

AFCAN

informations



photo E. Guegueniat

N°140
Déc.
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
Assemblée générale 2023 de l'AFCAN.....	4
Le CCMM célèbre ses 40 ans	7
Conférence de clôture SkillSea à Bruxelles, 31 mai 2023	10
OMI - Compte-rendu de la session du MEPC 80.....	14
Abordage de l'ANL Wyong par le King Arthur devant Algésiras.....	20
La gestion des médias dans une crise maritime	27
Il était une fois la Covid aux Caraïbes	32
Textes publiés au Journal officiel au 3e trimestre 2023	35
Piraterie du Galaxy Leader : interventions du CESMA à l'UE et d'ICS/IFSMa à l'OMI	36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2024

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
Ajons
- 56950

Pour un
virement
bancaire :

CRACH

TITULAIRE DU COMPTE : ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN)
ADRESSE : 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.

Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec la référence à la revue et après autorisation de leur auteur.

Conseil d'administration

Fin de mandat En 2024	Fin de mandat en 2025	Fin de mandat en 2026
J.P. Côte	H. Ardillon	B. Appery
T. Coubes	C. Chabillon	P. Blanchard
B. Derennes	J. Casabianca	F. Hardy
A. Jegu	F.X. Pizon	T. Jaouen
J. Portail	J.R. Varailon-Laborie	M. Prébot
H. Quéré	Y. de Villars	

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François-Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Hauts-de-France & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

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

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *est-paris@afcan.org*

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

Cdt H. Ardillon : CESMA - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



photo E. Guegueniat

Editorial

Décarbonner le transport maritime.

La COP 28 me donne l'occasion de revenir sur un sujet important déjà évoqué dans cette revue : la décarbonation du transport maritime. Comme nous l'avons vu dans les précédents numéros d'AFCAN Informations, l'application de la réglementation CII aux navires (Carbon Intensity Indicator) entraîne des effets pervers et serait plus efficace si elle s'appliquait non pas navire par navire mais par flotte.

Les discussions lors des conférences ayant pour thème les propulsions véliques et organisées par l'ENSM en marge de la Transat Jacques Vabre au Havre m'ont permis d'aller plus loin dans cette réflexion. En effet, on observe que la majorité des armateurs se tourne vers les carburants alternatifs pour réduire leur empreinte carbone. Il y a plusieurs raisons à cela : la volonté de garder la main sur la vitesse des navires et leur programme commercial, la disponibilité de la technologie, la relative facilité de sa mise en œuvre (encore que pour utiliser personnellement depuis quelques années des navires dual fuel au GPL je peux témoigner du fait que cette mise en œuvre demande de gros efforts tant du côté de l'armateur que du côté des équipages).

Cependant, d'un point de vue écologique, si l'utilisation d'un carburant alternatif diminue bien les émissions de GES du navire (Gaz à effet de serre) lors de son utilisation et donc améliore son index CII, il conviendrait de prendre en compte l'impact environnemental de la production de ce carburant. En effet, si l'on dépense une quantité non négligeable d'énergie pour produire de l'hydrogène ou du méthanol, les émissions de CO2 liées à cette production devraient entrer en compte dans le calcul du CII du navire. En faisant cela, on privilégierait les solutions réellement économes en énergies telles que les réductions de vitesse ou les propulsions véliques.

La meilleure énergie, d'un point de vue écologique, est celle qu'on ne consomme pas. Espérons qu'à l'avenir les réglementations de réduction des GES prendront en compte cette réalité pour une décarbonation plus efficace et qui n'entraîne pas un déplacement des émissions.

Cdt. Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN

Assemblée générale 2023 de l'AFCAN

L'assemblée générale 2023 de l'AFCAN s'est tenue les 8 et 9 novembre 2023 à Franqueville-Saint-Pierre, près de Rouen.

LE MOT DU PRÉSIDENT

Bonjour à tous, tout d'abord je vous prie de bien vouloir excuser mon absence due à un embarquement aussi soudain qu'inattendu, c'est aussi ça la vie de capitaine.

Cette année a une fois de plus montré l'efficacité et l'importance de l'AFCAN. Même si on peut déplorer le peu d'engagement de nos adhérents pour les assemblées générales l'essentiel n'est pas là. L'association fonctionne, le nombre d'adhérents actifs est en hausse et le bilan financier est dans le vert pour la deuxième année consécutive.

Au cours de cette année beaucoup de choses se sont passées mais je souhaite en évoquer deux :

Premièrement la conclusion heureuse de l'affaire du Breizh Nevez, après des années d'une procédure très éprouvante. Je tiens ici à remercier en particulier Patrice Le Vigouroux qui a beaucoup travaillé pour notre collègue en difficulté.

La seconde affaire est la condamnation le mois dernier du commandant du TBC Progress par le tribunal du Havre. Affaire sur laquelle je ne peux pas donner de détails à ce stade mais qui montre que notre vigilance est nécessaire si l'on ne veut pas laisser condamner injustement des capitaines dans notre pays.

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

*Le président,
Cdt Pierre Blanchard*



Participants : 10

(9 en 2022 à Mâcon / 15 en 2021 à Brest / 21 en 2020 en visio / 15 en 2019 à Marseille / 18 en 2018 à Vannes / 22 en 2017 au Havre / 13 en 2016 à Hyères / 17 en 2015 à Nantes)

JEGU Retraité – PORTAIL Retraité – APPERRY Retraité – ARDILLON Retraité – DERENNES Retraité – COUBES Actif – PIZON Retraité – FRESSEL Actif – SUSSAC Retraité – LOISEAU Retraité.

Pouvoirs : 69

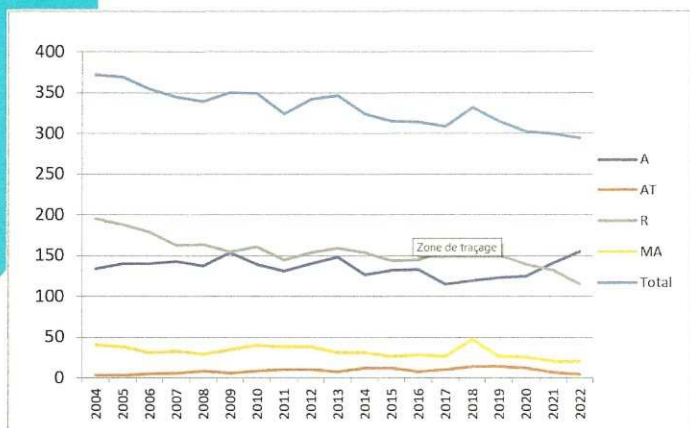
(45 en 2022) dont 23 pouvoirs d'actifs soit 13% des actifs. L'AG devient donc une AG extraordinaire.

Situation

A ce jour-8 novembre 2023, la situation s'est améliorée, surtout en ce qui concerne le nombre d'actifs : A 175 (+20) / AT 6 / R 114 / MA 21

Six adhérents ont démissionné en 2022.

	A	AT	R	MA	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342
2013	148	8	159	31	346
2014	127	12	154	31	324
2015	132	12	144	27	315
2016	133	8	145	28	314
2017	115	10	157	27	309
2018	119	14	152	47	332
2019	123	14	151	27	315
2020	125	12	139	26	302
2021	141	7	132	20	300
2022	155	4	115	20	294



Aujourd'hui, onze adhérents ont été radiés ayant deux années au moins de retard de paiement de leur cotisation.

CAN et qu'ils ne s'impliquent pas dans l'association.

■ BILAN COMPTABLE

Il est décidé de ne pas augmenter les cotisations.

Le budget prévu pour 2022, qui a été respecté, et le budget prévisionnel 2024 sont adoptés.

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

■ LE MOT DU WEBMASTER

Consultation des sites

Visiteurs du 01/09/2022 au 30/09/2023 : 160 856 (+25,5% sur l'année précédente).

La page sur les paquebots à voiles est de loin la plus consultée. Bravo à son rédacteur René Tyl.

La page sur la gestion des déchets huileux commence à dater (2006), et mériterait une mise à jour.

Nombre de visiteurs	afcan.org	Tour d'horizon
Septembre-22	10 992	194
Octobre-22	11 598	150
Novembre-22	13 086	205
Décembre-22	10 114	166
Janvier-23	13 803	202
Février-23	13 074	232
Mars-23	15 123	252
Avril-23	11 708	186
Mai-23	14 416	105
Juin-23	12 513	108
Juillet-23	11 565	78
Août-23	11 194	65
Septembre-23	11 740	95

Site tour d'horizon

Visiteurs du 01/09/2022 au 30/09/2023 : 2 038 (+2,2%)

Réunions GoToMeeting

Le lundi de 14h à 15h et plus s'il y a lieu, et à la demande dans la semaine si nécessaire.

En moyenne 8 ou 9 participants, et jusqu'à 14 pour le C.A.

Depuis quelques années, on peut noter que plusieurs commandants ont démissionné de l'AFCAN dès la fin de leurs activités professionnelles. Or l'AFCAN ne fonctionne presque que grâce aux retraités. Quelques actifs apportent leur soutien, leur vécu maritime encore frais, participent aux réunions (2 sont présents à cette AG) mais globalement les retraités sont largement majoritaires dans l'équipage du navire AFCAN. A cette AG, on note même que sur les 8 retraités présents, 4 sont octogénaires ! L'un d'eux en déduit que « Venir aux AG, ça conserve ! ».

Ce n'est malheureusement pas un bon signe car on peut logiquement s'inquiéter de la relève. Or quand, suite à un problème, un capitaine contacte l'AFCAN, un des atouts majeurs de l'association est ce panel de capitaines fraîchement retraités qui peuvent donner des avis éclairés basés sur leur expérience encore très présente.

Notre Webmaster (80+) souhaite depuis plusieurs années un adjoint puis un remplaçant.

Vu le nombre d'adhérents à l'AFCAN, on peut réduire le nombre de membres du CA de 18 à 15.

■ JURIDIQUE

L'affaire du BREIZH NEVEZ 1 qui, grâce au syndicat CFE CGC Marine et à l'AFCAN, a connu une fin heureuse pour le capitaine, pourra peut-être attirer de nouveaux adhérents même s'il est à craindre qu'ils n'adhèrent que pour la protection juridique que fournit l'AF-



photo Cdt Pierre Blanchard

Consultation de pages du site AFCAN du 1 ^{er} septembre 2022 au 1 ^{er} octobre 2023	
Les Paquebots à voiles Club Med 1 et Club Med 2	8 792
The ISM designated person ashore: what a job!	6 117
Le code ISPS (International Ships and Port Facilities Code)	4 117
The Turkish Straits Vessel Traffic Service	4 100
Le Capitaine de navire : statut et responsabilités	3 950
Oilly waste management onboard of vessels (2006)	3 743
Pour résoudre les problèmes d'H ₂ S en assainissement : Procédé NUTRIOX®	3 726
Pollution par hydrocarbures et transport maritime	2 544
Du Mermoz au Ponant : le retour des croisières à la française	2 332
La fabuleuse histoire du canal de Suez	2 254
Porte-conteneurs géants : big, bigger and biggest	2 190
ISM Code : CRITICAL, have you said CRITICAL?	1 910
La légende des Liberty Ships	1 924
Lien entre le code ISM et l'application de la MLC 2006	1 704
Conditions de manœuvre des grands navires	1 678
Présentation de l'AFCAN	1 666
Précis de connaissances administratives maritimes	1 542
Gestion des déchets huileux à bord des navires (2006)	1 521
Le gigantisme en construction navale et ses conséquences sur la sécurité des navires	1 503
The ISM designated person ashore: what a job!	1 488
Rôle, statut, contraintes, responsabilité du Capitaine de Navire	1 283
Le dragage portuaire, indispensable travail de Sisyphe	1 187
La flotte mondiale de navires brise-glaces en 2018	1 138
Un nouveau phénomène à maîtriser : le roulis paramétrique	1 107
Histoire des règles de compartimentage et de stabilité après avarie des navires à passagers	1 084
Le Capitaine de navire : statut et responsabilités	1 003
Le retour du transport des marchandises à la voile	947
Sûreté maritime	940
Les Liberty ships sous pavillon français	933
Code ISPS : exercice et entraînement de sûreté	812
Code ISM : Personne Désignée, un sacré job !	798
Réglementation pour la prévention de la pollution de l'air par les navires	751
« Soleil Royal », ou le prestige sur mer du royaume de France	746
Le pilotage maritime et le projet de Directive sur l'accès au marché des services portuaires	713

■ QUESTIONS DIVERSES

- Il est évoqué l'éventualité de créer une application AFCAN car la consultation d'une application est plus simple que celle d'un site internet, surtout à bord avec des débits internet plus faibles. Cela ne sera pas réalisé car cela représente une surcharge de travail pour le Webmaster. Il y a lieu de noter que le site internet est conçu pour être lu aussi sur un téléphone portable.
- Il est rappelé que l'AFCAN recherche des volontaires pour remplacer dans un avenir proche le secrétaire général ainsi qu'assister puis remplacer ultérieurement le Webmaster, en place depuis très longtemps. Une discussion s'engage sur l'éventualité de faire appel à un prestataire de service extérieur pour gérer le site et la maquette de la revue. L'AFCAN est régulièrement spontanément contactée par ce genre de prestataires. Un devis sera demandé. Il sera également nécessaire de remplacer René TYL, spécialiste OMI.
- Afin de garnir les pages de la revue, le relecteur avant envoi à l'imprimeur suggère que chaque région envoie à tour de rôle un certain nombre de pages en plus des articles envoyés sur des thèmes spécifiques. Une autre solution serait de demander aux actifs d'envoyer

des articles à propos d'un événement qu'ils ont vécu à bord ; accident, incident, évènement positif ou négatif, near miss, etc. exemple <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/ca-vous-est-arrive/>

- La retranscription de ces articles pourrait bien sûr se faire de manière totalement anonyme.
- Drones. Des discussions sont en cours avec les autorités à propos de la formation des pilotes de drones. Les syndicats sont vent debout face aux propositions déjà émises. A force de discussions, on est passé de permis plaisance à un véritable brevet professionnel tel que ceux actuellement en vigueur pour les marins embarqués.
- Batteries des voitures électriques. Il a été relevé dans la presse plusieurs cas d'incendies dans des RO-RO dont certains ont été attribués à des véhicules à propulsion électrique. La difficulté d'extinction de ces incendies lorsqu'ils se produisent à terre est connue et réelle. A bord, ça peut devenir impossible à gérer du fait de l'absence de pompiers professionnels et de la configuration des navires.
- Nouveaux carburants : méthanol, ammoniac. Nous ne sommes pas certains que tous les risques liés à l'utilisation de ces carburants soient bien connus et maîtrisés, risques pour l'équipage notamment.

- Prochaine AG : la faible fréquentation des dernières AG est citée (voir page 1). Il ne semble pas y avoir de lien avec le lieu. Deux adhérents présents sont venus de la Méditerranée, trois de Bretagne, un de la Région parisienne et un des Pays de la Loire mais seulement trois de Normandie malgré la proximité géographique.
- Il est donc décidé de prévoir la prochaine au printemps plutôt qu'à l'automne. Jacques PORTAIL propose d'organiser l'AG 2024 fin mai/début juin à Aix en Provence.
- Conseil d'administration : Aucune candidature à l'un des postes du bureau n'est parvenue au secrétaire. Le bureau est donc reconduit tel quel.

■ FIN DE L'AG

Réunion du conseil d'administration

Confirmation du bureau (pas de changement).

Président : Pierre BLANCHARD

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

Secrétaire général : Bertrand DERENNES

Trésorier : Jacques PORTAIL

Conseil juridique : Patrice LE VIGOUROUX

Conseil ISM ISPS : Bertrand APPERRY

Renouvellement du tiers sortant :

B. APPERRY / P. BLANCHARD / M. GUILLEMOT / F. HARDY / T. JAOUEN / M. PREBOT.

Certains membres de ce tiers ont accepté de voir leur mandat reconduit, d'autres également faute d'un candidat.

Tous les membres de ce tiers sortant sauf un sont reconduits.

Un membre du tiers sortant n'a en effet pas répondu aux sollicitations. Il convient donc de le remplacer ou de réduire ce tiers de 6 à 5 membres. Option réglementairement possible vu le nombre d'adhérents.

Message pour les actifs, actifs terre ou retraités (cf. : Règlement intérieur article 3) :

Merci de vous manifester si vous êtes candidat à un mandat au CA. Poste sans beaucoup d'engagement, 2 ou 3 réunions annuelles par vidéo-conférence).

Fin du conseil d'administration

Allo Docteur ? Le Centre de Consultation Médicale Maritime célèbre ses 40 ans

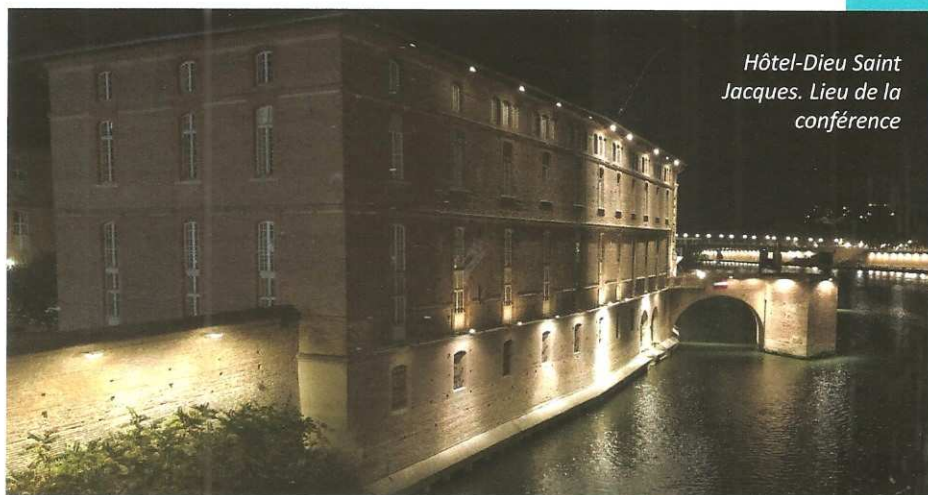
« Dites 33 ? » - « NON ! Dites 31 ! »

Les 12 et 13 octobre 2023, le Centre de Consultation Médicale Maritime CCMM, situé dans les locaux du SAMU 31, organisait un évènement pour ses 40 années d'existence. Accueillis par le Dr Emilie DEHOURS et le Dr Patrick ROUX dans le cadre grandiose de l'Hôtel-Dieu sur les bords de la Garonne, les intervenants se sont succédés à la tribune en proposant un programme aussi varié qu'intéressant.

