction d'objectifs applicables aux navires de surface autonomes (Recueil MASS)
- Elaboration de mesures additionnelles destinées à renforcer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil.
- Réduction des gaz à effet de serre
- Appels de fonds pour contribuer à la sécurité de la piraterie
- Accords de Capetown
- Human element

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

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

■ TRAVAUX DU MSC 107

I. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

La 107^e session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue du 31 mai au 9 juin 2023, sous la présidence de Mme Mayte Medina (États-Unis).

Ont participé à cette 107^e session du Comité de la sécurité maritime 111 délégations d'États membres qui ont présenté un pouvoir en bonne et due forme.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Les déclarations virulentes concernant la république démocratique de Corée et la Russie ont pris beaucoup de temps, mais sont conformes aux instructions du Conseil de l'OMI. Toutefois, il faut constater que l'irruption de ces problèmes politiques est en dehors des



règles du fonctionnement des Comités et Sous-comités, qui ne doivent traiter que des données techniques. Cela risque d'avoir ultérieurement des conséquences dommageables pour la reconnaissance des brevets d'aptitude et des pièces d'identité émises par tout Etat membre de l'OMI

Mesures envisageables pour prévenir les actes qui compromettent la sécurité de la navigation

La république démocratique de Corée a émis une fin de non-recevoir sur les risques de ses tirs répétés de missiles.

Délivrance de brevets d'aptitude et de pièces d'identité aux gens de mer dans

certaines parties des régions ukrainiennes temporairement occupées par la Fédération de Russie

La délégation ukrainienne a prié instamment les États membres de ne pas reconnaître les documents délivrés aux gens de mer par la Fédération de Russie dans les ports situés dans les territoires ukrainiens temporairement occupés ou par des institutions implantées dans ces régions, et à prendre les mesures appropriées dans le cadre des inspections des navires qui battent le pavillon de la Fédération de Russie ou ceux qui battent le pavillon d'un autre État mais dont certains membres d'équipage sont des ressortissants russes.

III. EXAMEN ET ADOPTION



D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Les projets d'amendements suivants ont été adoptés :

- Amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS
- Amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS
- Amendements au chapitre V et à l'appendice (Certificats) de la Convention SOLAS
- Amendements au chapitre XIV de la Convention SOLAS
- Amendements aux Protocoles SOLAS de 1978 et de 1988
- Amendements au Recueil LSA
- Amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000
- Amendements au Recueil sur la navigation polaire
- Amendements au Code IMSBC
- Amendements à la Convention STCW de 1978
- Amendements au Code STCW
- Amendements à la partie I-B du Recueil sur la navigation polaire
- Amendements aux Recueils SPS de 1983 et de 2008
- Amendements à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (résolution MSC.81(70))

Le Comité a décidé que ces amendements qu'il était proposé d'adopter à la présente session, doivent être acceptés le 1er juillet 2025 pour entrer en vigueur le 1er janvier 2026.

Projets de circulaires MSC connexes

Après avoir noté qu'aucune observation n'avait été formulée au sujet des projets de circulaires MSC, le Comité a confirmé la teneur des circulaires, telles qu'elles figuraient aux annexes 14 à 22 du document MSC 107/WP.5.

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

Le Comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur les GBS et a pris les mesures suivantes :

Exemple établi aux fins de l'élaboration des prescriptions fonctionnelles du recueil MASS

Le Comité a souscrit à l'avis du groupe sur le fait que l'exemple respectait les prin-

cipes régissant l'élaboration de dispositions en fonction d'objectifs tels qu'ils étaient énoncés dans les directives générales, et sur les observations et recommandations spécifiques du groupe dans l'exemple sur les prescriptions fonctionnelles du recueil MASS.

Application des directives générales pour l'élaboration de GBS

Le Comité a demandé aux États membres et aux organisations internationales à soumettre des propositions sur la révision des directives pour l'élaboration de GBS, y compris la prise en compte éventuelle de l'expérience acquise dans le cadre de l'élaboration d'autres instruments en fonction d'objectifs, tels que le Recueil IGF et le Recueil sur la navigation polaire.

V. ÉLABORATION D'UN INSTRUMENT EN FONCTION D'OBJECTIFS APPLICABLE AUX NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES

Le Comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur les navires de surface autonomes et approuvé la démarche adoptée et la structure du projet de recueil international de règles non obligatoires de sécurité applicables aux navires de surface autonomes (recueil MASS).