Un ancien opérateur de Saint-Lys radio nous expliquait pourquoi un SAMU terrien était en charge de l'aide médicale en mer. Il nous a raconté qu'il avait jadis envoyé à un capitaine de navire un message en morse lui indiquant les manœuvres à effectuer pour remettre en place une épaule déboîtée.

Le lendemain, nous faisons un saut de plusieurs décennies avec les représentants du fabricant de station portable de télé-médecine qui nous faisaient une démonstration de leur valise multifonctions - ECG, caméra générale, caméra endoscope, etc. Le médecin de l'hôpital Purpan peut ainsi faire une véritable téléconsultation sur un marin à l'autre bout du monde.

Outre les médecins, plusieurs responsables d'armement étaient présents. L'un d'eux a déploré l'absence de connexion entre le médecin de famille et le médecin des gens de mer. Il relatait le cas d'un de ses marins qui a pu embarquer - visite médicale à jour - bien que souffrant d'un cancer en phase terminale. Ce marin ne devait jamais revoir la mère patrie et est décédé, moins d'un mois après son embarquement, dans un hôpital à l'étranger. Le fossé entre ces «deux médecines» est confirmé par les médecins des gens de mer présents qui précisent qu'il n'y a rien d'illégal sur ce point. Libre au marin d'informer ou pas le médecin des gens de mer de son état de santé, de ce qui n'est pas visible. Hors micro, l'un de ces médecins me confiait qu'à plusieurs reprises, il aurait pu ne pas valider la visite médicale d'un marin mais il ne l'a pas fait car celui-ci aurait perdu son emploi.



Hôtel-Dieu Saint Jacques. Lieu de la conférence

« Regardez les statistiques ! Très peu de marins meurent à bord ! ».

« Certes, fort heureusement tous ne meurent pas. Mais quelques-uns, bien qu'estampillés valides, ne le sont pas à 100%, voire souffre de pathologie(s) sérieuse(s) y compris un état dentaire lamentable. Tant pis pour eux donc, et pour les autres à bord qui devront faire avec ; surcroît de travail, gestion d'une situation médicale qui aurait pu être gérée à terre avant l'embarquement, ... ».

J'aurais pu lui en citer des cas vécus et pas seulement avec des Français. Pas de changement à l'horizon sur ce sujet.

Un débat s'est engagé à propos des consultations non urgentes. Sur les traversées courtes comme le transmanche, le CCMM - service d'urgence - doit-il être contacté ? Les avis divergent.

Un médecin militaire navigant sur les sous-marins nucléaires nous décrit la gestion de l'aide médicale sur les SNLE français comparée à l'US Navy. Il peut arriver que la France n'ait qu'un SNLE tapi sous la surface. S'il doit évacuer un marin, non seulement le sous-marin se dévoile ce qui nuit à la stratégie mais il peut se passer une semaine entre la décision d'évacuer et la prise en charge du marin dans un service adapté. La Marine nationale a donc choisi de mettre à bord un médecin urgentiste, un

ou deux infirmiers ainsi qu'un équipement conséquent. L'US Navy qui a en permanence 6 SNLE dans les abysses, n'a qu'un infirmier à bord.

Des infirmières de SOS Méditerranée nous ont décrit comment, lorsque des migrants étaient récupérés en mer, elles géraient les cas médicaux parfois très sérieux.

Camille JEGO, psychologue clinicienne au CRAPEM à Saint-Nazaire est intervenue à propos des cas de harcèlements sexuels ou moraux longtemps ignorés, négligés, cachés dans un monde très masculin.

Les parcs éoliens offshore apportent également leurs lots de cas médicaux avec semble-t-il, quelques difficultés à obtenir des statistiques.

Enfin, le Dr Jean-Louis ETIENNE, médecin, navigateur et aventurier bien connu est venu décrire son parcours et a présenté le projet POLAR POD, navire océanographique sans machine destiné à l'étude de l'océan Austral qui encercle l'Antarctique.

Merci à toute l'équipe du CCMM pour l'organisation de cet évènement et pour leur accueil sur place.

A suivre, un extrait de la présentation réalisée par le CCMM. La présentation originale est sur le site de l'AFCAN.

Bon vent

Cdt. Bertrand DERENNES
Secrétaire général



Local du CCMM au SAMU 31

L'aide médicale en mer (AMM) a pour objectif une prise en charge du patient à bord avec des moyens et des délais semblables à ceux pratiqués à terre grâce notamment à la télé-médecine.

L'AMM s'applique à partir du moment où le navire a franchi les limites administratives du port et sa mise en œuvre se fait sous l'autorité du préfet maritime de la zone.

■ LES ORGANISMES IMPLIQUÉS DANS LA PRISE EN CHARGE D'UN PATIENT À BORD D'UN NAVIRE SONT :

- Les centres régionaux de surveillance et de sauvetage (CROSS ou MRCC à l'étranger) chargés de la mise en œuvre et de la coordination des différents moyens d'intervention en mer maritimes ou aériens
- Le centre de consultation médicale maritime (CCMM), officiellement désigné en 1983 comme étant le "telemedical assistance service" (TMAS) français
- SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) ayant la responsabilité médicale de l'opération de secours (spécificité française)

Les MRCC doivent obligatoirement mettre en relation avec un TMAS tout navire ayant un problème médical à bord, ce qui impose à chaque MRCC d'avoir identifié un TMAS de référence.

■ LE CCMM EST LE TMAS DE RÉFÉRENCE DE TOUS LES CROSS FRANÇAIS.

Tous les pays membres de la Communauté européenne ayant un littoral et des navires doivent :

- Être dotés d'un TMAS
- Avoir un niveau de formation standardisé et commun à tous les « responsables des soins » avoir une dotation médicale adaptée au type de navigation pratiquée

LE CCMM A ETÉ CRÉÉ AU SEIN DU SAMU DE LA HAUTE-GARONNE ET DU CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE (CHU) DE TOULOUSE PAR L'INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE DU 29 AVRIL 1983 RELATIVE À L'ORGANISATION OPÉRATIONNELLE DE L'AMM.

■ QUELQUES INFORMATIONS.



Centre de régulation du SAMU 31

Le service, **permanent et gratuit**, de consultations et d'assistances télé-médicales assuré pour tout navire en mer par le CCMM vise à garantir l'accès à des soins **de la meilleure qualité possible pour tout membre d'équipage, passager ou simple occupant du navire**, en liaison avec les différents partenaires médicaux, opérationnels, administratifs et institutionnels du réseau d'aide médicale en mer.

Centre de régulation du SAMU 31

Son action contribue à la politique générale de la direction des Affaires maritimes et des gens de mer et du régime spécial de sécurité sociale des marins (ENIM) en matière sanitaire. Il assure aux gens de mer **des soins de proximité de qualité durant l'expédition maritime et limite ainsi les conséquences éventuelles des**

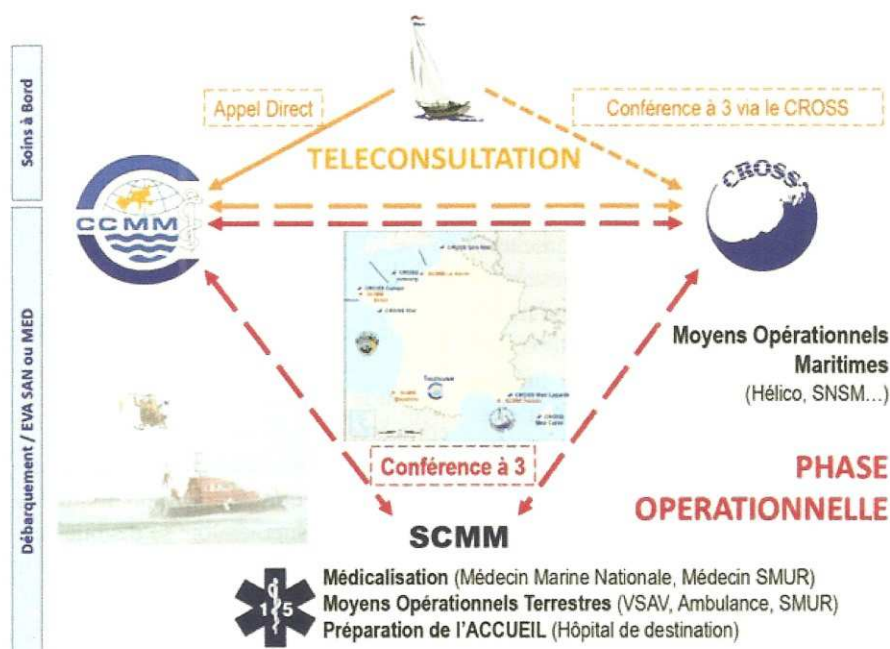
maladies ou blessures survenues à bord.

L'appel pour une téléconsultation est pris par un auxiliaire de régulation médicale (ARM). **Il identifie le navire, le patient, le motif d'appel, le degré d'urgence** et transmet la communication au médecin du CCMM. Les médecins du CCMM sont des médecins urgentistes. Leur activité est répartie entre le SAMU 31 (médecin régulateur du Centre 15 et médecin SMUR), le service d'accueil des urgences (SU) et le CCMM. Ils réalisent la téléconsultation dans une salle jouxtant la salle de réception et de régulation des appels (CRRA) du SAMU 31.

L'AMM s'intègre dans le cadre de **l'aide médicale urgente (AMU)** et se trouve soumise aux mêmes contraintes. Ainsi, toutes les communications sont enregistrées et archivées. La consultation télé-médicale est considérée comme un acte médical identique à tout autre et, à ce titre, soumise aux mêmes règles. Il y a donc obligation d'ouvrir un dossier médical qui sera clos et archivé une fois le patient débarqué et considéré comme n'étant plus sous la responsabilité du CCMM.

■ COMMENT FONCTIONNE LE SERVICE ?

En cas de problème médical, le navire appelle directement le CCMM ou passe par l'intermédiaire du CROSS de la zone SRR. Le CCMM a été qualifié par l'arrêté du 10 mai 1995 comme Centre





de consultation et d'assistance télé-médicales maritime pour la France, et exerce les fonctions de service d'assistance télé-médicale (TMAS) définie par la circulaire MSC/Circ 960 de l'OMI.

L'avis médical du CCMM est obligatoire pour un patient dont l'évacuation est envisagée vers le territoire français ou lorsque le navire sur lequel ce patient est embarqué va faire une escale dans un port français ou sur rade dans les eaux intérieures françaises.

La prise en charge d'un patient (malade ou blessé) à bord d'un navire repose alors sur la réalisation de la consultation télé-médicale par le médecin du CCMM. A la fin de la téléconsultation, le médecin du CCMM effectue **une analyse de la situation, pose un diagnostic, prescrit la thérapeutique adaptée et préconise, à l'attention du capitaine, le type de conduite opérationnelle à tenir**, en référence à la typologie ci-dessous :

- Type 1, soins à bord sans déroutement et suivi du patient par consultations itératives (MEDICO)
- Type 2, soins à bord et déroutement du navire pour débarquement du patient
- Type 3, urgence nécessitant une évacuation sanitaire non médicalisée (EVASAN)
- Type 4, urgence nécessitant une intervention médicalisée à bord (EVAMED) suivie ou non d'une évacuation du patient
- Type 5, urgence en relation avec un accident survenu en plongée
- Type 6, situation impliquant un nombre potentiellement élevé de victimes appelant la mise en œuvre du dispositif ORSEC

LE CCMM CONTACTE ALORS LE CROSS RÉFÉRENT. LE COORDONNATEUR DE MISSIONS DE SAUVETAGE DU CROSS ASSURE LA COORDINATION DES OPÉRATIONS D'ÉVACUATION ET D'INTERVENTION SANITAIRE EN LIAISON AVEC LE CCMM ET LE SCMM.

■ LE CCMM S'ORGANISE AUTOUR DE DEUX ÉVENTUALITÉS

Permanence médicale dédiée. En semaine de 8h à 18h - Samedi de 8h à 13h.

La permanence médicale est assurée par l'un des médecins du CCMM. En plus de la réponse aux consultations, il effectue le suivi des dossiers (rappel des navires, contact avec des spécialistes, suivi des patients hospitalisés), la saisie et le traitement informatique des dossiers, la réponse aux demandes de renseignements, la mise à jour de la documentation, la réalisation d'exercices maritimes et participe à la réflexion pour l'amélioration de la formation, des dotations, des procédures...

Téléconsultation d'urgence. En semaine de 18h à 8h - Les jours fériés, les week-ends, hors samedi de 8h à 13h.

La réponse est assurée par l'un des médecins régulateurs postés au CRRA du SAMU 31, qui dans la majorité des cas sont des médecins du CCMM. Compte-tenu d'une activité de régulation importante, leur disponibilité est moindre. Sa mission est de traiter les appels jugés ur-

gents par le « responsable des soins ». Si la situation n'est pas considérée comme une urgence par le médecin régulateur, un rendez-vous est alors donné aux heures ouvrables pour approfondir le cas et affiner la consultation. En cas de nécessité, ce médecin peut faire appel le week-end à un médecin d'astreinte du CCMM permettant ainsi d'avoir constamment une réponse spécialisée.

La téléconsultation doit se faire préférentiellement en phonie lors de l'ouverture d'un dossier.

L'utilisation du mail CCMM@chu-toulouse.fr permet le suivi de dossier ou l'envoi de datas.

Tous les appels sont enregistrés et font l'objet de l'ouverture d'un dossier médical. Ces dossiers doivent être conservés, (en cas de saisie par la justice) pendant 30 ans. La téléconsultation repose sur les données cliniques recueillies et transmises par le « responsable des soins » et sur la télétransmission de données médicales telles que, images numériques, électrocardiogrammes...

Lors de l'appel, le médecin CCMM ouvre un dossier médical informatisé reprenant l'ensemble des données transmises par l'appelant. Ce dossier médical comprendra aussi les datas transmises par mail telles que :

- **Images avec un intérêt diagnostique** en fonction des pathologies
- **ECG avec essais préalables**, constitution d'une base de données, intérêt d'un diagnostic-vidéo en fonction des possibilités de débit à bord

Il pourra aussi avoir accès au fichier Esculape®, logiciel métier du service de santé des gens de mer.

Conférence de clôture SkillSea à Bruxelles

31 mai 2023

Au 1^{er} juillet 2023, quatre ans et demi après sa mise en place, le projet SkillSea est officiellement clos. Lors de la conférence de clôture au TownHall Europe à Bruxelles, plus de 60 participants ont échangé sur les résultats du projet et sur le document stratégique présenté. De plus, le nouveau réseau MET-NET pour l'éducation et la formation maritimes a également été officiellement lancé par une cérémonie de signatures d'un protocole d'accord entre 9 prestataires européens de formation et d'enseignement dans le transport maritime, dont l'ENSM. Depuis, deux autres partenaires – University of Cadiz (Spain) and Eugenides Foundation (Greece) – se sont joints à l'initiative. Cette collaboration contribuera à soutenir le perfectionnement et la reconversion des professionnels du secteur maritime afin de préparer le transport maritime aux défis actuels et futurs.

DOCUMENT STRATÉGIQUE DE SKILLSEA : «SETTING SAIL FOR SUCCESS»

« Mettre les voiles vers le succès ». C'est le titre du document stratégique de SkillSea en fin de projet. Ce document fournit des orientations aux parties prenantes car il y est recommandé que les programmes d'enseignement et de formation maritimes s'adaptent à ces tendances, et que la technologie et les compétences modernes doivent être utilisées pour repositionner les professions du transport maritime. Ce sont les technologies émergentes rapides, la transformation numérique sur les navires et dans les opérations des navires, ainsi que l'accent sur la durabilité.

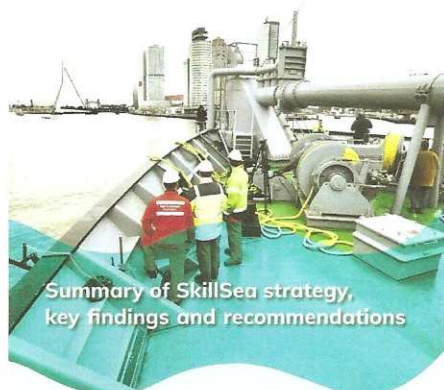
Le repositionnement recommandé des métiers du transport maritime est également nécessaire pour donner aux nouveaux arrivants sur le marché du travail une perspective de carrière et pour qu'ils puissent appliquer leur talent dans l'innovation, élargir leurs connaissances sur les questions de durabilité et approfondir leur maîtrise de la numérisation. Lorsqu'elles sont correctement intégrées dans l'éducation et la formation maritimes, y compris l'apprentissage continu, les nouvelles compétences favorisent la mobilité et peuvent renforcer l'attractivité d'une carrière dans

le transport maritime.