Résultats des travaux du groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes (MASS-JWG 2)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux de la 2e session du MASS-JWG 2 et souscrit aux décisions suivantes du groupe :

- Une personne assumant le rôle de capitaine doit être chargée d'exploiter le navire de surface autonome, indépendamment de son mode d'exploitation ou de son degré d'autonomie
- Il n'est pas forcément nécessaire que le capitaine soit présent à bord du navire de surface autonome, en fonction de la technologie utilisée à bord et de l'éventuelle présence humaine à bord
- Le capitaine doit disposer des moyens nécessaires pour intervenir en cas de besoin, indépendamment du mode d'exploitation ou du degré d'autonomie du navire de surface autonome
- Il faudra procéder par les comités compétents à un examen détaillé des condi-

tions dans lesquelles un seul et même capitaine pourra être responsable de l'exploitation de plusieurs navires de surface autonomes

- Il faudra procéder par les comités compétents à un examen détaillé des conditions dans lesquelles plusieurs capitaines pourraient être responsables d'un seul et même navire de surface autonome au cours d'un même voyage
- Il faudra procéder par les comités compétents à un examen détaillé des conditions dans lesquelles un ou plusieurs centres d'exploitation à distance pourront assurer l'exploitation d'un seul et même navire de surface autonome au cours d'un même voyage

Examen des incidences du règlement COLREG sur les navires de surface autonomes

Le Comité a décidé qu'il n'était pas nécessaire de modifier le règlement COLREG car il peut être appliqué intégralement à tout navire de surface autonome.

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

Le Comité a décidé de ne pas souscrire à la proposition exprimée dans le document présenté par la Chine qui propose de modifier les fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) dans la résolution MSC.286(86), et a convenu que le groupe de travail pourrait prendre en considération l'analyse des composants inhabituels présentée dans le document pour élaborer des mesures possibles ayant trait aux paramètres du combustible liquide autres que le point d'éclair. Le Comité a ensuite confirmé qu'il ne souscrivait pas à l'idée de rendre la norme ISO 8217 obligatoire dans un instrument de l'OMI.

Le Comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur la sécurité du fuel-oil et a pris la mesure suivante :

Interprétation commune des documents relatifs au point d'éclair

Le Comité a approuvé l'interprétation suivante, qui concerne les documents relatifs au point d'éclair, sous réserve de l'entrée en vigueur de la règle II-2/4.2.1.6 de la



Convention SOLAS :

«La méthode d'essai donne pour résultat une température spécifique lorsque l'échantillon exposé à une source d'inflammation produit un «éclair». Si cet éclair se produit lorsque l'échantillon est chauffé à une température inférieure à 70 °C, il faudra mentionner cette température sur la note de livraison de soutes. Si en revanche l'échantillon chauffé à 70 °C et mis à l'essai ne produit pas d'éclair, aucune valeur exacte de la température du point d'éclair n'est à mentionner sur la note. Cela suffit à établir que le point d'éclair est supérieur au seuil minimal fixé à 60 °C et donne donc lieu à une déclaration selon laquelle le point d'éclair mesuré est égal ou supérieur à 70 °C. Dans le cas où l'échantillon continue d'être mis à l'essai et chauffé au-delà de 70 °C et qu'il produit un éclair, il est possible de mentionner sur la note la valeur d'une température spécifique.»

VII. MESURES VISANT A RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Le Comité a encouragé les gouvernements contractants à la Convention SOLAS à :

- Passer en revue et mettre à jour les renseignements figurant dans le module du GISIS consacré à la sûreté maritime, en particulier ceux qui concernent les plans de sûreté des installations portuaires
- Envisager l'utilisation de la nouvelle option permettant de transférer électroniquement les renseignements dans et depuis le module du GISIS consacré à la sûreté maritime
- Continuer de mettre en œuvre les mesures de sûreté de l'OMI, notamment les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS, en tenant compte des menaces nouvelles et

émergentes pour la sûreté, et demander l'assistance technique de l'OMI, le cas échéant

- Envisager de verser des contributions financières au Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime (Fonds IMST) pour appuyer les importantes mises à jour apportées par le Secrétariat au Programme mondial de renforcement de la sûreté maritime.

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

Le Comité a demandé aux États membres :

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

diffusion sur le site Web de l'OMI

- D'appuyer l'application du Code de conduite de Yaoundé dans le golfe de Guinée et d'envisager de verser des contributions financières au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre
- De proposer des amendements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires et aux principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires.

IX. MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

Proposition d'élaboration de directives concernant les personnes décédées trouvées à bord d'embarcations transportant des migrants.

La section 21 du volume III du Manuel IAMSAR est consacrée au traitement des morts mais ne contient aucune indication concernant le transfert des dépouilles entre les différentes parties concernées. Il est donc nécessaire de réexaminer cette question et d'élaborer des directives supplémentaires, faute de quoi il pourrait arriver que certaines dépouilles restent à bord des navires.

Notification des incidents mettant en cause des migrants en mer

Après avoir noté que seulement 34 incidents avaient été signalés depuis le lancement de la plateforme inter institutions d'échange de renseignements sur le trafic



illicite de migrants par mer dans le GISIS le 6 juillet 2015, le Comité a invité les États membres à communiquer les renseignements indiqués dans l'appendice de la circulaire intitulée «Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic illicite ou au transport de migrants par mer» (MSC.1/Circ.896/Rev.2).

X. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

Après avoir examiné le document MSC 107/10 de la Suède, qui communique des renseignements sur la réalisation de l'étude CARGOSAFE et sur l'accès aux rapports de l'étude, le Comité a décidé de renvoyer les rapports pour examen au groupe de spécialistes FSA et de soumettre un rapport au SSE 10, reconnaissant la nécessité absolue de traiter de manière globale la question des incendies à bord des porte-conteneurs qui ont de graves répercussions sur les transports maritimes internationaux.

XI. TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS

Le Comité a approuvé le rapport du 8e Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC8) et a approuvé les mesures suivantes :

- Le projet de directives intérimaires relatives à la sécurité des navires qui utilisent du GPL comme combustible
- Le projet d'amendements au Recueil IGF et diffusion conformément à l'article VIII de la Convention SOLAS en vue de l'adoption des amendements au MSC 108, et à la circulaire du MSC sur

l'application anticipée des amendements aux paragraphes 4.2.2 et 8.4.1 à 8.4.3 du Recueil IGF

- Le projet d'amendements au Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac (résolution MSC.23(59)) et la diffusion conformément à l'article VIII de la Convention SOLAS, en vue de l'adoption des amendements au MSC 108
- La circulaire CCC.1/Circ.5 sur les conditions de transport applicables au condensat de COV
- Le projet d'amendements au chapitre V de la Convention SOLAS concernant le signalement des conteneurs perdus, et la diffusion conformément à l'article VIII de la Convention SOLAS, en vue de l'adoption des amendements au MSC 108
- La circulaire MSC.1/Circ.1667 contenant l'interprétation uniforme des prescriptions du Recueil IGF relatives aux locaux de préparation du combustible qui ne sont pas situés sur un pont découvert
- La circulaire MSC.1/Circ.1668 contenant l'interprétation uniforme relative aux collecteurs de soudage utilisés à bord des navires de soudage de GNL prévus dans le Recueil IGC
- La circulaire MSC.1/Circ.1669 contenant l'interprétation uniforme du Recueil IGC, qui donne des orientations spécifiques pour l'application des prescriptions pertinentes des paragraphes 4.20.3.5 à 4.20.3.7, 5.13.2.5 et 13.3.5 du Recueil IGC
- La circulaire MSC.1/Circ.1670 contenant les interprétations uniformes du Recueil IGF concernant les circuits de tuyautage pour l'alimentation en combustible des dispositifs à gaz.

XII. CONCEPTION ET CONSTRUCTION DES NAVIRES

Le Comité a approuvé le rapport de la 9e session du Sous-comité de la conception et de la construction du navire (SDC 9) et a adopté les mesures suivantes :

- Résolutions MSC 545, 546 et 547 amendement les recueils MODU de 197, 1989 et 2009 afin d'interdire l'usage de matériaux contenant de l'amiante, et approuvé les circulaires MSC.1/circ.1671 et 1672 sur l'entretien et la surveillance des matériaux amiantés à bord des unités mobiles de forage au large.
- Projet d'amendements à la règle II-1/3-4 de la Convention SOLAS concernant les nouvelles prescriptions relatives à l'installation des dispositifs de remorquage d'urgence applicables aux navires d'une jauge brute d'au moins 20 000, autres que les navires-citernes
- Interprétation uniforme de la règle II-1/1.1.3 de la Convention SOLAS (circulaire MSC.1/Circ.1673)
- Révision de l'interprétation uniforme du Recueil IS de 2008 (circulaire MSC.1/Circ.1537/Rev.2)
- Révision de l'interprétation uniforme du chapitre II-1 de la Convention SOLAS (circulaire MSC.1/Circ.1362/REV.2)
- Résolution MSC.188(79)/Rev.2 adoptant des Normes de fonctionnement des détecteurs de niveau d'eau à bord des navires visés par les règles II-1/25, II-1/25-1 et XII/12 de la Convention SOLAS.



photo E. Guegueniat

XIII. ÉLÉMENT HUMAIN, FORMATION ET VEILLE

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux de la 9e session du Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (Sous-comité HTW 9) et a adopté les mesures suivantes :

- Révision approfondie de la Convention STCW et du Code STCW : projet d'amendements au Code STCW sur les actes d'intimidation et le harcèlement, y compris les agressions et le harcèlement sexuels
- Révision approfondie de la Convention STCW-F : le Comité conserve l'expression «personnel des navires de pêche» et le terme «SMDSM» dans le texte révisé de la Convention STCW-F et dans le nouveau Code STCW-F
- Directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer (circulaire MSC.1/Circ.1665)

XIV. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

Le Comité a approuvé le rapport de la 9e session du Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (Sous-comité SSE 9) et a adopté les mesures suivantes :

Nouvelles prescriptions relatives à la ventilation des embarcations et radeaux de sauvetage

- Approbation des prescriptions relatives à la ventilation des radeaux et des embarcations de sauvetage partiellement fermées
- Examen des projets d'amendements à la résolution MSC.81(70) et à la circulaire MSC.1/Circ.1630/Rev.1
- Diffusion pour adoption au MSC 108 du projet d'amendements à la résolution MSC.402(96) et du projet d'amendements au Recueil LSA sur la vitesse d'aménagement des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours des navires de charge

Report de la révision du chapitre III de la Convention SOLAS et du Recueil LSA

Protection contre l'incendie à bord des navires rouliers à passagers

- Approbation et diffusion pour adoption au MSC 108 des projets d'amendements

au chapitre II-2 de la Convention SOLAS et du Recueil FSS

- Approbation de la révision de la circulaire MSC.1/Circ.1430/Rev.2)

Performance dans l'eau des brassières de sauvetage

Approbation et diffusion pour adoption au MSC 108 des projets d'amendements au Recueil LSA, à la résolution MSC.81(70), à la circulaire MSC.1/Circ.1628/Rev.1.

Incendies à bord des porte-conteneurs

En attente des résultats escomptés de l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) intitulée «CARGOSAFE».

Détection des incendies dans les postes de sécurité et les salles de commande de la cargaison

Projet d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS et à la circulaire MSC.1/Circ.1456 transmis au MSC 108 pour adoption.

Interprétations uniformes des instruments de l'OMI

- Utilisation des torches à LED
- Révision de la circulaire MSC.1/Circ.1369
- Révision de la circulaire MSC.1/Circ.1276
- Renvois à la norme ISO 15371-2009 dans la Convention SOLAS
- Révision de la circulaire MSC.1/Circ.1557
- Éléments de propulsion essentiels qui ne sont pas montés en double et traitement des interprétations uniformes

Dispositifs à un seul garant et à croc

Approbation du projet d'amendement au recueil LSA, et diffusion pour adoption au MSC 108.

Directives intérimaires relatives à la sécurité de l'exploitation du service d'alimentation électrique à terre

Approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1675.

XV. NAVIGATION, COMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE

Projet de mesures de protection associées qu'il est recommandé de prendre

dans la zone maritime particulièrement vulnérable de la mer Méditerranée nord-occidentale

Le Comité a préconisé le renvoi direct au MEPC 80 des mesures élaborées par le NCSR 10.

Manuel sur le service SafetyCast assuré par Iridium

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1613/Rev.2 contenant le Manuel sur le service SafetyCast.

Révision de la circulaire COMSAR.1/Circ.32/Rev.1

Le Comité a approuvé la circulaire COMSAR/Circ.32/Rev.2 sur l'harmonisation des prescriptions relatives aux installations radioélectriques du SMDSM à bord des navires soumis à la Convention SOLAS.

Renseignements communiqués par le Service hydrographique du Royaume-Uni en vue d'annoncer l'interruption de la production du portefeuille de cartes papier

L'UKHO a annoncé le 2 février 2023 qu'il allait reporter la date d'interruption du service de cartes papier dans le monde à 2030 au minimum et détaille sa décision à l'adresse <https://www.admiralty.co.uk/sunsetting-paper-charts>.

Le Comité a approuvé les recommandations formulées dans le document MSC 107/15/2, concernant la poursuite de la production de cartes papier ou d'équivalents numériques imprimables.

XVI. APPLICATION DES MÉTHODES DE TRAVAIL DU COMITÉ

Prise de décisions par correspondance

Le Comité a décidé de mettre un terme à la pratique consistant à prendre des décisions par correspondance.

XVII. PROGRAMME DE TRAVAIL

Rapport du groupe de travail

Le Comité a approuvé la partie du rapport du groupe de travail portant sur cette question, et a pris en compte les points suivants :

- Modification des recommandations sur

- l'utilisation des pesticides à bord des navires applicables à la fumigation des cales de chargement (MSC.1/Circ.1264)
- Cargaisons solides en vrac qui ne font pas l'objet d'une fiche dans le Code IMSBC mais sont transportées en fonction d'évaluations provisoires (accords tripartites)
- Équipement de remorquage et d'amarage de bord
- Amendements au Recueil FSS concernant la prescription relative à la construction applicable aux joints d'étanchéité
- Examen approfondi du Code ISM et des directives connexes
- Traitement de la question des contraintes de temps et des facteurs organisationnels connexes
- Utilisation d'un logiciel d'arrimage en complément du plan d'arrimage et d'assujettissement des conteneurs
- Révision des directives sur la gestion des cyber-risques maritimes
- Prescriptions applicables aux opérations de maintenance logicielle des équipements et systèmes de navigation et de communication de bord
- Démonstration du service de communication bidirectionnelle assuré par les balises de détresse Cospas-Sarsat via le Service de liaison retour SAR/Galileo)
- Prévention des pertes de conteneurs en mer
- Prévention de l'incendie par la détection des niveaux potentiellement dangereux