Principales conclusions de SkillSea, recommandations politiques et actions proposées

MTS : Secteur du Transport Maritime
MET : Instituts d'Éducation et d'Entraînement Maritime (MET-NET : MET-Réseau)
E-MSF : Forum Européen des Compétences Maritimes
CARB : Autorités Compétentes et autres Organismes de Régulation





Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

1. Impact des nouveaux carburants et des navires autonomes

Si une introduction généralisée des opérations autonomes des navires offertes par la numérisation et les technologies émergentes n'est pas attendue à court ou moyen terme, l'utilisation croissante des nouvelles technologies continuera à modifier les pratiques à bord et dans les opérations des navires, intensifiant le besoin des professionnels maritimes ayant une compréhension approfondie des systèmes complexes de leurs navires.

L'impact des exigences réglementaires pour des opérations de transport maritime plus durables, y compris l'utilisation de carburants «plus verts» et d'autres mesures visant à réduire les émissions du transport maritime, devrait être important à court et à moyen terme, nécessitant également des compétences nouvelles et améliorées pour assurer la sécurité lors des opérations respectueuses de l'environnement ainsi que la santé et la sécurité des gens de mer.

Recommandations

Surveillez de près l'évolution des technologies dans le transport maritime afin de recueillir la vision la plus précise, la plus à jour et la plus impartiale des développements en cours. Mettre à jour les scénarios de développement futur sur une base annuelle.

Suggestions d'actions (MET & MTS)

Assurer la liaison dans E-MSF avec les représentants les plus importants du secteur du transport maritime et les fournisseurs de technologie pour le secteur. Participer aux séminaires et conférences tournés vers l'avenir.

Suivre les publications scientifiques et pertinentes comme les études des sociétés de classification.

Définir les conséquences des scénarios et des tendances pour les besoins en éducation.

2. Changements et besoin de compétences nouvelles et améliorées

Les technologies émergentes rapides, la transformation numérique sur les navires et dans les opérations des navires et l'accent accru sur la durabilité nécessitent le développement de compétences évolutives pour les professionnels maritimes, ce qui entraîne un besoin substantiel de perfectionnement et de reconversion.

Les enquêtes SKILLSEA ont révélé des perceptions communes - à des degrés divers - parmi les leaders de l'industrie et les professionnels maritimes sur les compétences et le matériel pédagogique obsolètes. Il y avait également une perception commune du niveau de résilience à court terme des compétences actuelles, en particulier dans des domaines tels que la numérisation et l'automatisation sur les navires et dans les opérations des navires, et à terre.

Recommandations

Une identification continue des lacunes en matière de compétences par les parties prenantes concernées (entre autres, les institutions de recherche, les fournisseurs de connaissances, l'industrie maritime, les régulateurs) et la stimulation d'une action concertée pour combler les lacunes.

Propositions d'actions (MET, MTS & CARB)

Organiser des réunions régulières (par exemple une fois par an) initiées par E-MSF avec le soutien de MET-NET pour rassembler les parties prenantes concernées afin de contribuer à combler les lacunes en matière de compétences.

Identifier les compétences nécessaires en coopération avec le secteur du transport maritime et, le cas échéant, des secteurs économiques comparables.

Présentation de l'analyse dans E-MSF, table ronde d'experts et dialogue sur l'impact de ces résultats.

Les fournisseurs d'éducation doivent adapter les programmes éducatifs et/ou le perfectionnement et la reconversion.

E-MSF, avec le soutien de MET-NET, lancera l'enquête sur l'outil d'analyse des écarts de compétences et présentera les résultats, comparés aux résultats de l'EMSA et d'autres.

Envoi des commentaires à l'EMSA et mise à la disposition des organismes de réglementation des États membres et d'autres parties intéressées via le portail SKILLSEA.

3. Profils professionnels émergents

Les profils professionnels dans l'industrie du transport maritime devraient, dans la mesure du possible, être liés aux fonctions définies dans la Convention STCW afin de garantir que toutes les fonctions STCW soient reflétées dans les profils professionnels ESCO (European Skills, Competence, Qualification and Occupations).

De nouveaux profils professionnels ne devraient pas émerger à court ou moyen terme. Cependant, de nouveaux peuvent apparaître à plus long terme, car des développements au-delà de 10 ans peuvent être attendus en raison des percées numériques, technologiques et durables.

Des ensembles de compétences supplémentaires peuvent probablement modifier les profils professionnels actuels à court et moyen terme.

Recommandations

Aligner le système et la structure de l'ESCO sur les décisions de l'OMI en matière de STCW.

Améliorer l'accent mis sur les compétences supplémentaires au lieu de l'accent obsolète sur les nouveaux profils d'emploi.

Les opportunités offertes par la numérisation, la durabilité et les technologies émergentes devraient être appliquées efficacement dans l'éducation, la reconversion et le perfectionnement afin de préparer les gens de mer pour l'avenir.

Propositions d'actions (MET & CARB)

MET-NET : examiner les meilleures pratiques et les mettre en œuvre en fonction des compétences.

Intégrer les profils Electrical Technical Rating (ETR) et Electrical Technical Officer (ETO) dans ESCO.

« Traduire » l'impact significatif des développements du transport maritime en nouvelles compétences qui peuvent être transférées dans des programmes éducatifs.

4. Approche boîte à outils

SKILLSEA a répondu aux tendances évaluées de l'industrie en proposant une approche de boîte à outils adaptable pour créer des programmes sur mesure pour le perfectionnement et la reconversion, flexibles en termes de niveau CEC (Cadre Européen des Certifications). Les besoins de formation émergents tels que la sûreté et la sécurité sont ainsi également pris en charge.

L'approche de la boîte à outils cultive l'apprentissage continu et soutient la mobilité intra sectorielle.

Mise à jour du matériel pédagogique.

Des trousseaux pédagogiques compétences vertes, compétences numériques, leadership, intrapre-

neuriant et innovation, STIM (science, technologie, ingénierie et mathématiques), Former le formateur, ainsi qu'un guide ont été livrés pour la boîte à outils ; ceux-ci soutiennent les réponses futures aux besoins éducatifs nouveaux et émergents, en augmentant l'attractivité et l'employabilité.

Recommandations

Encourager les prestataires de formation à appliquer l'approche de la boîte à outils pour combler les lacunes en matière de compétences et mieux qualifier les professionnels maritimes.

Enrichir les programmes d'études MET avec des sujets plus larges de perfectionnement / mise à niveau au-delà des exigences STCW, tels que le leadership, la résilience, la communication et les compétences en anglais.

Propositions d'actions (MET, MTS & CARB)

Partenaires actuels de SKILLSEA :

Présenter le développement du projet SKILLSEA et ses résultats,

Participer à des congrès/séminaires au niveau national/international/européen,

Utiliser/promouvoir le site Web de SKILLSEA pour connecter/lié plus de personnes.

Futurs partenaires MET-NET :

Organiser un congrès annuel de la Journée de la mer,

Organiser des sessions d'information (en ligne) avec les fournisseurs MET et les autres parties prenantes concernées pour :

Promouvoir la pertinence et les avantages de la boîte à outils SKILLSEA et des paquets pédagogiques (PE) ;

Encourager, stimuler et soutenir les fournisseurs MET dans l'application de la boîte à outils avec une terminologie commune et les PE développés ;

Mettre à jour en permanence la boîte à outils et le contenu du PE (ce qui inclut le maintien de cette capacité en termes de la structure et des finances) ;

Soutenir le développement collaboratif de nouveaux PE dans MET-NET ;

Les fournisseurs de MET intègrent les PE dans les structures éducatives des États membres européens pour la certification et la reconnaissance académique. Accroître la mobilité du personnel.

5. Mobilité

Outre l'amélioration de l'offre de formation, une meilleure mobilité entre les postes à bord et à terre de tous les niveaux d'études sera d'une importance vitale pour maintenir le niveau de compétences des employés actuels et futurs du transport maritime et, dans la mesure du possible, pour augmenter les effectifs à bord.

Recommandations

Améliorer et promouvoir les opportunités de mobilité et de progression de carrière.

Développer des solutions adaptées aux blocages systémiques qui entravent la mobilité.

Promouvoir l'apprentissage continu pour favoriser la mobilité dans le contexte de l'impact des tendances émergentes.

La formation devrait être générique pour faciliter la mobilité des gens de mer sur un large éventail de types de navires et de métiers.

Supprimer les obstacles (officiels et non officiels) limitant la mobilité intra sectorielle.

Propositions d'actions (MET, MTS & CARB)

Promouvoir l'utilisation des outils pertinents développés par SKILLSEA.

Sensibiliser les représentants de l'industrie et les décideurs politiques aux niveaux régional et national à l'importance de la mobilité lors d'événements pertinents.

Étudier le potentiel de changement réglementaire pour améliorer les possibilités de mobilité.

Promouvoir la visibilité des opportunités de carrière à terre, en mer, à bord des navires et dans l'exploitation des navires.

Étudier le potentiel de reconnaissance des acquis.

Le cas échéant, les prestataires de MET devraient s'engager davantage dans le Système européen de crédits d'apprentissage pour l'enseignement et la formation professionnels (ECVET) dans le but d'améliorer la reconnaissance et la transférabilité des acquis d'apprentissage des individus obtenus dans des contextes formels et non formels.

Augmenter la pertinence des PE à travers l'E-MSF ; demander les préférences des utilisateurs à la livraison.

Utilisez les PE SKILLSEA pour fournir des connaissances mises à jour en continu (par le fournisseur de formation choisi par le client).

Informez des options pour les micro-certificats (fournisseurs d'éducation à initier).

Fournir et informer des mises à jour de la base de données ESCO via E-MSF (fournisseurs MET à initier).

6. Améliorer et promouvoir l'attractivité du secteur du transport maritime

Les opportunités du secteur du transport maritime et l'éventail des parcours professionnels maritimes doivent être promus pour attirer un vivier plus diversifié de futurs professionnels maritimes. L'attractivité accrue des carrières maritimes peut remédier aux pénuries de professionnels maritimes et à l'inadéquation des qualifications.

Des campagnes nationales adaptées aux conditions locales pourraient être coordonnées, mais pas nécessairement intégrées, sur une base paneuropéenne.

Les campagnes peuvent mettre en évidence les développements technologiques, la numérisation, la durabilité et la mobilité intra sectorielle pour montrer les opportunités de carrière liées aux compétences contemporaines.

Recommandations

Dissiper les perceptions dépassées et inexacts de l'industrie maritime pour améliorer son attractivité.

Mener une action concertée pour améliorer la visibilité des différents parcours professionnels possibles des professionnels de la mer par des campagnes publiques au niveau européen, notamment en direction des jeunes.

Propositions d'actions (MET, MTS & CARB)

Communiquer les caractéristiques actuelles du secteur du transport maritime au lieu d'images « anciennes » et obsolètes.

Utiliser des thèmes plus généraux tels que « l'océan » pour susciter davantage d'intérêt pour le secteur, en particulier auprès des jeunes.

Impliquer une agence spécialisée.

Promouvoir la généralisation des outils de diffusion développés par SKILLSEA.

Organiser un événement annuel avec les fournisseurs MET et l'industrie axé sur les développements sectoriels, les (nouvelles) compétences, les parcours et opportunités de carrière, les nouveaux emplois, la mobilité, etc.

Impliquer les jeunes pour promouvoir le secteur maritime et commencer à introduire le transport maritime dans l'enseignement secondaire.

Mieux cibler les éventuels recrutements auprès d'autres étudiants actuels du secteur maritime.

Analyser les compétences (ESCO) et le marché du travail pour identifier les éventuelles équivalences et passerelles pour les étudiants des autres secteurs maritimes.

7. Coopération MET

Le développement du Réseau d'éducation et de formation maritimes (MET-NET), lancé par



SKILLSEA, reste important. MET-NET est nécessaire pour parvenir à des règles du jeu équitables avec les autres organisations de parties prenantes MET.

MET-NET permettra le partage des ressources et de l'expertise pour améliorer l'éducation et la formation dispensées aux professionnels maritimes. Une meilleure coopération augmente le partage des connaissances, renforce la confiance et inspire de nouveaux développements et progrès, contribuant ainsi à accroître l'apprentissage et la mobilité au sein du secteur.

Recommandations

Stimuler la participation au MET-NET pour l'échange d'idées et de connaissances et pour la discussion sur l'identification des lacunes en matière de compétences, en stimulant des actions concertées pour combler ces lacunes. Capitaliser sur la coopération entre les prestataires de services éducatifs pour surmonter les défis de la pérennité des MET.

Les prestataires MET devraient être encouragés à partager et à étendre les modules de formation pour combler les lacunes en matière de compétences et qualifier davantage les professionnels maritimes.

Propositions d'actions (MET, MTS & CARB)

Présentations industrielles de développements innovants.

Fournisseurs MET/universitaires échangeant des connaissances/expériences sur des problèmes communs (pénurie de personnel, manque de compétences, etc.).

Promouvoir de nouvelles technologies et solutions à travers des canaux pour stimuler la participation.

Organiser des ateliers, des séminaires, des écoles d'été, des stages, etc. (présentiel et en ligne).

Transfert de connaissances.

Faciliter la mobilité.

Partager les meilleures pratiques en matière d'éducation.

Améliorer la reconnaissance pour faciliter la mobilité.

Échangez des informations pour promouvoir la boîte à outils et les trousseaux de formation.

Diffuser les trousseaux pédagogiques nouvellement élaborés.

Organiser des ateliers pour les enseignants.

Encourager l'examen critique des dossiers pédagogiques en MET.

8. Outils stratégiques

Des outils stratégiques ont été conçus dans le

cadre de SKILLSEA pour aider les fournisseurs MET, les professionnels maritimes et les autres acteurs MET :

Un outil d'évaluation stratégique MET a été conçu pour évaluer l'adéquation des programmes.

Un outil de processus de hiérarchie analytique (AHP) a été produit pour soutenir le formulaire de partenariat stratégique des parties prenantes MET, l'outil de coopération des parties prenantes pour MET.

Un outil d'anticipation basé sur l'employabilité maritime AHP a été conçu pour évaluer l'adéquation des programmes MET à l'employabilité générale et individuelle des professionnels maritimes. Le cahier des charges d'un mécanisme de mesure des écarts a également été élaboré pour accroître l'employabilité.

Deux outils ont été conçus pour soutenir le processus d'internationalisation des MET. Le Strategy Direction Location peut aider à localiser des partenaires en fonction des besoins.

L'outil de transfert international peut être utilisé pour transférer des crédits, en tenant compte de la diversité des systèmes nationaux européens des MET tout en étant basé sur les fondations du CEC.

Recommandations

Les programmes d'études MET européens devraient être encouragés à inclure des sujets liés aux compétences souhaitées dans un format commun et transparent facile à mettre à jour et à documenter (comme la boîte à outils) pour favoriser une plus grande compatibilité des programmes d'études MET.

Les parties prenantes européennes du MET devraient tenir compte des différentes approches existantes pour organiser et structurer l'éducation, la formation et la certification, y compris les formats de prestation de formation.

Définir les compétences souhaitées.

Utiliser les formats et outils développés dans SKILLSEA pour les programmes et modules éducatifs actuels et futurs dans le cadre de la boîte à outils.

Faire connaître SKILLSEA Toolbox comme une réponse appropriée aux nouveaux besoins en compétences.

Soutenir les prestataires MET dans l'inclusion de sujets et de compétences en développement.

Mettre en œuvre les guides de formation des formateurs des outils et instruments développés.

Impliquer les prestataires MET dans la mise à jour continue du matériel pédagogique.

9. Forum des compétences maritimes

La création d'un forum européen durable des compétences maritimes (E-MSF) contribuera à partager les meilleures pratiques, à favoriser la coopération entre les fournisseurs de services MET et les acteurs maritimes et à accroître le transfert de connaissances.

Recommandations

L'E-MSF devrait être promue en tant qu'instrument européen pour exploiter les synergies avec des projets sectoriels connexes.

Informar ESCO des développements pertinents des professions maritimes dans les projets de l'UE.

Propositions d'actions (MET, MTS & CARB)

Démontrer la faisabilité et la contribution potentielle de l'E-MSF aux parties prenantes. Développer la vision, la mission, les objectifs et les activités d'E-MSF dans un plan d'action à long terme.

Utiliser E-MSF pour partager les connaissances et les outils entre les parties prenantes. Impliquer les parties prenantes concernées dans la création d'E-MSF.

Incorporer la page E-MSF dans le site Web de SKILLSEA.

Encourager les partenaires sociaux à prendre l'initiative.

Reconnaître et soutenir E-MSF en tant que centre d'échange de recherches pertinentes financées par l'UE.

Créer un site Internet de portail commun pour mener à bien et mener à bien des recherches financées par l'UE dans le domaine du MET (et plus généralement du transport maritime).

Lors des événements E-MSF, un dialogue entre les organismes de réglementation, les parties sociales et les prestataires MET sur une meilleure reconnaissance de la formation, de l'expérience et des qualifications des gens de mer peut avoir lieu. ESCO peut être informé des derniers développements.

Encourager la mise à jour des profils maritimes conformément aux exigences STCW.

Communication plus fluide entre les autorités nationales, les régulateurs, l'industrie et les universités.

Évaluer les programmes de subventions européens actuels sur leurs opportunités de financement du développement de la coopération sectorielle européenne.

Cdt H. Ardillon

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

OMI - Compte-rendu des travaux de la 80e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC)

■ Preamble

La 80e session du Comité de protection de l'environnement marin, jugée cruciale, s'est terminée sur un accord unanime. Il revoit à la hausse les objectifs de réduction d'émissions de CO2 et met en place le principe d'une tarification, à définir, sur les émissions de carbone.