de vapeurs de combustibles et d'huile dans l'air à bord des navires

- Examen complet du Règlement COLREG
- Révision des prescriptions applicables aux gyrocompas installés à bord des navires exploités dans les eaux polaires
- Obligation d'installer des garde-corps sur la structure de pont
- Révision des phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes
- Normes de performance applicables aux systèmes de renforcement par satellite multi-constellation à double fréquence et au contrôle autonome avancé de l'intégrité par le récepteur intégré aux récepteurs de radionavigation de bord
- Révision de la circulaire MSC.1/Circ.1318/Rev.1 visant à préciser les prescriptions applicables à la mise à l'essai et à l'inspection des bouteilles de CO2
- Examen complet de la résolution MSC.402(96) visant à résoudre les problèmes liés à la mise en œuvre des prescriptions qui y sont énoncées.

Durée et dates des deux prochaines sessions

Le Comité a noté qu'il était provisoirement prévu que le MSC 108 et le MSC 109 se tiennent, respectivement, du 15 au 24 mai 2024 et du 2 au 6 décembre 2024.

XVIII. ÉLECTION À LA PRÉSIDENTENCE ET À LA VICE-PRÉSIDENTENCE POUR 2024

Le Comité a réélu à l'unanimité Mme Mayte Medina (États-Unis) présidente et M. Theofilos Mozas (Grèce) vice-président, tous deux pour 2024.

XIX. DIVERS

- Point sur la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux
- Sécurité et travail décent dans le secteur de la pêche
- Questions relatives à la coopération entre l'OMI et l'IACS et Programme de certification des systèmes de contrôle de la qualité de l'IACS (QSCS)
- Numéro OMI d'identification du navire - Enquête sur l'évaluation d'impact de l'extension du nombre de chiffres
- Orientations de l'ICS concernant les meilleures pratiques publiées en 2022 et 2023
- Pénurie de composants électroniques et matériels qui sévit actuellement dans le monde.

Cdt F-X. Pizon.

Vice-président de l'AFCAN

Membre de la délégation française



SHOM : ateliers d'idéation

Avec l'aimable autorisation du SHOM, nous publions les ateliers des 30 et 31 mai 2023 à Brest.



ATELIERS D'IDEATION SHOM 30 et 31 mai 2023 - Brest



Synthèse et restitution des productions | Ateliers d'idéation S-100 | SHOM

■ Préambule

Ces ateliers ont eu lieu les 30 et 31 mai 2023 à Brest en présence des équipes du Shom et d'un panel représentatif des acteurs de l'écosystème du secteur de la navigation maritime en France.

Le présent rapport est une restitution des productions et des échanges formalisés pendant les ateliers d'idéation.

■ Objectifs

- Le Shom souhaite mieux connaître les usages actuels de ses produits et services et également identifier les besoins, l'intérêt et les attentes des acteurs concernés

en matière de la sécurité de la navigation globalement et spécifiquement autour de la norme S-100.

- Le Shom souhaite recueillir des réactions et des idées quant aux données S-1XX qui vont être présentées, pour avoir des orientations de développement pour les nouveaux produits et services. Ces ateliers sont une occasion de faire émerger des nouvelles idées autour de ces futurs développements.
- Par ailleurs, le Shom souhaite mieux comprendre la perception et l'image qu'il renvoie à ses clients, usagers et partenaires. Leurs retours pourront être exploités pour les réflexions sur son Image de marque et sa Communication.

■ Participants

18 participants (12 externes et 6 Shom)

Ecosystème : producteurs de cartes privées, sociétés de service, fabricants ECDIS, drones, bureaux d'études, pilotes ports, compagnies maritimes, Action de l'Etat en mer

- Entreprises : Coexya / Geomod, eXail, D-Ice, GTT, Thalos, Eodyn, Station de pilotage Havre, CMA CGM, Ponant
- Organismes : Affaires Maritimes - DGAMPA, AFCAN
- Équipe Shom : responsable laboratoire d'innovation, responsable de produit cartes marines, bathymétrie, courants de marée / hauteur d'eau, océanographie, diffusion, marketing

■ Déroulé

3 demi-journées – 30 et 31 mai 2023

- Atelier 1 : Phase de découverte – partage d'expérience utilisateur produits / services Shom
- Atelier 2 : La raison d'être du Shom, ses produits et services
- Atelier 3 : Diagnostic stratégique
- Atelier 4 : World Café – pistes d'évolution pour le Shom
- Atelier 5 : Phase d'idéation – usages de la S-100
- Atelier 6 : Phase diagnostic – Shom d'aujourd'hui et de demain
- Atelier 7 : Phase vision et idéation – projection en 2027
- Atelier 8 : Phase plan d'action – feuille de route
- Atelier 9 : Phase évaluation et sélection des productions et des idées
- Présentation des travaux Shom sur la S-100 et discussions

■ Résultats des ateliers

Synthèse – L'image du Shom

Le Shom est perçu comme un acteur majeur de la sécurité de la navigation maritime en France en charge d'établir des données marines de référence en soutien des forces Armées et plus largement de tous les usagers en mer en France et ses zones. Il est reconnu comme un service étatique expert en environnement marin qui produit les cartes et les documents nautiques ainsi que les données environnementales. Il est perçu comme un organisme de référence en charge de l'acquisition, du traitement et de la diffusion des données ayant pour objectif d'assurer la sécurité en mer. Le Shom est apprécié en tant qu'entité institutionnelle historique et en tant que référence mondialement reconnue. Il jouit d'une image positive quant à ses expertises, ses compétences et la qualité de ses productions.

En revanche, on lui reproche son manque de flexibilité, de réactivité et une certaine lourdeur dans son fonctionnement ainsi qu'un positionnement flou, notamment face à UKHO qui domine le marché mondial des cartes de navigation. En matière de relation clients et usagers, on reproche au Shom le manque d'écoute, de collaboration et d'accompagnement (formation). Ses services et produits ne correspondent pas aux besoins de couverture mondiale (ou frontalière) et ses données ne sont pas toujours à jour. Également, ses produits et services

ne sont pas adaptés aux nouveaux usages des cartes et des données hydrographiques: le digital (applications, smartphones, tablettes...), les drones, la navigation autonome... Les usagers interrogés, notamment les armateurs, souhaiteraient acheter du « français » mais l'organisation de la distribution des produits Shom les oblige à passer par des distributeurs non-français (UKHO) qui parfois diluent ou masquent la marque Shom.

Enfin, ses clients et usagers regrettent le manque de visibilité et le peu de prises de parole du Shom dans les médias vis-à-vis des instances mondiales et des usagers, à la fois sur sa mission, sa stratégie ou ses produits/services. Ses outils et interfaces (data.shom principalement) sont jugés fort utiles mais manquent d'ergonomie et sont compliqués à exploiter. D'après les participants à ces ateliers, les chantiers prioritaires pour le Shom seraient : la redéfinition de sa stratégie et de ses partenariats, le développement de son offre de produits et de services ainsi que la transformation numérique. De plus, pour améliorer son image, le Shom devrait clarifier son message en France et s'ouvrir au marché ou au public international, améliorer son marketing, organiser/pérenniser son écoute clients et mieux communiquer.

Synthèse – Les attentes vis-à-vis de la norme S-100 : Courant de surface (S-111), Bathymétrie (S-102) Hauteur d'eau (S-104)

Les données S-100 permettront d'améliorer la sécurité de navigation, notamment en facilitant la planification et la prévision pour la navigation aussi bien au large que dans les ports et autres zones spécifiques de navigation (chenaux par exemple). Les données S-111 sont jugées utiles pour la connaissance / prévision de la dérive, en particulier dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage en mer ou dans les situations d'urgence (antipollution, évitement d'obstacles par exemple). Elles sont aussi pertinentes pour la navigation dans les zones compliquées (chenalage, zones à courants extrêmes), pour les manœuvres et plus généralement pour la planification de traversées (calcul de l'ETA - Estimated Time Arrival). Les données S-111 permettront de répondre aux exigences de la sécurité, de la décarbonation et de l'optimisation des coûts liés à la consommation du carburant. Pour pouvoir être exploitées, les données S-111 doivent avoir une cou-

verture mondiale (macro et micro) pour les voies maritimes, zones d'activité humaine (ports, pêche, installations en mer...) et les zones dangereuses (inversions de courants, turbulences, etc.). Elles doivent pouvoir être affichées (ECDIS) et aussi pouvoir être exploitées en format brut. Leur disponibilité doit être à la fois en mode hors ligne (statique) et en temps réel. Les utilisateurs seraient prêts à acheter ces données à condition de disposer de données précises (fiables et de résolution fine) et à jour en permanence. Elles doivent être faciles à exploiter (ergonomie, interopérabilité) et couvrir toutes les zones de navigation (mondial). Leur marketing doit permettre un achat 'à la carte' (selon la zone de navigation). Le souhait des usagers interrogés est de pouvoir également les exploiter en autonomie dans les zones où la connexion internet est impossible (charger les données en temps réel et prévisionnelles avant la traversée). Les freins à leur commercialisation seraient le manque de fiabilité/précision, un coût prohibitif ainsi que le manque de couverture globale.