L'OMI dont certains critiquaient la lenteur concernant la décarbonation a trouvé la voie d'un accord qualifié d'excellent par les connaisseurs des arcanes de l'Organisation. Jusqu'alors la stratégie de l'OMI, adoptée en 2018, prévoyait une diminution de 40% des émissions de carbone en 2030 par rapport au niveau de 2018, et de 50% pour l'ensemble des GES d'ici 2050.

Le texte adopté à l'unanimité le 7 juillet prévoit des niveaux bien plus élevés : 70 à 80% de réduction des émissions (par rapport à 2018) en 2040. Pour 2030, le nouvel objectif est de 20 à 30% de réduction, et pour 2050, il cible le net zéro carbone, dans la mesure où les circonstances nationales le permettent.

■ Le déroulement de la 80e session du MEPC

Le Comité de la protection du milieu marin a tenu sa 80e session du 3 au 7 juillet 2023 sous la présidence de M. H. Conway (Libéria). Etaient également présent le vice-président du Comité, M. H. Tan (Singapour).

Ont assisté à la session 118 délégations des membres et des membres associés, 7 représentants des programmes, insti-



tutions spécialisées et autres organismes des Nations Unies, 12 observateurs des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords de coopération, et 54 observateurs d'organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

Les séances plénières se sont déroulées en mode hybride, c'est-à-dire qu'il était possible d'y prendre part à distance. Seuls les représentants des Etats membres qui étaient physiquement présents étaient autorisés à voter.

■ Allocution du Secrétaire général, M. Kitack Lim

« Le thème principal de cette session est la réponse de l'Organisation à la crise climatique mondiale.

On s'attend à ce que vous adoptiez la stratégie 2024 de l'OMI en matière de GES, et je vous engage à faire preuve d'ambition en fixant des objectifs qui mettront le transport maritime sur une trajectoire claire vers l'élimination progressive des émissions de GES.

Je ne doute pas que vous parviendrez à des accords démontrant notre engagement à lutter contre le changement climatique conformément aux objectifs de température de l'Accord de Paris.



C'est un moment historique dans lequel vous avez tous un rôle à jouer.

La stratégie 2023 de l'OMI en matière de GES sera votre héritage pour lequel vos enfants et petits-enfants vous en seront reconnaissants. Le moment est venu pour l'OMI de démontrer son leadership mondial.

Votre Comité sera également invité à faire de nouveaux progrès dans l'élaboration du panier de mesures à moyen terme. Les diverses propositions actualisées de mesures techniques et économiques et les discussions au cours du GTSI-GES de la semaine dernière démontrent clairement votre engagement à faire progresser l'élaboration de ces mesures, ce qui devrait garantir que l'OMI atteindra les niveaux d'ambition de sa stratégie 2023 en matière de GES.

A la suite des discussions de la semaine dernière, je note un grand intérêt pour l'avancement de l'élaboration d'un ob-



jectif d'intensité de carburant en tant que composant technique. J'espère que cette semaine, votre Comité sera également en mesure de faire avancer les discussions sur l'élément technique à développer.

J'espère également que votre commission sera en mesure de fournir de nouvelles orientations sur le lancement de l'analyse complète d'impact du panier de mesures à moyen terme. L'évaluation des impacts possibles sur les Etats de la prochaine série de mesures climatiques de l'OMI est un élément clé du processus.

Vous avez maintenant atteint la dernière étape du marathon pour terminer la stratégie 2023 ».

■ Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour comprenait les points importants suivants :

- Point 3. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires,
- Point 4. Organismes nuisibles dans les eaux de ballast,
- Point 5. Prévention de la pollution de l'atmosphère,
- Point 6. Rendement énergétique des navires,
- Point 7. Réduction des émissions de GES provenant des navires,
- Point 8. Problèmes des déchets rejetés en mer par les navires,
- Point 9. Prévention de la pollution et intervention,
- Point 10. Réduction du bruit sous-marin,
- Point 11. Zones particulièrement vulnérables et zones spéciales,
- Point 16. Transfert de navire à navire.

Cinq groupes travail ont été créés :

1. Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique,
2. Groupe de travail sur les réductions des GES provenant des navires,
3. Groupe de rédaction sur les amendements aux instruments obligatoires,
4. Groupe technique sur la désignation des ZMPV et des zones spéciales,
5. Groupe d'étude sur les eaux de ballast.

Points forts du MEPC 80 :

- Lutte contre les changements climatiques, réduction des émissions de GES provenant des navires, y compris adoption de la stratégie révisée de l'OMI concernant les GES,
- Rendement énergétique des navires,



- Gestion des eaux de ballast, y compris l'approbation du plan de révision de la Convention et l'adoption d'amendements à la Convention BWM,
- Gestion de l'encrassement biologique, directives révisées,
- Désignation d'une zone maritime particulièrement vulnérable,
- Bruit sous-marin, directives révisées,
- Lutte contre les déchets marins,
- Transfert de navire à navire, proposition de résolution de l'assemblée,
- Zones spéciales, date d'entrée en vigueur pour la mer Rouge et le golfe d'Aden.

■ Conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses répercussions sur les transports maritimes internationaux, le milieu marin et les gens de mer

Lors de la séance plénière du mercredi 5 juillet, la délégation ukrainienne a fait une déclaration dans laquelle elle décrit les conséquences de la destruction du barrage de la centrale hydroélectrique de Kakhovka par les forces armées de la Fédération de Russie, à savoir que des centaines de personnes ont perdu la vie, des milliers de personnes se sont trouvées sans abri, d'importants dommages ont été causés à l'environnement, y compris la pollution des eaux de la mer Noire, et les incidences que cela a eu sur les terres agricoles et les systèmes d'irrigation pourraient contribuer à l'insécurité alimentaire mondiale. L'Ukraine évalue ces dommages à 4 milliards de dollars.

En particulier l'inondation du cours inférieur du fleuve Dnipro a eu des effets considérables sur la navigation, notamment à cause de la pénétration de mines non explosées, de la destruction d'infrastructures portuaires et des incidences sur la gestion des eaux de ballast des navires exploités dans la zone touchée. Du fait de l'inondation et de la libération consécutive de restes humains et de bétail, cela pourrait permettre l'introduction dans les

eaux environnantes de contaminants et d'agents pathogènes susceptibles d'être transportés vers d'autres régions par les eaux de ballast ainsi que le risque d'introduction d'organismes exotiques dans l'écosystème de la mer Noire.

La Fédération de Russie a ensuite fait une déclaration dans laquelle elle rejette toute accusation non fondée de la destruction du barrage de la centrale hydroélectrique de la centrale de Kakhovskaya et de la pollution qui s'en est suivie. Elle condamne fermement la destruction préméditée de la centrale hydroélectrique de Khovskaya par les forces armées ukrainiennes et souligne les graves conséquences de cette destruction.

Elle fait référence notamment à la lettre d'octobre 2022 du représentant permanent de la Fédération de Russie au Secrétaire général de l'ONU concernant les attaques connues de l'Ukraine contre le barrage de la centrale de Khovskaya.

Elle indique que l'humanité pourrait être confrontée à des conséquences encore plus néfastes à l'échelle mondiale en raison de la poursuite du bombardement incontrôlé de la centrale nucléaire de Zaporozhskaya par les forces armées ukrainiennes et appelle à l'arrêt de ces tactiques méprisables.

Le Comité a pris note des déclarations des déclarations du Canada, de l'Espagne (soutenue par l'Allemagne, la Belgique, Chypre, la Croatie, le Danemark, la Finlande, la Lettonie, Malte, la Pologne et la Suède), des Etats-Unis, de la France, de la Géorgie, de la Grèce, de l'Inde, de l'Islande, du Japon, de la Lituanie, des Pays-Bas, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni et de la Turquie, soit 27 Etats membres.

En réponse à la déclaration de la Fédération de Russie, la délégation ukrainienne a fait une déclaration complémentaire dans laquelle elle a dénoncé l'hypocrisie de la Russie, l'accusant d'être un état terroriste. Elle a rappelé que la destruction de la centrale hydroélectrique de Kakovskaya avait été causée par des opérations de minage par la Russie en vue de la faire explorer, ce qui avait ensuite empêché l'accès aux zones touchées par des missions humanitaires. Elle ajoutait que la seule source de danger pour la centrale nucléaire de Zaporozhskaya résultait de l'occupation de la région par les forces armées russes, lesquelles tentaient de provoquer une catastrophe nucléaire en minant la centrale

et en y entreposant du matériel militaire et des munitions, et que le seul moyen de garantir la sûreté nucléaire était le retrait complet de ses forces.

La Fédération de Russie a fait ensuite une autre déclaration dans laquelle elle rappelait que la délégation française avait déclaré, en ce qui concernait le document de l'île Maurice présenté au titre du point 11 de l'ordre du jour, que les instances multilatérales et les Comités de l'OMI n'étaient pas l'enceinte appropriée pour soulever des questions de souveraineté nationale, mais qu'elle avait sans hésiter soulevé et évoqué ces questions au titre du point actuel de l'ordre du jour. A cet égard la Fédération de Russie a demandé instamment aux Etats membres de faire preuve de cohérence dans leurs positions et de cesser d'appliquer une politique de deux poids, deux mesures.

En réponse aux remarques de la Fédération de Russie, la délégation française a précisé que sa déclaration au titre du point 11 de l'ordre du jour portant sur la délimitation de la zone de souveraineté française de l'île de Tromelin dans l'océan Indien, était une question technique susceptible d'avoir une incidence sur la mise en œuvre d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV), et n'était absolument pas comparable à la violation de la souveraineté d'un Etat indépendant par la force.

Compte tenu de l'appui exprimé par l'écrasante majorité des délégations qui avaient pris la parole, le Comité a :

- condamné l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie et exprimé ses vives inquiétudes quant à ses incidences sur les transports maritimes internationaux, la sécurité de la navigation, la sûreté maritime dans la mer Noire et la mer d'Azov, ainsi que sur le milieu marin ;
- exhorté la Russie à cesser immédiatement la guerre qu'elle menait contre l'Ukraine et à retirer ses forces du territoire ukrainien, y compris de ses eaux territoriales ;
- condamné la destruction préméditée de la centrale hydroélectrique de Kakhovka, qui se trouvait sous l'occupation de la Russie, et s'est déclaré gravement préoccupé par la contamination de la mer Noire par des substances nocives pour le milieu marin.

La Fédération de Russie a déclaré qu'elle n'était d'accord avec aucune des conclusions proposées et a souligné que le Comité s'était appuyé sur des déclarations d'ordre politique plutôt que sur des faits concrets pour prendre ses décisions, étant donné qu'aucune délégation n'avait présenté de preuves.

■ Point 3. Adoption d'amendements aux instruments obligatoires

Le Comité a adopté les amendements à l'appendice II de la Convention sur les eaux de ballast (Convention BWB) concernant le modèle de registre des eaux de ballast. Ils devraient entrer en vigueur le 1^{er} février 2025.

■ Point 4. Organismes nuisibles dans les eaux de ballast

Convention sur la gestion des eaux de ballast – plan de révision

Le Comité a approuvé le plan de révision de la Convention BWB dans le cadre de phase d'expérience assistée à la Convention, qui sera diffusé sous la forme d'une circulaire de la série BWB.2.

Application de la Convention BWB

Décisions prises par le Comité :

- Approbation du projet de circulaire de la série BWB 2 relative aux « Recommandations sur les questions relatives à la tenue du registre des eaux de ballast et à la procédure de notification ».
- Adoption de la résolution MEPC portant adoption d'amendements aux directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast.
- Adoption du projet de résolution MEPC sur les orientations pour l'utilisation des registres électroniques dans le cadre de la Convention BWB.
- Approbation du projet d'amendements aux règles A-1 et B-2 de la Convention BWB concernant l'utilisation de registres électroniques en vertu de la Convention pour diffusion par le Secrétariat.
- Approbation du protocole pour la vérification des dispositifs de surveillance de la conformité des eaux de ballast.
- Approbation de l'interprétation uni-

formes du modèle de certificat international de gestion des eaux de ballast des règles B-3.5 et B-3.10 de la Convention BWB.

- Accord de l'approbation définitive de deux systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives, l'approbation initiale à un système, et prolongé l'adoption définitive d'un autre système pour une utilisation en eau douce.

Faute de temps, le Comité n'a pas pu mettre au point l'application de la Convention BWB aux navires exploités dans les ports où la qualité de l'eau pose des problèmes, ni les recommandations sur le stockage temporaire des eaux grises ou des eaux usées traitées dans les citernes à ballast.

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

Le Comité a examiné les questions suivantes en séance plénière :

Questions relatives aux dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (dispositifs EGC)

Ces questions ont été renvoyées au PPR 11.

Réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux

Le Comité a pris note des déclarations des délégations observatrices d'ATI, du VVF, de la SGC et de l'Inuit Circumpolar Council concernant l'urgence de la réduction du carbone noir.

Directives de 2023 applicables aux appareils de traitement thermique des déchets

Le Comité a adopté la résolution MEPC portant adoption des directives de 2023

Questions relatives aux dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (dispositifs EGC) Projet d'amendement à la règle 13.22 de l'annexe VI de MARPOL

Le Comité a adopté ce projet d'amendement concernant la substitution d'un système vapeur par un moteur diesel marin. Le Comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique et pris les mesures suivantes :

Elaboration de recommandations intérimaires sur l'utilisation des biocom-

bustibles et des mélanges de biocom- bustibles

Approbation de la circulaire MEPC à ce sujet.

Essais sur les émissions des moteurs et certification des moteurs eu égard aux normes d'émission de Nox de niveau III

Invitation des Etats membres et des organisations internationales à communiquer à une prochaine session tout renseignement à ce sujet.

Projet d'amendements à l'annexe VI de MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair

Approbation du projet d'amendements aux règles 2,14 et 18 et à l'appendice VI de MARPOL.

Amendements aux directives de 2021 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement

Approbation d'une légère modification portant sur le registre EGC.

■ Point 6. Rendement énergétique des navires

Le Comité a examiné les questions suivantes en séance plénière :

Questions techniques liées à la notification de données dans le module du GISIS consacré au DCS de l'OMI

Demande au Secrétariat de poursuivre l'actualisation et la mise à l'essai du module.

Révision du système de collecte de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI)

Souscrire à la recommandation du groupe de procéder à un examen plus approfondi des projets d'amendements des documents ISWG 14, 14-1 et 14-2.

Demande au groupe d'établir le texte définitif du projet d'amendements à l'annexe VI de MARPOL concernant la révision du système de collecte de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires.

Le Comité a examiné le rapport du groupe sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique et pris les mesures suivantes :

Amendements aux directives de 2022 sur les visites et la délivrance de certificats concernant l'indice de rendement énergétique (EEDI)



Adoption de la résolution MEPC portant adoption desdites directives.

Propositions relatives à l'utilisation d'un système de limitation de la puissance sur l'arbre/puissance du moteur pouvant être désactivé dans le cadre de l'EEXI et celui de l'EEDI

Invitation des Etats membres à mener des travaux pendant l'intersession en vue de soumettre des propositions à une session ultérieure.

Amendements à l'annexe VI de MARPOL visant à inclure des données sur l'activité de transport et à améliorer le niveau de détail des données dans le système de collecte des données sur la consommation de fuel-oil des navires

Approbation du projet d'amendements l'appendice IX de l'annexe VI de MARPOL.

Accessibilité des données du DCS de l'OMI

Approbation du projet d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de MARPOL

Examen de la mesure de réduction des émissions de GES à court terme (CII et EEXI)

Approbation du plan d'examen.

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

Résultats des travaux de l'ISWG-GHG 14 (Intersessional Working Group on Reduction of GHG)

Le Comité a approuvé le rapport et pris les mesures suivantes :

Mise au point du projet de stratégie révisée

Poursuivre l'examen et mettre au point le texte définitif à l'ISWG-GHG 15.

Poursuite de l'examen de l'évaluation et de la sélection des mesures qui doivent être élaborées plus avant dans le cadre de la phase II du plan de travail.

Demande au Secrétariat d'organiser un atelier de spécialistes sur la proposition visant à procéder à une analyse comparative des divers éléments techniques et économiques des mesures envisageables proposées.

Poursuite de l'examen des propositions relatives à la révision du système de collecte des données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires.

Le groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires a tenu ses 14e et 15e réunions du 20 au 24 mars et du 26 au 30 juin 2023.

Résultats des travaux de l'ISWG-GHG 15

Le Comité a approuvé le rapport et pris les mesures suivantes :

Poursuite de l'examen et établissement de la version définitive du projet de texte révisé de la stratégie de l'OMI concernant la réduction des GES provenant des navires :

Le Comité a chargé le groupe de travail en question d'examiner le texte du projet et d'en arrêter le texte de façon définitive.

Poursuite de l'examen et achèvement de l'évaluation de la sélection de la ou des mesures qui devront être élaborées plus avant dans le cadre de phase II du plan de travaux pour l'élaboration de mesures à moyen et long terme :

Le Comité a pris note des échanges du groupe à ce sujet.



Examen du rapport définitif du groupe de travail par correspondance sur l'analyse des émissions de GES des combustibles marins sur l'ensemble de leur cycle de vie, afin d'établir le texte définitif des directives ACV :

Le Comité a adopté la résolution MEPC portant adoption des directives relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles.

Propositions relatives au captage du CO₂ à bord

Le Comité a examiné un certain nombre de propositions relatives au captage du CO₂ à bord et est convenu de charger l'ISWG-GHG 16, s'il en avait le temps, d'examiner les propositions soumises.

Les documents soumis comprennent ceux relatifs à la technologie du captage du carbone à bord, proposition sur la façon de revoir le cadre réglementaire actuel et d'examiner comment potentiellement introduire le captage du CO₂ dans le cadre réglementaire de l'OMI.

Rapport du groupe de travail sur la réduction des émissions de GES provenant des navires

Le Comité a approuvé le rapport et pris les mesures suivantes :

Adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES

Adoption par acclamation de la résolution MEPC portant adoption de la stratégie de l'OMI dans laquelle est souligné l'attachement continu et résolu de l'OMI à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

Un grand nombre de délégations se sont félicitées de l'adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, la décrivant comme une avancée « historique » ou « majeure » de l'Organisation et soulignant que cette stratégie envoyait un signal fort et sans équivoque aux secteurs des transports maritimes, aux fournisseurs de combustible et de technologie.

Travaux intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires entre MEPC 80 et le MEPC 81 : Mandat des travaux confiés à l'ISWG-GHG 16 :

- examen plus avant des mesures envisageables à moyen terme dans le cadre de la phase III du plan de travail ;
- évaluation plus avant le cadre relatif à

- l'analyse du cycle de vie (ACV) ;
- examen des propositions relatives au captage du CO₂.

■ Point 8. Problèmes des déchets plastiques rejetés en mer par les navires

Réduction du risque environnemental associé aux pellets de plastique transportés par navire

Le Comité a pris note de l'approche en deux temps approuvée par le Sous-comité PPR 10

- élaboration d'un projet de circulaire contenant des recommandations pour le transport de pellets de plastiques par mer dans des conteneurs qui porteraient sur les questions relatives à l'emballage, à la notification et à l'arrimage, dont la version définitive serait établie par le PPR 11, compte-tenu des observations du Sous-comité CCC ;
- élaboration d'amendements aux instruments obligatoires appropriés qui pourraient être fondés sur l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de mesures facultatives.

Il a noté également que le Sous-comité avait décidé que les pellets de plastique ne devraient pas être transportés en vrac.

Autres documents portant sur le rejet en mer des déchets de plastique

Le Comité a décidé de renvoyer au PPR 11 un document soumis par la Norvège communiquant des renseignements sur les cas de la perte d'engins de pêche et formulait des propositions de mesures diligentes supplémentaires.

■ Point 9. Prévention de la pollution et intervention

Risques présentés par les produits chimiques en vrac sur le plan de la sécurité et de la pollution

Approbation des projets d'amendements à la circulaire PPR qui se composaient de décisions concernant les risques de pollution présentés par les produits chimiques en vrac.

Lutte contre le déversement de substances nocives particulièrement nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)



Approbation du guide opérationnel à ce sujet.

Directives sur l'encrassement biologique

Adoption des directives de 2023 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au maximum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.

Prescriptions spéciales relatives à l'utilisation et au transport d'hydrocarbures en tant que combustible dans les eaux arctiques

Le Comité a décidé de réexaminer les documents relatifs à cette question au PPR 12, après la date d'entrée en vigueur (1er juillet 2024) de l'interdiction prévue dans la règle 43A de l'annexe I de MARPOL.

Révision de l'annexe IV de MARPOL

Approbation de l'ajout des dispositions relatives à un plan de gestion des eaux usées et à la tenue des registres à bord de tous les navires.

Inventaire des matières potentiellement dangereuses

Adoption de la résolution MEPC à ce sujet.

■ Point 10. Réduction du bruit sous-marin

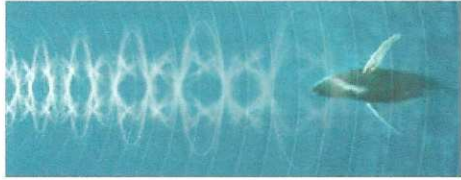
Le Comité a approuvé les directives révisées visant à réduire le bruit rayonné sous l'eau par les navires pour atténuer ses incidences néfastes sur la vie marine.

Les directives, diffusées sous forme de circulaire, reconnaissent que les navires de commerce sont parmi les navires qui émettent le plus de bruit rayonné sous l'eau, lequel a des incidences néfastes sur les fonctions vitales d'un large éventail d'espèces marines, y compris des espèces de mammifères marins, de poissons et d'invertébrés, dont dépendent de nombreuses communautés côtières autochtones pour ce qui est de leur alimentation, de leur subsistance et de leur culture.

Elles comprennent des connaissances techniques que les concepteurs et les construc-

teurs et exploitants de navires peuvent appliquer pour réduire le bruit rayonné par un navire quel qu'il soit. Elles visent à aider les parties prenantes concernées à établir des mécanismes et des programmes dans le cadre desquels peuvent être menés les efforts de réduction du bruit.

Les précédentes directives avaient été publiées en 2014. Les délégations observa-



trices de la CSC, d'ATI et du WWF ont noté que les niveaux des bruits avaient doublé au cours des dix années depuis la première série de directives sur le bruit sous-marin et que les connaissances sur les incidences du bruit sous-marin sur faune marine et même sur la végétation marine avaient progressé. Elles ont appelé les Etats membres à œuvrer de concert en faveur de l'adoption effective des directives révisées et à s'employer de toute urgence à établir des mesures obligatoires.

■ Point 11. Zones particulièrement vulnérables et zones spéciales

Le Comité a adopté la résolution MEPC portant adoption de la mer Méditerranée nord-occidentale en tant que zone particulièrement vulnérable (PSSA) visant à protéger les cétacés des transports maritimes internationaux.

La désignation comprend les mesures de protection associées qui ont une valeur de recommandation et qui devraient être à tous les navires de commerce et les yachts de plaisance qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 300 :

- Les gens de mer devront naviguer avec une grande prudence dans les zones à l'intérieur de la PSSA de la mer Méditerranée nord-occidentale où de grands et moyens cétacés ont été détecté ou signalé, et limiter leur vitesse entre 10 et 13 nœuds à titre de réduction volontaire de la vitesse. Il est



toutefois recommandé de maintenir une vitesse de sécurité de manière à pouvoir manœuvrer convenablement et efficacement, en vue d'éviter que se produise un abordage ou tout autre événement qui pourrait réduire la manœuvrabilité du navire. Lorsqu'ils observent de grands ou moyens cétacés en situation rapprochée, les gens de mer devraient maintenir une distance de sécurité appropriée ou réduire la vitesse.

- Les gens de mer devraient diffuser via les communications en ondes métriques ou tout autre moyen disponible dans la zone, l'emplacement des grands ou moyens cétacés observés ou détectés à l'intérieur de la PSSA et transmettre les renseignements et la position à l'autorité ou aux autorités côtières désignées.
- Les gens de mer devraient signaler toute collision avec les cétacés aux autorités côtières désignées qui transmettront ces renseignements à la base de données mondiale de la Commission baleinière internationale (CBI) sur les collisions entre cétacés et navires.

Le Comité est convenu de fixer au 1er janvier 2025 la date d'entrée en vigueur du statut de zones spéciales pour la mer Rouge et le golfe d'Aden désignées comme telles en vertu des annexes I et V de MARPOL, sur la base des informations fournies indiquant que toutes les installations de réception nécessaires pour les déchets et résidus visées par les annexes I et V de MARPOL couvrant tous les ports et terminaux au sein des zones.

Le Comité a pris note d'un document dans lequel l'Île Maurice

faisait savoir que le gouvernement mauricien était en train d'élaborer une proposition relative à la désignation d'une PSSA qui serait soumise au MEPC en 2024 afin de protéger les côtes de Maurice et de l'île Rodriguez d'une pression constante provenant des transports maritimes internationaux.

La délégation française a fait une déclaration au sujet de Tromelin qui se situe dans la PSSA dans le document MEPC sus-désigné.

■ Point 16. Transfert de navire à navire

Le Comité a examiné un document visant à sensibiliser aux risques pour l'environnement et aux conséquences et préoccupations concernant les régimes mondiaux de prévention de la pollution des mers et



de responsabilité et d'indemnisation liés à l'augmentation des transferts de navire à navire en haute mer. Le document propose un projet de résolution de l'assemblée visant à encourager et à inciter à l'action, notamment en renforçant le contrôle de ces opérations.

Le Comité est convenu de renvoyer à la 33e session de l'Assemblée le projet de résolution, ainsi que les observations et les points de vue exprimés au cours de la présente session pour un examen plus approfondi en vue de la mise au point du texte définitif et de l'adoption par la 33e session ordinaire de l'Assemblée. A cet égard, le Comité a noté que les Etats membres ou les ONG avaient d'autres observations ou propositions à formuler à ce sujet.

■ Commentaires

L'Union européenne réclamait un objectif plus ambitieux de zéro émission nette en 2050, avec deux étapes intermédiaires : réduction de 29% en 2030 et de 83% en 2040. Les Etats du Pacifique particulièrement menacés par le réchauffement climatique voulaient aller plus loin, soutenus par les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Canada : 96% d'ici 2040.

A l'inverse, nombre de gros exportateurs, comme la Chine, le Brésil, l'Argentine, entre autres, ont freiné, affirmant que des objectifs trop stricts profiteraient aux pays riches au détriment des pays en développement.

Ils s'opposaient notamment au projet d'une taxe carbone, soutenu par le président français Emmanuel Macron, et par des entreprises de ligne régulière Maersk, le deuxième opérateur mondial. Une éventuelle taxe n'apparaît désormais dans le projet d'accord que dans un éventail de mesures proposées pour réduire les émissions du transport de fret. Les ONG écologistes se sont montrées très critiques. Elles demandaient de cibler 50% d'ici 2030 et la neutralité carbone d'ici 2040.

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

Abordage de l'ANL Wyong par le King Arthur devant Algésiras

Traduction libre et extraits du rapport d'accident établi par le MAIB N°7/2020



ANL Wyong



King Arthur

■ LES FAITS

Le 4 août 2018, à 6h36, le porte-conteneurs ANL Wyong, immatriculé au Royaume-Uni, et le transporteur de gaz King Arthur, immatriculé en Italie, sont entrés en collision à 4 milles nautiques au sud-est d'Europa Point à Gibraltar. Les deux navires ont été endommagés, mais il n'y a pas eu de blessures ni de pollution.

La collision s'est produite dans l'obscurité et par un épais brouillard, dans une zone où le trafic maritime est intense.

ANL Wyong était stoppé, ayant reçu l'instruction du pilotage d'Algésiras d'attendre à l'extérieur de la baie de Gibraltar. Le King Arthur faisait route vers une zone à l'intérieur de la baie de Gibraltar pour embarquer du personnel.

Le capitaine du King Arthur veillait et est venu sur tribord afin de passer sur l'arrière de l'ANL Wyong. Bien que le capitaine du King Arthur ne puisse pas voir ANL Wyong, son analyse de la situation était principalement basée sur les données de l'AIS. Toutefois ANL Wyong était stoppé sans erre et ne faisait pas route comme le capitaine du King Arthur le pensait. En conséquence, la décision de faire venir le King Arthur sur tribord a eu pour conséquence de mettre les navires sur une trajectoire de collision. Lorsque le capitaine du King Arthur s'est rendu compte que la situation devenait dangereuse, la barre a été mise tout à droite,

mais trop tard pour éviter la collision. L'officier de quart de l'ANL Wyong surveillait la situation, mais il n'a pris aucune mesure lorsqu'une situation rapprochée devenait évidente.

L'accident s'est produit parce qu'aucune des deux équipes à la passerelle n'a mesuré le risque de collision suffisamment à temps pour prendre des mesures efficaces afin de passer à une distance de sécurité. L'enquête a également permis de déterminer que les conversations radio VHF constituaient une perturbation importante à bord du King Arthur. De plus, bien que l'abordage se soit produit dans une zone de VTS, aucun des

deux navires n'a reçu de la terre un avertissement du risque d'abordage.

À la suite de l'accident, les gestionnaires des deux navires ont mené des enquêtes et ont pris des mesures pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise.

Il a été recommandé au ministère du Développement du gouvernement espagnol de revoir le VTS aux abords d'Algésiras. Il a également été recommandé à la garde côtière de proposer une révision des champs d'état de navigation utilisés dans le système AIS d'identification automatique.

■ Caractéristiques des navires

Nom du navire	ANL Wyong	King Arthur
Pavillon	Royaume-Uni	Italie
Société de classification	Bureau Veritas	RINA
Numéro OMI	9334155	9480382
Type	Porte-conteneurs	Navire citerne de gaz
Propriétaire	SNC Fenice Bail 2	Mediterranea Di Navigazione S.p.A
Gestionnaire(s)	CMA CGM International	
Compagnie maritime Pte. Ltd	Mediterranea Di Navigazione S.p.A	
Année de construction	2008	2011
Longueur hors tout	260,0 m	103,9 m
Longueur enregistrée	246,79 m	97,12 m
Gross tonnage	39906	4761
Effectif minimal de sécurité	15	14
Cargaison autorisée	Conteneurs	Produits gazeux

■ Détails du voyage

Port de départ	Douala, Cameroun	Kulevi, Géorgie
Port d'arrivée	Algésiras, Espagne	Rotterdam, Pays-Bas
Type de voyage	International	International
Cargaison	1 378 conteneurs ISO	2 126m ³ de propylène
Équipage	22	18

■ Données sur l'accident

Date et heure	4 août 2018 à 06h36 (UTC+2)	Kulevi, Géorgie
Lieu de l'accident	36°04.1'N - 005°16.6'W à 4 milles nautiques au sud-est de la pointe d'Europe, Gibraltar	
Blessures/décès	Aucun	Aucun
Dommages	Dommages causés par l'impact sur la coque, et le local CO2	Dommages causés par l'impact sur l'étrave à bâbord
Segment du voyage	Arrivée	Arrivée
Conditions météo	Vent : ouest à 10 – 15 nœuds Courant : nord-est à 2 nœuds Visibilité : obscurité, brouillard dense	

■ Chronologie de l'accident

Le King Arthur était parti de Kulevi en Géorgie, pour se rendre à Rotterdam aux Pays-Bas, via la baie de Gibraltar pour y embarquer du personnel sur rade. ANL Wyong se rendait de Douala (Cameroun) à Algésiras (Espagne).

À 03h45 le 4 août 2018, le troisième officier de l'ANL Wyong a pris le quart passerelle, accompagné par un élève pont et un matelot. Il faisait sombre et la visibilité était réduite avec des bancs de brouillard. Les feux de navigation de l'ANL Wyong étaient

allumés, des signaux sonores étaient émis et la liste de vérifications de la passerelle en cas de visibilité réduite avait été appliquée. À 04h24, alors qu'ANL Wyong se trouvait dans la voie est du DST du détroit de Gibraltar, le lieutenant de quart a appelé par VHF canal 13 la station de pilotage du port d'Algésiras.

Transcription de la conversation radio VHF entre l'officier de quart de l'ANL Wyong et la station de pilotage d'Algésiras :

Heure	Emetteur	Transmission
04h24:06	ANL Wyong	« Pilotage d'Algésiras, pilotage d'Algésiras, navire à moteur ANL Wyong »
04h24:13	Station de pilotage d'Algésiras	« ANL Wyong, Pilotage d'Algésiras »
04h24:16	ANL Wyong	« Bonjour madame, notre heure d'arrivée prévue à la station de pilotage, 0600, terminé »
04h24:20	Station de pilotage d'Algésiras	« OK, ETA 0600, monsieur, d'après le terminal, le navire à votre poste d'amarrage devrait terminer les opérations de fret à 0700, sept heures du matin, alors, ne continuez pas à l'intérieur de la baie, attendez à l'extérieur, en restant tout le temps sur le canal 13 et en attendant nos instructions »
04h24:46	ANL Wyong	« Reçu, veille sur le canal 13, en attendant d'autres instructions... »
04h25:00	Station de pilotage d'Algésiras	"... mais s'il vous plaît, rappelez-vous, n'entrez pas dans la baie, OK, n'entrez pas dans la baie, attendez à au moins 3 milles de l'entrée de la baie "
04h25:07	ANL Wyong	« Reçu, bien entendu, nous nous tiendrons à l'écart de la baie, au moins 3 milles nautiques... Merci madame

L'officier de quart de l'ANL Wyong a alors appelé le commandant, qui s'est rendu sur la passerelle pour évaluer la situation. Compte tenu de l'information reçue du pilotage d'Algésiras, le commandant a décidé de modifier le plan de passage et de rejoindre une position d'attente à environ 3 milles marins à l'est de l'entrée de la baie de Gibraltar. La trajectoire de navigation dans l'ECDIS) de l'ANL Wyong a été modifiée pour désigner la position d'attente prévue.



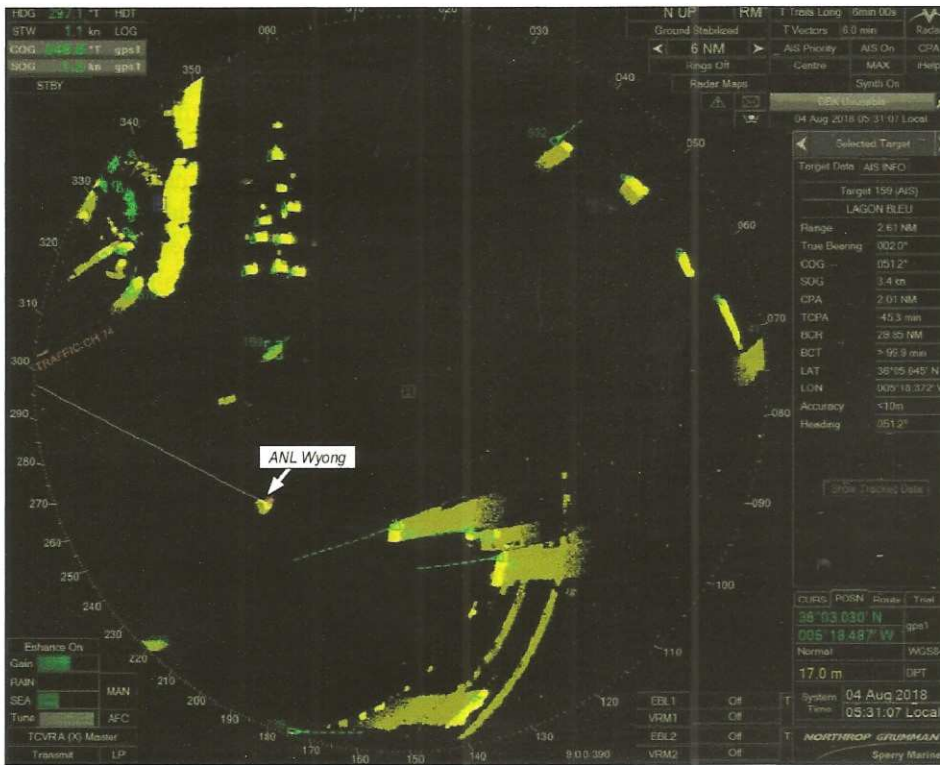
Affichage de l'ECDIS d'ANL Wyong montrant le plan de passage initial vers Algésiras



Affichage de l'ECDIS de l'ANL Wyong montrant la route modifiée jusqu'à la position d'attente

En raison de la densité du trafic de navigation, le commandant de l'ANL Wyong a pris la manœuvre pour rejoindre la position d'attente. Le brouillard était dense, et plusieurs autres navires ont été détectés à proximité sur le radar, mais n'ont pas été observés à vue.