Les données de Hauteur d'eau (S-104) et Bathymétrie (S-102) permettront d'améliorer la sécurité de la navigation pour la planification et la prévision des plans de passages, pour étendre le plan d'eau navigable, pour l'autonomisation de la navigation et pour permettre une meilleure représentation de la morphologie des fonds (plus dynamique). Pour les acteurs portuaires, ces données sont d'intérêt pour la sécurisation du trafic portuaire, la planification des arrivées aux ports et la gestion des approches et des manœuvres. Ces données permettront également de mieux préparer les levés par les drones et permettront d'automatiser le comportement des drones. Selon les participants aux ateliers, le bénéfice majeur des données S-104 et S-102 serait la meilleure connaissance des hauts fonds qui permettra d'optimiser les routes maritimes (planification), les services portuaires et favorisera aussi le développement de la navigation autonome.

Les utilisateurs interrogés seraient prêts à acheter ces données si elles sont faciles à prendre en main et facilement accessibles en mer comme à terre (centres de routage). La condition principale de la réussite d'une telle offre sur le marché est la stabilité de la norme et des formats affichés, une couverture globale suffisante ainsi qu'une délimitation claire des responsabilités liées à la production et l'édition de ces données. Les freins principaux à leur utilisation seraient

le manque de fiabilité ou de connaissance de l'incertitude sur les données ainsi que leur indisponibilité (totale ou partielle). Les ateliers ont confirmé que les usagers souhaitent avant tout des données S-102, S-104 et S-111 qui soient homogènes, avec la même présentation, les mêmes précisions ou les mêmes incertitudes quelle que soit la zone du monde. (Ceci est très

vrai pour les grands usagers de la mer et des ports que sont les armateurs et les drognistes, un peu moins des usagers tels que les secours en mer ou les infrastructures en mer). Le cahier des charges pour l'implémentation de ces trois couches S-100 devrait donc avoir lieu au niveau [OHI + SH +RENC]. (UKHO ayant 90% du marché, il aurait même, en toute logique, la capacité

de spécifier selon les besoins de ses clients qui sont tous les grands du marché et de l'imposer à tous ceux qui voudraient fournir ces données, ceci dans le cas où l'OHI laisse la liberté aux acteurs, y compris celle de mettre en concurrence les SH et les fournisseurs privés si les SH ne sont pas imposés).



Les utilisateurs interrogés seraient prêts à acheter ces données si elles sont faciles à prendre en main et facilement accessibles en mer comme à terre (centres de routage). La condition principale de la réussite d'une telle offre sur le marché est la stabilité de la norme et des formats affichés, une couverture globale suffisante ainsi qu'une délimitation claire des responsabilités liées à la production et l'édition de ces données. Les freins principaux à leur utilisation seraient le manque de fiabilité ou de connaissance de l'incertitude sur les données ainsi que leur indisponibilité (totale ou partielle). Les ateliers ont confirmé que les usagers souhaitent avant tout des données S-102, S-104 et S-111 qui soient homogènes, avec la même présentation, les mêmes précisions ou les mêmes incertitudes quelle

que soit la zone du monde. (Ceci est très vrai pour les grands usagers de la mer et des ports que sont les armateurs et les drognistes, un peu moins des usagers tels que les secours en mer ou les infrastructures en mer). Le cahier des charges pour l'implémentation de ces trois couches S-100 devrait donc avoir lieu au niveau [OHI + SH +RENC]. (UKHO ayant 90% du marché, il aurait même, en toute logique, la capacité de spécifier selon les besoins de ses clients qui sont tous les grands du marché et de l'imposer à tous ceux qui voudraient fournir ces données, ceci dans le cas où l'OHI laisse la liberté aux acteurs, y compris celle de mettre en concurrence les SH et les fournisseurs privés si les SH ne sont pas imposés).

■ Depuis les ateliers

- Les conclusions des ateliers, ainsi que l'ensemble des résultats d'une étude de marché plus globale que nous avons contractualisée avec Maria Conseil, ont été présentés aux membres du CODIR du Shom (avec le rapport final en lecture d'été).
- Les retours sur l'image du Shom ont été présentés à notre responsable communication.
- Les expressions de besoin de produits S-100 ont été partagées avec les responsables de ses produits.

Il nous reste désormais à établir un plan d'actions et à le mettre en œuvre. Nous vous tiendrons informés au fil de l'eau ! Nous sommes toujours ouverts pour recevoir vos retours. N'hésitez pas à revenir vers nous !

Textes publiés au Journal officiel au 2^e trimestre 2023 (N°37)