L'ANL Wyong est arrivé à la position d'attente à 05h21. La machine a ensuite été stoppée, mais est restée parée à manœuvrer. L'éclairage du pont exposé a été allumé et la veille a été remise à l'officier de quart. En position d'attente, le niveau de circulation a été jugé modéré et les navires se dirigeant vers l'ouest passaient par le sud.



Affichage de l'écran du radar tribord de l'ANL Wyong à 05h31 montrant la situation du trafic avant que le commandant quitte la passerelle. A ce moment-là, le cap du navire était orienté au nord-ouest et il dérivait lentement dans la direction du nord-est.

À 05h48, le commandant a quitté la passerelle, laissant l'officier de quart, la vigie et l'élève-officier pont. L'officier de quart a ensuite contrôlé la navigation à partir du

côté tribord du pupitre de navigation, où il avait accès aux écrans radar et ECDIS ainsi qu'à la radio VHF (image 4).

À 06h00, le second capitaine du King Arthur, qui était de quart, appela le commandant et l'informa qu'il restait 1 heure avant l'entrée prévue du navire dans la

baie de Gibraltar. Le capitaine du King Arthur s'est rendu sur la passerelle et, après une rapide prise de la manœuvre, il a entrepris l'approche de la position de l'embarquement du personnel. Lorsqu'il a pris la manœuvre, le commandant du King Arthur se trouvait sur le côté bâbord du pupitre de manœuvre en fer à cheval (image 5) où il avait accès aux écrans radar et ECDIS. Le second capitaine est resté sur la passerelle pour assister le commandant, et il a opéré sur le côté tribord, où il avait accès aux écrans radar et ECDIS ainsi qu'à la radio VHF.

À 06h16, le capitaine du King Arthur a changé le cap de 270° à 290°, la vitesse du navire était de 13,5 nœuds. Le but de la manœuvre était de passer sur l'arrière du cargo Hadeland (image 6).

Ce changement a créé une situation potentielle de rapprochement avec le porte-conteneurs MSC Judith. Au même moment, l'officier de quart de l'ANL Wyong suivait de nombreux échos de navires s'approchant par l'est, et deux d'entre eux présentaient un point de passage le plus proche (CPA) inférieur au réglage d'alarme à bord de l'ANL Wyong qui était de 0,4 nm. Lorsque le CPA d'un navire en approche est inférieur à cette valeur, le symbole du contact sur l'écran radar passe du vert au rouge. (image 7)



image 4 : Pupitre tribord de l'ANL Wyong montrant les écrans radar et ECDIS utilisés par l'officier de quart

image 6 : traces des huit navires les plus proches, se dirigeant vers l'ANL Wyong et montrant les changements de cap du King Arthur

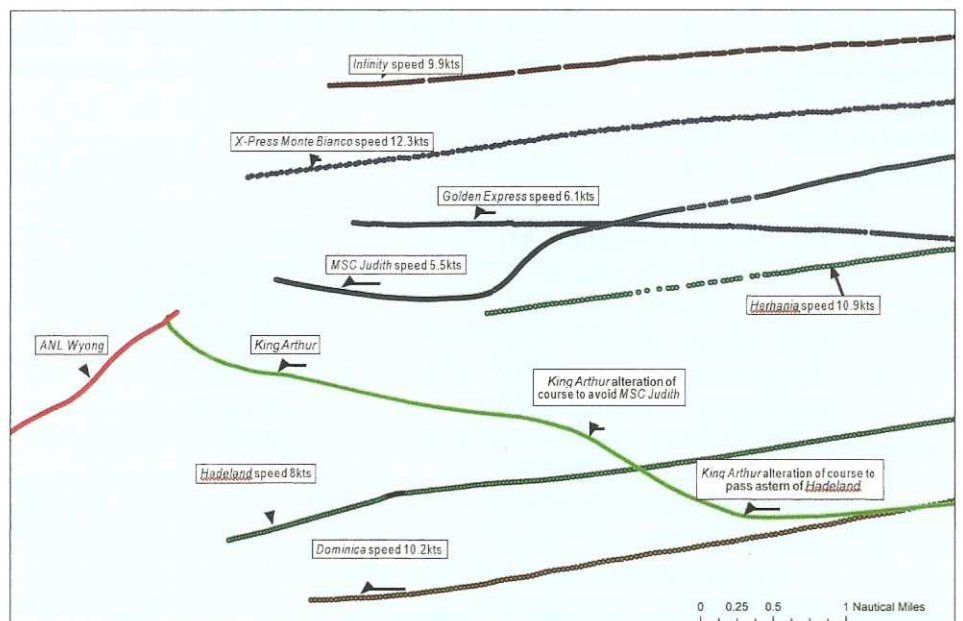


image 5 : D isposition en fer à cheval de la passerelle du King Arthur montrant les écrans utilisés par le commandant et l'officier de quart

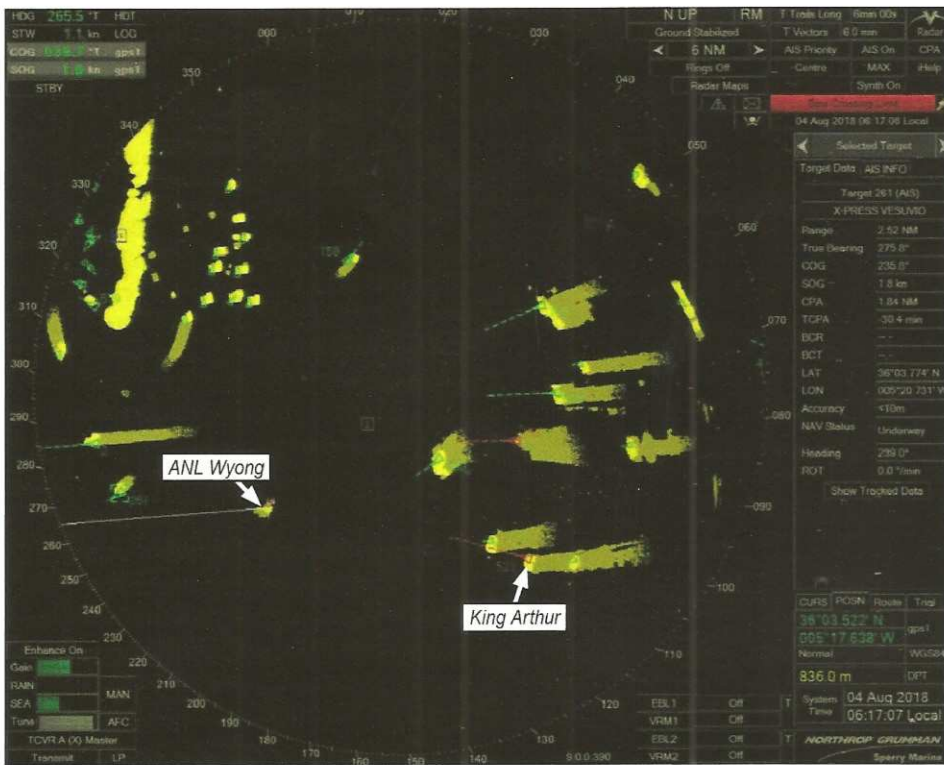


image 7 : Affichage radar tribord du King Arthur à 6h26, utilisé par l'officier de quart, montrant ANL Wyong devant le King Arthur et les données AIS sélectionnées dans la section des données sur les cibles

Au cours de cet échange, le commandant du King Arthur a entamé un lent virage sur bâbord, le navire venant sur un nouveau cap au 275°. Le but de ce changement était de se tenir à l'écart du MSC Judith (image 6).

Entre 06h26 et 06h29, le second capitaine du King Arthur a passé des appels radio VHF aux stations de trafic d'Algésiras et de Tarifa, et a donné les caractéristiques du navire et ses intentions de navigation. Après avoir terminé le virage sur bâbord, le commandant du King Arthur a observé un nouveau contact radar à environ 2,4 nm devant lui (image 8).

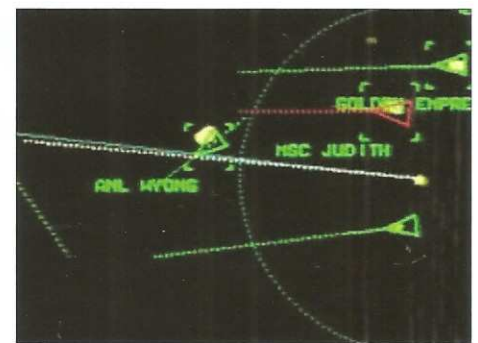


image 8bis : Détail de l'écran radar du King Arthur montrant le symbole AIS indiquant un déplacement de l'ANL Wyong (en fait stoppé sans erre) vers le sud-ouest

Heure	Station	Transmission
06h21:16	MSC Judith	« navire citerne King Arthur, navire citerne King Arthur, MSC Judith »
06h21:25	King Arthur	« Oui »
06h21:30	MSC Judith	« navire citerne King Arthur, King Arthur, MSC Judith »
06h21:36	King Arthur	« Oui, parlez »
06h21:40	MSC Judith	« Oui, c'est le MSC Judith, navire devant vous, à 1,4 mille, aussi s'il vous plaît, écartez-vous, je vais garder cette vitesse et ce cap »
06h21:45	King Arthur	« D'accord »
06h21:47	MSC Judith	« Bon quart »

A 6h21, Le MSC Judith a appelé le King Arthur en utilisant la radio VHF. Le second capitaine du King Arthur a répondu à l'appel, et le commandant écouta également la communication.

Transcription de la conversation radio VHF entre le MSC Judith et le King Arthur (cf tableau ci dessus)

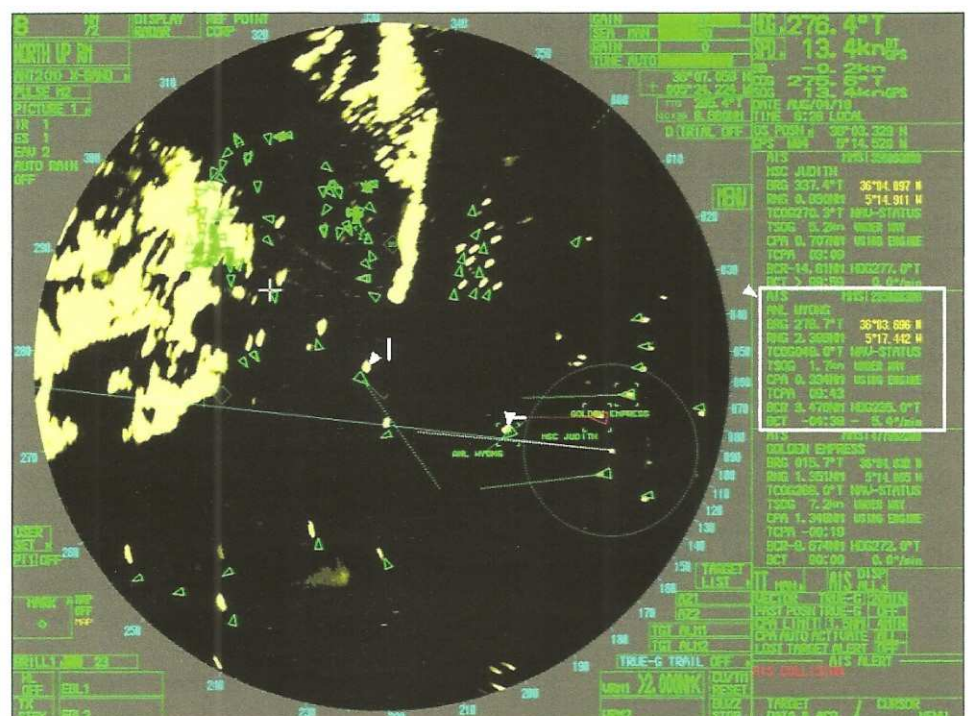


image 8 : Affichage radar tribord du King Arthur à 6h26, utilisé par l'officier de quart, montrant ANL Wyong devant le King Arthur et les données AIS sélectionnées dans la section des données sur les cibles

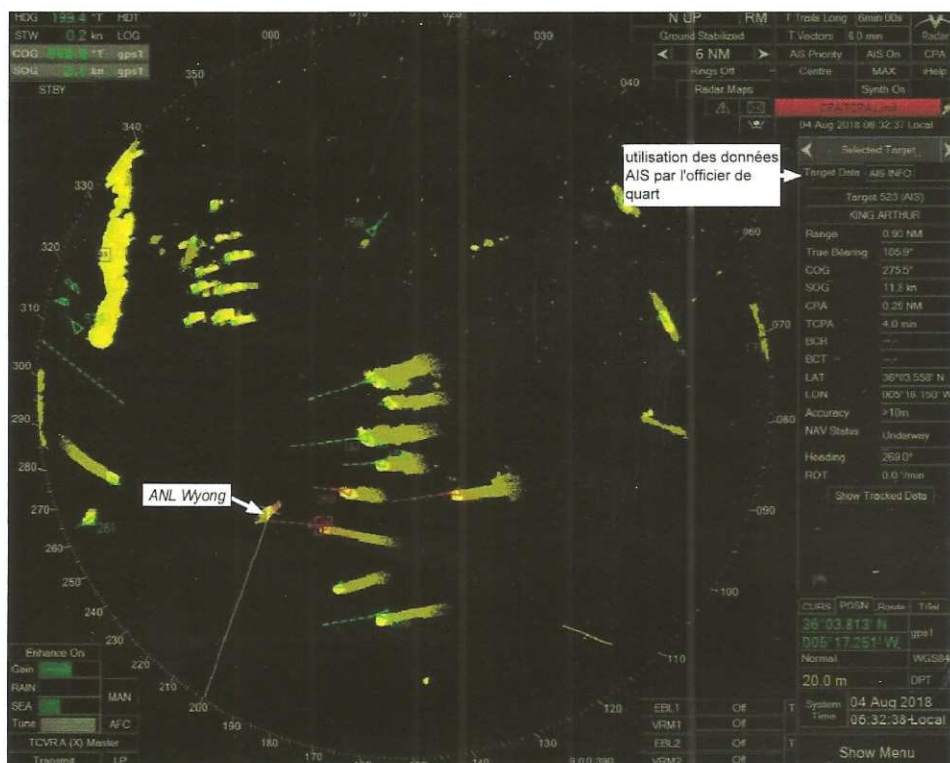


image 9 : Affichage radar tribord de l'ANL Wyong à 06h32 montrant trois contacts avec des valeurs CPA inférieures à 0,4 nm et des données AIS sélectionnées dans la section des données cibles

À partir des données de l'AIS, le commandant du King Arthur a établi que ce nouveau contact était celui de l'ANL Wyong et que d'après l'orientation du symbole AIS, il se dirigeait vers le sud-ouest. Le commandant a également constaté, d'après les renseignements de l'AIS, que l'ANL Wyong était en route utilisant un moteur. Au même moment, le second capitaine du King Arthur observait la situation et avait noté que le CPA prévu pour l'ANL Wyong était de 0,3 nm sur le côté tribord du King Arthur.

À 6h32, l'ANL Wyong était stoppé sans erre, au cap 197°. En raison du courant portant au nord-est, sa trajectoire et sa vitesse fond (COG et SOG) étaient 060° à 2,2 nœuds. L'officier de quart de l'ANL Wyong a continué l'examen de la situation. L'écran radar montrait toujours de nombreux contacts s'approchant de l'est avec trois CPA, dont celui du King Arthur, en dessous de la valeur de l'alarme et en rouge (image 9).

À 6h33, le second capitaine du King Arthur répond à un appel radio VHF du pétrolier.

À ce moment-là, la visibilité était très mauvaise dans un brouillard dense. Conscient du grand nombre de navires qui s'approchaient à bâbord et de la mauvaise visibilité, l'officier de quart de l'ANL Wyong a envoyé l'élève pont sur l'aile bâbord de la passerelle pour y faire la veille.