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

- **Décret n° 2023-252 du 4 avril 2023** relatif au cadre d'emploi des équipes privées de protection des navires
Texte NOR : PRMM2229359D, publié au JORF n° 0081 du 5 avril 2023
- **Arrêté du 17 avril 2023** portant agrément d'une station de contrôle et d'entretien de radeau de sauvetage (Pacific Safety)
Texte NOR : PRMM2310457A, publié au JORF n° 0124 du 31 mai 2023
- **Arrêté du 17 avril 2023** portant agrément d'une station de contrôle et d'entretien de radeau de sauvetage (école municipale de voile de Saint-Pierre-et-Miquelon)
Texte NOR : PRMM2310458A, publié au JORF n°0124 du 31 mai 2023
- **Décret n° 2023-320 du 27 avril 2023** portant publication des résolutions 2020-I-12, adoptée le 4 juin 2020, et 2020-II-19, adoptée les 2 et 3 décembre 2020, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relatives au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (1)
Texte NOR : EAEJ2310978D, publié au JORF n° 0101 du 29 avril 2023
- **Décret n° 2023-350 du 9 mai 2023** modifiant l'organisation administrative de l'Etablissement national des invalides de la marine
Texte NOR : MTRS2227009D, publié au JORF n° 0108 du 10 mai 2023
- **Arrêté du 16 mai 2023** portant extension de l'avenant relatif aux salaires minima du 30 novembre 2022 – Convention collective des personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes du 19 novembre 2012
Texte NOR : PRMM2311823A, publié au JORF n° 0141 du 20 juin 2023
- **Arrêté du 23 mai 2023** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur
Texte NOR : TRET2312623A, publié au JORF n° 0124 du 31 mai 2023
- **Arrêté du 26 mai 2023** modifiant l'arrêté du 8 février 2016 relatif à la délivrance du certificat restreint d'opérateur, du certificat général d'opérateur et du certificat de radioélectricien de 1^{ère} classe du service mobile maritime et du service mobile maritime par satellite
Texte NOR : PRMM2314187A, publié au JORF n° 0130 du 7 juin 2023
- **Arrêté du 13 juin 2023** portant agrément d'une station de contrôle et d'entretien de radeau de sauvetage (Servaux Cannes)
Texte NOR : PRMM2316017A, publié au JORF n° 0160 du 12 juillet 2023
- **Arrêté du 16 juin 2023** modifiant l'arrêté du 12 avril 2016 relatif aux formations à la haute tension à bord des navires
Texte NOR : PRMM2314203A, publié au JORF n° 0160 du 12 juillet 2023
- **Décret n° 2023-474 du 20 juin 2023** modifiant le décret n° 2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article 2 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français
Texte NOR : PRMM2313440D, publié au JORF n° 0142 du 21 juin 2023

ROUEN, L'ARMADA, JUIN 2023

Du 9 au 18 juin dernier avait lieu l'Armada de Rouen, rassemblement de grands voiliers, mais pas que, puisque quelques navires militaires et le Canopée (le navire à aide à la propulsion vélique transportant des éléments de la fusée Ariane 6) s'ajoutaient à la flotte.

Le Canopée était d'ailleurs à quai en aval du pont levant Flaubert. Il n'est resté que jusqu'au 11 juin soirée, et sans les fameux mâts ailes qui doivent l'équiper, remplacé au même poste à quai par la FREMM Normandie. Deux navires que je n'ai malheureusement pas pu visiter car trop de monde et nous n'avions pas réservé de créneaux de visite.

Moins de grands voiliers que lors des éditions précédentes, absence des « Mir » et « Sedov », le pavillon russe, même arboré par des navires école, ne sont plus acceptés dans nos eaux.

Cependant, mon propos pour cette armada sera plutôt placé sous le signe de la sauvegarde de l'environnement.

En effet, comme les trois précédentes éditions de l'Armada, le SMEDAR (Syndicat Mixte d'Élimination des Déchets de l'Arrondissement de Rouen) était en charge de la collecte des déchets solides des navires à quai, collecte quotidienne par voie fluviale. Pour ce faire, le SMEDAR a passé un marché avec un opérateur privé pour affréter chaque matin une barge ayant pour mission d'aller le long de presque la cinquantaine de navires présents. Après la collecte, la barge longeait la Seine jusqu'au quai de l'entreprise DockSeine à Grand Quevilly.

Le SMEDAR a donc permis aux équipages des navires de trier leurs déchets en trois flux : emballages, verre et ordures ménagères.

Pour faciliter la communication, un guide et un dépliant remis aux capitaines des navires ainsi qu'aux membres des équipages détaillaient les consignes de tri, consignes traduites en anglais bien évidemment.

Malgré la complexité logistique et technique, le SMEDAR avait choisi la voie fluviale pour collecter et acheminer les déchets vers les sites de traitement. Le transport fluvial permet une réduction significative du nombre de camions, la limitation des émissions de gaz polluants, la discrétion, la proximité (plus facile d'approcher les navires par la Seine que par les quais encombrés par la foule) et la rapidité. De plus, la barge utilisait un biocarburant issu de la valorisation des huiles alimentaires usagées.

En ce qui concerne les déchets liquides, il a été fait appel comme la fois précédente à la péniche « Slop Express 2 ».



Toute cette organisation a permis de conserver propres non seulement la Seine mais aussi ses quais, non encombrés de déchets, et laissant ainsi plus de place et de visibilité aux quelques 6 millions de visiteurs venus à Rouen pendant ces 10 jours, se promenant sur les quais mais aussi sur la Seine sur des navettes et des embarcations diverses.

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