À 06h33, le second capitaine du King Arthur répond à un appel radio VHF du pétrolier Spread Eagle (image 8)

Transcription de la conversation radio VHF entre Spread Eagle et King Arthur :

Heure	Emetteur	Transmission
06h33:52	Spread Eagle	« King Arthur, King Arthur, Spread Eagle »
06h33:58	King Arthur	« Oui, parlez, c'est le King Arthur »
06h34:00	Spread Eagle	« Canal zéro six s'il vous plaît »
06h34:03	King Arthur	« Zéro six »
06h34:06	Spread Eagle	« Monsieur, Spread Eagle »
06h34:08	King Arthur	« Le nom du navire »
06h34:11	Spread Eagle	« Le King Arthur... hum... bateau... ah... c'est droit, droit devant vous, ceci, je vous le dis, quelles sont vos intentions monsieur »
06h34:20	King Arthur	« Quel est le nom du navire, quel est le nom du navire ? »
06h34:21	Spread Eagle	« Spread Eagle, Spread Eagle »
06h34:22	Jusqu'à 06h35:02	Pause dans les transmissions
06h35:02	Spread Eagle	« King Arthur, Spread Eagle »
06h35:04	King Arthur	« Oui, parlez »
06h35:14	King Arthur	« Spread Eagle, King Arthur »
	Spread Eagle	« Ah... oui monsieur, quelles sont vos intentions, monsieur »
06h35:21	King Arthur	« Ne vous inquiétez pas, nous avons CPA 0,6, d'accord, 0,6 CPA, d'accord, je change de cap sur mon côté tribord, ne vous inquiétez pas »
06h35:31	Spread Eagle	« D'accord monsieur, merci beaucoup pour votre... »

■ La collision

Au cours de la conversation radio VHF avec Spread Eagle, le commandant du King Arthur est venu sur tribord (image 10) pour mettre le cap au 300° dans l'intention d'éviter ANL Wyong en passant sur son arrière. Ce changement de cap visait également à augmenter le CPA du Spread Eagle, qui sortait du port.

Remarquant que le CPA de l'ANL Wyong n'avait pas augmenté comme prévu, le commandant du King Arthur a mis la barre tout à droite. Au même moment, l'officier de quart de l'ANL Wyong a remarqué que le CPA du King Arthur dimi-

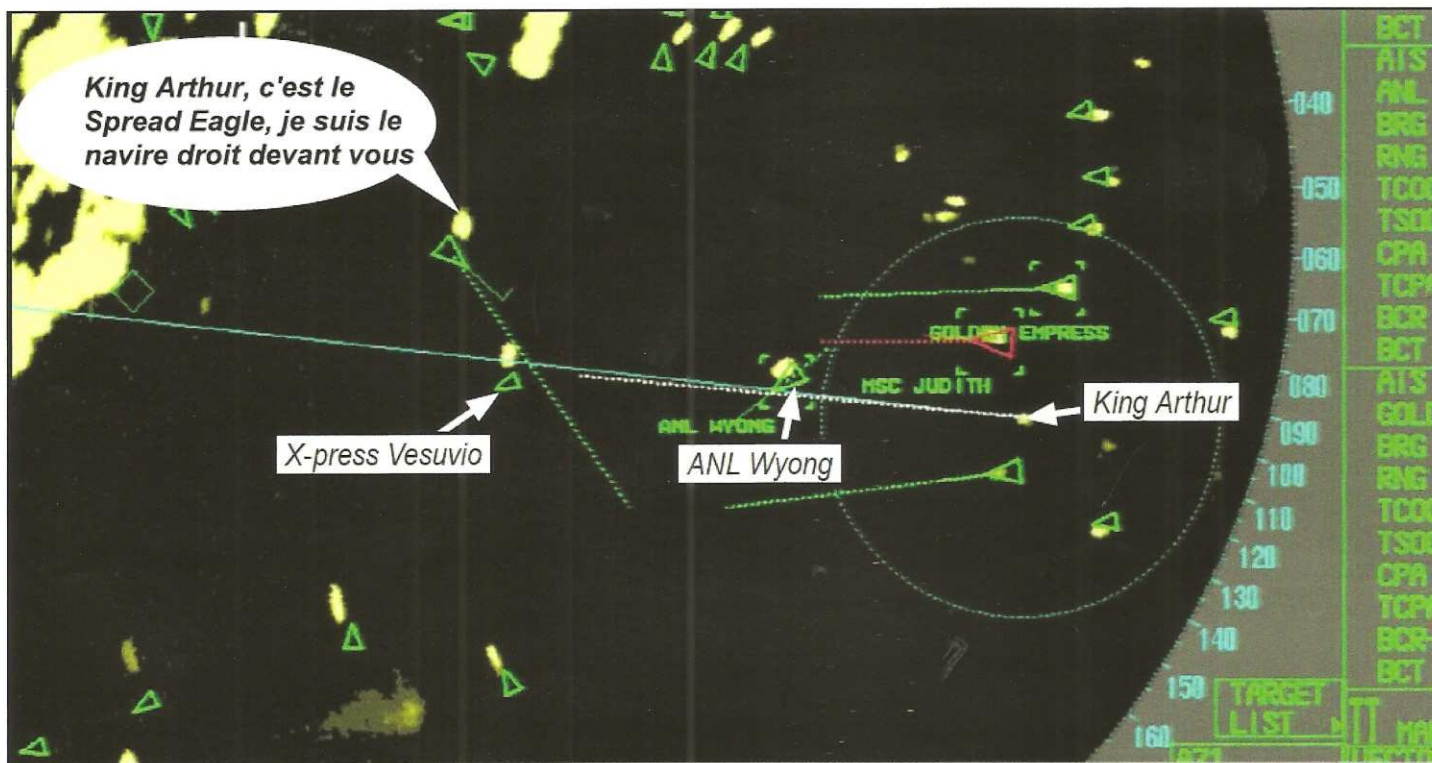


image 9bis : Détail de l'image radar du King Arthur lorsqu'il a été appelé par le Spread Eagle, montrant qu'il y avait trois navires que l'on pouvait considérer comme étant sur l'avant du King Arthur.

nuait, il a alors utilisé la radio VHF pour tenter d'établir des communications avec le King Arthur.

Quelques instants avant l'abordage, le commandant et le second capitaine du King Arthur ont vu les feux du pont exposé de l'ANL Wyong émerger de l'obscurité brumeuse devant eux. Les feux ont été repérés très près sur la proue sur bâbord. L'étrave bâbord du King Arthur a heurté le quart bâbord arrière de l'ANL Wyong à 06h36. Aucun membre de l'équipe de passerelle de l'ANL Wyong n'a vu le King Arthur, y compris l'élève pont, qui se trouvait sur l'aileron bâbord de la passerelle.

■ Après la collision

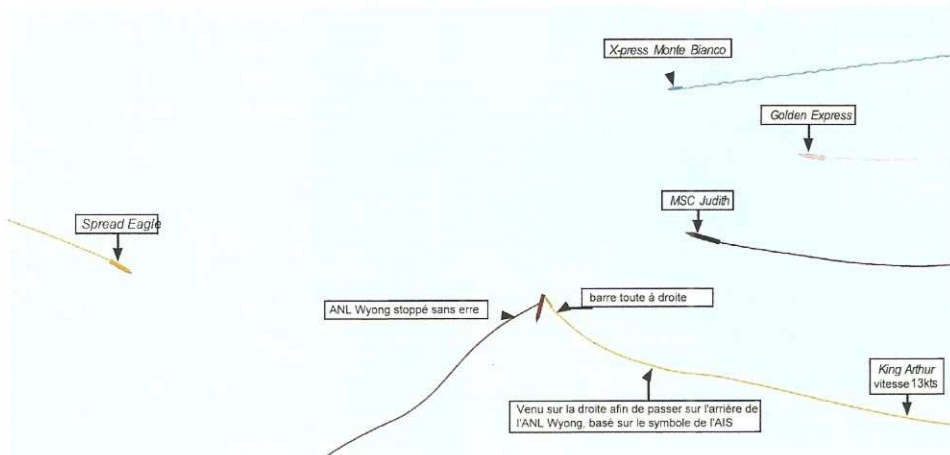
Immédiatement après la collision, le commandant du King Arthur a mis le gouvernail tout à gauche pour tenter d'écarter l'arrière de l'ANL Wyong.

Le commandant de l'ANL Wyong, qui se trouvait dans sa cabine, a entendu et ressenti une forte vibration, alors il a téléphoné à la passerelle pour demander à l'officier de quart ce qui s'était produit. L'officier de quart a demandé au commandant de se rendre rapidement à la passerelle.

À bord du King Arthur, l'équipage a été chargé d'investiguer les dommages, et il a rapidement été établi qu'il n'y avait pas d'entrée d'eau, mais que des dommages sérieux avaient été causés sur le dévers bâbord de l'avant.

Lorsque le commandant de l'ANL Wyong est arrivé sur la passerelle, il se rendit compte que, bien que rien n'ait été vu par l'équipe de la passerelle, il était fort probable que la collision ait eu lieu avec le King Arthur. Le commandant de l'ANL Wyong a alors appelé le VTS de Tarifa pour signaler la collision. Pendant ce temps, le second capitaine de l'ANL Wyong a dirigé une équipe de recherche pour recenser les dégâts. Il est vite devenu évident que l'ANL Wyong avait été heurté et troué sur bâbord arrière, au-dessus de la ligne de flottaison.

image 10 : traces de l'ANL Wyong et du King Arthur avant la collision



Le VTS de Tarifa a contacté les deux navires et leur a demandé de se rendre à Algésiras. Plus tard dans la matinée du 4 août, le King Arthur a mouillé près du port d'Algésiras et l'ANL Wyong est allé accoster. Après les inspections du contrôle par l'État du port, les deux navires ont été immobilisés sous réserve de l'achèvement des réparations.



image 11



image 12

Les deux navires ont été sérieusement endommagés par la collision. Une zone d'environ 14 x 3 mètres sur l'arrière bâbord de l'ANL Wyong a été éraflée, bosselée et percée. La coque a été crevée à plusieurs endroits (image 11). Le côté bâbord de la proue du King Arthur a été sérieusement endommagé (image 12).

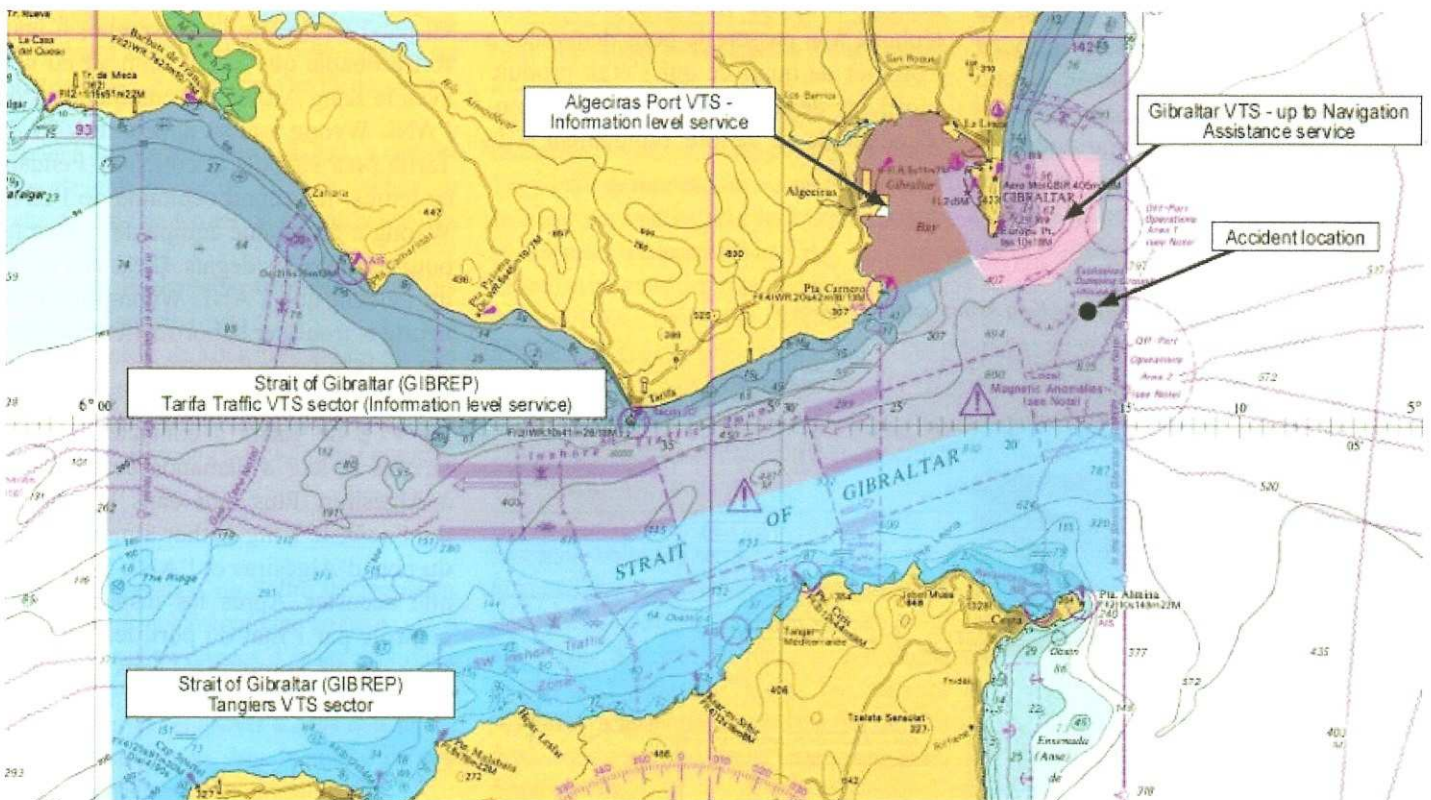
Observations :

- COLREG est la règle de base pour toute manœuvre d'anticollision.
- L'AIS, utilisant le GPS, donne des indications sur le fond, qui doivent être corrigées du courant pour donner cap et vitesse réels des navires identifiés.
- Les données du radar sont relatives à la surface de la mer et les seules fiables en anticollision.

- L'utilisation de la VHF permet de se mettre d'accord sur une manœuvre contraire aux COLREG donc néfaste, et distrait de l'analyse approfondie de la situation.
- Garder en tête que COLREG impose de manœuvrer largement et à temps. Rester sans erre au milieu d'un flot de navires est une sérieuse mise en danger quel qu'en soit le motif.

*Cdt F.X. Pizon
Vice-président de l'AFCAN*

image 13 : Les VTS de Gibraltar au moment de l'accident



La gestion des médias lors d'une crise maritime

Page du code ISM N° 61

■ Avant-propos

Un des piliers de l'application du code ISM est la préparation de la compagnie et de ses navires à répondre à toute situation d'urgence (§ 8). Toutes les compagnies, depuis 30 ans maintenant, ont mis en place un processus de gestion de crise au sein de la compagnie qui comporte normalement une procédure de relation avec l'extérieur lors d'une crise.

Cependant, presque toujours, dans cette procédure la partie relations entre la compagnie et les médias est soit inexistante ou tout simplement trop succincte, on en parle, c'est tout.

Malgré son importance, cette omission est tellement fréquente que notre rubrique ISM ne pouvait passer à côté.

■ Introduction

Aidés par «les toiles d'araignées» des réseaux modernes de communication, les médias sont à la suite d'un accident maritime une importante force, omniprésente, dont il faudra de toute manière tenir compte à nos risques et périls.

Cependant, avec une bonne approche, la compagnie maritime peut faire valoir le factuel et seulement le factuel.

A cela s'ajoute l'influence virale de l'ère numérique : tout le monde a un appareil photo sur son téléphone portable aujourd'hui et peut l'utiliser instantanément. *Le monde est vraiment un lieu public, personne ne peut échapper à la critique ou à la louange, aussi éloigné que soit l'accident.*

■ Gestion de la réputation de la compagnie

Des incidents majeurs dans toutes les sphères d'activité ont la capacité de détruire en quelques heures la réputation qu'une entreprise, qu'un opérateur a peut-être mis des décennies à bâtir.

Le transport maritime est une industrie particulièrement exposée à ce genre de menace.



Il existe en effet des risques importants inhérents à l'exploitation des navires et l'impact d'un incident de navigation peut être considérable avec de réelles conséquences humaines, environnementales et financières directement liées au navire et donc à la compagnie propriétaire ou exploitante, impliquée dans l'accident.

De plus, les catastrophes maritimes sont souvent très télévisuelles et les images associées à la victime ont un grand pouvoir au-delà des mots.

■ Les risques

Dans la plupart des régions du monde, le public a perdu confiance dans les informations données par les entreprises et même par les autorités publiques en cas d'accident (exemple Tchernobyl en France). De nombreux scandales passés

et des exemples de ces mauvais comportements signifient qu'aujourd'hui les entreprises concernées doivent travailler dur pour être écoutées et pour que leurs messages soient acceptés par le public, car il y a doute à priori.

Toutes les personnes impliquées dans le sinistre seront soumises à un examen minutieux par les médias et donc par le public.

Cependant, malgré la menace potentielle évidente pour la réputation, certains opérateurs maritimes ne se préparent pas correctement à la gestion médiatique d'un accident vis-à-vis du public.

Le résultat d'un tel échec est la perte de contrôle de la dimension publique de l'accident, transformant rapidement un incident majeur en crise. Le pire résultat pourrait même être : le retrait de la licence d'exploitation d'une entreprise



maritime (DOC /ISM) par une action formelle des autorités Ou par le retrait informel du soutien ou du business par les clients ou affréteurs et les autres parties prenantes.

Ce serait dommage car dans le transport maritime plus qu'ailleurs, le risque zéro n'existe pas.

Dès le début de tout accident maritime, une gestion efficace de la communication avec les médias doit donc être une priorité.

Cœur de l'effort de réponse, cette communication avec les médias et donc avec le reste du monde, ne sera efficace que si les systèmes de management et de réponse aux incidents ont été correctement planifiés et pratiqués et incluent un engagement solide des parties concernées.

Il y a deux groupes qui doivent travailler harmonieusement ensemble dans la réaction à l'intérêt des médias et donc de l'opinion public :

Premièrement l'équipe sur place, qui comprend le capitaine et l'équipage du navire, l'agent local et les sauveteurs.

Deuxièmement, l'équipe de direction au siège de l'entreprise.

De plus, au fur et à mesure que l'incident se déroule, il peut être approprié que les cadres supérieurs de la compagnie se déplacent sur le lieu de l'incident pour prendre en charge l'intervention et aussi pour être disponibles sur place pour dialoguer avec les médias et les autres parties prenantes.

■ Escalade RAPIDE

Un incident majeur peut devenir très rapidement un problème public majeur. Selon les circonstances, il peut s'écouler un certain temps avant que l'incident ne commence à susciter l'intérêt des médias et du public mais une fois que cela se produit, le niveau de pression sur les intervenants médiatiques peut passer de zéro à l'extrême en quelques minutes lorsque l'histoire devient spectaculaire. En cas d'accident, il n'y aura plus le temps nécessaire pour commencer à développer des plans et des systèmes de réponses. Si l'équipe de crise de la compagnie n'est pas préparée et entraînée auparavant, ce sera trop tard pour cela, elle perdra rapidement le contrôle de la

situation et sera la proie de l'attaque omnidirectionnelle et fulgurante des médias. En effet, lors d'un incident majeur qui aura suscité un intérêt international, il sera possible que l'équipe d'intervention réponde à plusieurs centaines de demandes de la presse chaque jour, il faut donc être prêt.

■ Les réseaux sociaux internet



et le journalisme

Aujourd'hui, toute personne disposant d'un téléphone mobile moderne peut prendre des photos et des séquences vidéo et les publier immédiatement sur Internet.

Cela signifie que même dans les régions reculées du monde, il est fort probable que des images de l'incident seront disponibles bien avant que les médias traditionnels ne déploient leurs moyens de collecte d'information.

Le «Costa Concordia», qui a heurté des rochers au large des côtes italiennes en janvier 2012, en est un parfait exemple. L'incident s'est produit dans la soirée, mais à l'aube, les écrans du monde entier ont été remplis d'images de l'accident, dont une grande partie a été prise par des passagers du navire.

Elles étaient accompagnées notamment de commentaires préjudiciables fondés sur des faits mais surtout sur des spéculations.

Les blogueurs et les utilisateurs des médias sociaux feront circuler rapidement informations et commentaires sur un incident et souvent de manière informelle brute mais avec un impact potentiellement important.

Les réseaux sociaux peuvent également être une source de nouvelles « pistes » basées sur le contenu révélateur, par exemple, de témoins ou de personnes proches des personnes impliquées dans l'incident.

■ La culture du blâme

La culture du blâme cherche des preuves instantanées, il y a « un procès par les médias » et des « conclusions » sont tirées rapidement dans les heures suivant l'accident.

De plus, la concurrence accrue entre les médias entraîne une demande croissante d'informations. Cela augmente également les exigences vis-à-vis des intervenants, car la soif d'informations et le nombre de personnes interrogées sera très important.

Cependant, a contrario cela offre aussi une opportunité. Le « vide d'information » peut apparaître, il sera aussitôt rempli de rumeurs, de spéculations, de critiques mais peut-être aussi de messages et documents choisis et fournis par la compagnie et ses intervenants. La demande croissante d'information signifiera aussi que les médias seront réceptifs à ce que la compagnie et les personnes impliquées ont à dire.

■ Les médias

Les médias continuent d'évoluer rapidement. La fin du XXe siècle et le début du XXIe siècle sont témoins d'une explosion du nombre de médias parallèlement à l'expansion d'Internet. Cela a eu un effet profond sur la « communication dans la gestion d'une situation de crise ».

L'intérêt est continu et plus intense : il n'y a plus de couverture unique de l'incident, les frontières nationales (frontières culturelles) sont brisées et l'heure de la journée est pertinente, c'est toujours « prime time » quelque part. L'appétit pour les nouvelles 24 heures sur 24 est insatiable et l'incident sera, dans tous les cas, diffusé en temps réel. Les petits détails et événements seront analysés et ils ont le dangereux potentiel de traiter l'incident dans toutes les directions.

Les nouveaux journaux TV/radio fonctionnent en temps réel et sont à bien des égards les médias les plus importants, étant donné que les articles qu'ils publient seront la principale source d'informations pour les autres médias.

Cependant, heureusement, les articles de presse a priori plus sérieux ont la réputation d'offrir des reportages plus précis et plus justes.

■ TV et radios

Télévision : s'il existe une distinction entre les informations générales, les informations en continu, les documentaires, les chaînes de télévisions régionales et les opérateurs nationaux/internationaux, ils ont tous en commun une chose : Ils ont besoin d'images.

Plus les images sont dramatiques, plus l'histoire peut être mise en évidence.

Ils ont également besoin de personnes interrogées et rechercheront toute personne autorisée à commenter et, par le biais « d'invités », parfois toute personne ayant un point de vue sur la question.

La radio est rapide et réactive mais avec un soutien technique limité pour traiter les histoires médiatiques complexes.

■ Principes de gestion des médias de la part de la compagnie de navigation

Dès le début, il est essentiel que les informations fournies par la compagnie soient exactes et basées sur des faits connus. Ceci est particulièrement important s'il y a des blessés ou des morts.

La spéculation doit être évitée : rien ne doit être publié officiellement si on n'est pas certain que ce soit vrai. Cela peut signifier qu'il n'y aura pas grand-chose à dire dans les premières étapes et qu'il y a donc un besoin d'informations générales à ce stade.

La clé est d'établir la compagnie comme la source d'information faisant autorité sur l'incident et de maintenir cette crédibilité grâce à un flux régulier d'informations significatives.

Rien de substantiel ne doit être caché,

même si c'est dommageable à la compagnie, car cela finira par être découvert de toute manière, et les conséquences seront pires !

Bref, le public accepte que des accidents arrivent. Il n'accepte pas d'être induit en erreur.

Le moment de la diffusion des infos est important et doit s'accompagner d'une préparation appropriée pour faire face.

Malgré tous les changements dans les médias, les fondamentaux du journalisme n'ont pas changé et le principe d'un engagement réussi et sûr avec les médias lors d'un incident majeur reste le même.

L'objectif d'une bonne gestion des médias est simple : trouver le juste équilibre entre la coopération et la compréhension des exigences des médias et la protection des intérêts de la compagnie.

Un juste équilibre et de bonnes relations conduiront à une couverture plus sereine de l'accident.

Pour trouver le bon équilibre, les intervenants doivent reconnaître que le journalisme est, dans la plupart des cas, une entreprise commerciale avec un produit à vendre le plus possible et que *les «bonnes nouvelles» ne sont pas nécessairement attrayantes.*

Les médias seront presque toujours intrusifs et trop agressifs au goût de la compagnie. Il est irréaliste de s'attendre à une couverture médiatique éclatante de positivité même si l'incident est bien géré.

Et dans tous les cas, les chefs d'entreprise peuvent être les architectes de leur propre chute en étant des communicateurs défensifs, non préparés ou médiocres.

Les médias veulent typiquement des

nouvelles : une histoire forte, un conflit, une émotion, le grand et le puissant se trompant ou en faute, ou encore des faits pour une cause écologique à la mode, s'il y a une pollution par exemple.

Quelle que soit la nature de l'incident, les journalistes voudront toujours connaître les détails de l'incident : ce qu'il s'est passé, pourquoi, où, y a-t-il des blessés ou des morts, qui est à blâmer, que fait la compagnie à ce sujet et quand le faitelle et aussi quels sont les coûts ?

En même temps, aujourd'hui, il y aura des questions génériques sur notre industrie, deux exemples pourraient être les normes appliquées et le niveau de prise en compte des règlements de sécurité internationaux, et encore bien sûr un possible manque de préoccupation pour l'environnement maritime.

■ Planning et préparation

Toute organisation engagée dans des activités comportant des risques pour la vie, l'environnement, les biens ou ses propres activités doit avoir en place un plan de gestion des incidents majeurs à jour.

Dans un SMS, en conformité avec le code ISM § 8, il s'agit de la préparation aux situations d'urgence de la compagnie et de ses navires.

Le plan de préparation doit être bien compris et accessible à tous ceux qui pourraient en avoir besoin, doit être répété et pratiqué régulièrement et doit contenir des instructions sur la façon dont les médias traitent un accident.

Les caractéristiques d'un tel plan sont qu'il doit être court et simple, dans un format facilement utilisable et accessible à tous ceux qui en ont besoin. Des recommandations pratiques d'excellente qualité ont été fournies par l'OMI il y a longtemps.

Ce plan doit être régulièrement mis à jour et doit intégrer les enseignements tirés des accidents de la navigation en général et également d'autres industries, le cas échéant. Ce qui implique un suivi général de la documentation internationale de la part des responsables du SMS.

■ Journaux imprimés et magazines

La croissance des médias électroniques a affaibli l'importance des médias imprimés traditionnels. Au moment où les consommateurs lisent la presse écrite, ils



sont probablement déjà bien conscients de l'incident à partir d'autres sources.

Mais la presse écrite a une capacité beaucoup plus grande pour de nouvelles analyses plus approfondies, des reportages et des commentaires éditoriaux, ce qui la rend extrêmement puissante en tant que leader d'opinion pour le public et pour les officiels.

Elle a également une diffusion massive qui génère en elle-même une pression politique, en particulier si un journal lance une campagne ciblée.

Cependant, la plupart des journaux exploitent un service d'actualités sur Internet, utilisant généralement un mélange de leurs propres ressources et le flow de la presse.

■ Gestion pratique des médias



Si le lieu de l'incident est accessible et qu'il est d'une certaine durée, le centre de gravité de l'intervention de la compagnie se déplacera vers le site de l'incident. Dans ces circonstances, la direction de la compagnie aura probablement été déployée sur place.

La décision de tenir une conférence de presse dépendra dans une large mesure du nombre de médias présents sur les lieux, de la disponibilité de cadres supérieurs pour diriger la conférence et de la qualité et de la quantité des informations disponibles.

La conférence sera généralement présidée par un conseiller média professionnel qui présentera les participants. Ceux-ci doivent être des personnalités importantes de la compagnie. Le personnage le plus haut placé fera une brève déclaration et prendra ensuite les questions de l'auditoire modérées par le professionnel.

Des réponses anticipées doivent être préparées et pratiquées selon les questions probables.

Une «stratégie de com» efficace pour clore la conférence de presse de manière digne, sans qu'une polémique ne se développe, doit être planifiée et exécutée par les professionnels de la compagnie.



■ Exemple de plan d'urgence/ médias

Introduction décrivant la portée du plan dans le contexte de la compagnie :

- Armement de la cellule de crise dans le cadre de la préparation de la compagnie à répondre à toute situation d'urgence en conformité avec le code ISM § 8.
- Explication du processus d'escalade par lequel les membres de la chaîne de commandement sont informés de l'incident et du processus de prise de décision pour déterminer la réponse requise.
- Schéma de l'organisation de la cellule de crise de la compagnie en cas d'incident.
- Check-lists des actions immédiates pour les différents rôles de l'équipe de crise.
- Directives sur la communication avec les proches des personnes impliquées qui doivent couvrir la possibilité de blessures graves et bien sûr de décès (Ceci devrait être cependant séparé de l'effort d'information des médias).
- Processus de gestion du flux d'informations, d'obtention d'approbation éventuelle des mesures prises et de diffusion d'informations publiques.
- Explication des lieux et des ressources qui seront utilisés pour gérer la crise.
- Liste de contacts à jour et accessible pour tous les acteurs clés et leurs suppléants.

Outre le plan d'intervention, des informations clés sur la compagnie, ses navires, son personnel, ses antécédents en matière de sécurité, etc., doivent être facilement accessibles.

Des images appropriées en haute résolution des navires doivent être disponibles

pour être utilisées par les médias, le cas échéant y compris les cartes nautiques du lieu de l'accident.

■ Formation continue

Le plan de gestion des incidents majeurs sera inutile s'il est laissé « sur une étagère ».

Le personnel doit être formé pour comprendre le plan et le rôle de chacun dans celui-ci.

Il doit être soumis à des tests périodiques à l'aide de scénarios réalistes à chaque fois.

Une telle formation doit bénéficier de l'engagement de toutes les personnes clés et de la direction.

La fréquence des exercices est clairement une question qui appartient à la compagnie, mais on considère qu'une formation continue inférieure à un exercice annuel sera insuffisante (1 par trimestre est jugé raisonnable).

La formation et la pratique du traitement des médias à chaque exercice sont essentielles

■ NB sur la conférence de presse

Sauf à être parfaitement entraîné, la conférence de presse est un chose très difficile et nécessite d'être conduite par des professionnels pour limiter les risques de catastrophe médiatique.

En temps normal, pour une petite compagnie, donc sans professionnel de la communication, il est déconseillé d'organiser une conférence de presse.

Les interviews ciblés par les médias TV ou radio ou journaux suffiront, en prenant toutes les précautions ci-dessous.



■ Interviews par les médias

Le choix de la personne interviewée est un élément clé et personne ne devrait subir une interview TV/radiodiffusée sans formation préalable.

Les messages et les réponses doivent rester simples et toute tendance à la véhémence ou à l'argumentation doit être supprimée. La personne interrogée doit être forcément bien informée sur l'incident.

Lors d'un incident prolongé, la demande d'interviews régulières sera grande et peut finir par dominer le porte-parole officiel de la compagnie.

NB : Il faut faire la différence entre une entrevue en direct et une entrevue enregistrée. Dans de nombreux cas, une entrevue en direct offrira la meilleure occasion de faire passer des messages positifs.

Tandis que les entrevues enregistrées seront éditées et converties en programmation plus tard. Faites attention alors aux commentaires sortis de leur contexte. Les médias sont des spécialistes pour tronquer des réponses, jusqu'à mettre parfois un doute sur le texte lui-même.

■ Cohérence du message et de la messagerie

Dans toutes les communications, la cohérence du message est essentielle. Les

informations et les déclarations fournies aux différentes parties prenantes peuvent être présentées différemment, mais le contenu doit être le même.

Il est également essentiel qu'il y ait une coordination entre toutes les différentes organisations parties de l'incident (sauveteurs, administration compétente) et qu'il y ait un accord sur le contenu des communications.

En pratique, parvenir à un tel accord peut être difficile car il y aura des tensions et des exigences différentes.

La gestion des relations avec les autres intervenants dans le cadre d'un effort de réponse plus large est cruciale pour garantir un bon résultat.

Le modèle d'intervention en cas d'incident adopté aux États-Unis renforce cette cohérence en établissant un centre d'information conjoint composé de toutes les parties concernées sous la direction du commandant de l'incident (on scene commander) et par lequel toutes les communications publiques sont acheminées.

■ Comportement et gaffes

Il est essentiel que tous ceux qui sont liés à l'incident reconnaissent pendant toute la durée de l'incident qu'ils sont sous les projecteurs et qu'ils ne sont jamais «en dehors du service».

D'autre part, nul ne doit s'engager avec les médias sans autorisation de la compagnie et les personnes autorisées ne

doivent pas faire de déclarations non préparées ou imprévisibles. Les blagues et les plaisanteries apparemment légères peuvent être dévastatrices. Il existe de nombreux exemples de commentaires apparemment désinvoltes mais finalement offensants et portant atteinte à la réputation de l'individu ou de la compagnie.

Le personnel peut être particulièrement vulnérable, s'il séjourne dans des hôtels qui peuvent être partagés par les médias et les intervenants.

On n'est jamais « en congé » et il faut faire preuve de prudence dans toutes les conversations. Rien n'est vraiment «off the record», JAMAIS !

■ Conclusion

Il est tout à fait possible de s'engager en toute sécurité et efficacement avec les médias et, ce faisant, de fournir une information nécessaire au public.

Le public a le droit de savoir ce qui s'est passé et ce qui est fait au sujet de l'accident. Mais un tel engagement n'a de chances de réussir que s'il a été réfléchi à l'avance, que des plans ont été créés et que le personnel a été formé et testé en continu lors d'exercices réalistes. Au cours de la gestion de crise, le niveau de pression augmentera rapidement, cela doit être bien compris par tous.

Enfin la diffusion précoce d'informations exactes est fondamentale : le fait d'être rapidement mis en avant par le personnel senior, de travailler avec les médias plutôt que contre eux, de maintenir un flux d'informations et d'être réactif aidera à protéger la réputation de la compagnie, qui aujourd'hui tout au moins pour les petits, est une question de survie.

Avec l'aide de James HERBERT de «GEM communications limited» et sa contribution dans le document «Casualty Management Guidelines» du Nautical Institute ed 2012

***Cdt Bertrand APPERRY
bertrand.apperry@orange.fr
Août 2023***

***Membre de l'AFCAN
Membre HYDROS, AFEXMAR.***



* Des formations «gestion des médias en situation de crise», ciblées «transport maritime» sont disponibles depuis longtemps sur le marché surtout anglo-saxon, et les affréteurs eux aussi de plus en plus soucieux de leur image de marque, exigent que les cadres de terre et les capitaines de navires en soient diplômés.

** Deux cas types d'accidents célèbres y sont souvent étudiés sous l'angle de piètre liaison avec les médias : l'échouement de l'Exxon Valdez et la perte du Costa Concordia.

Il était une fois la Covid aux Caraïbes

Au cours du mois de mars 2020, très exactement le 15 dans l'Hexagone, la sentence est tombée : mesures de prophylaxie et confinement sévère pour la grande majorité de la population mondiale. La Covid (Corona Virus Disease) est là, et, après l'explosion localisée en République Populaire de Chine, le nuage toxique se répand sur l'humanité toute entière et les Etats sont en effervescence.



Le virus ne connaît pas de frontières et la pandémie qui affecte l'humanité provoque un désordre sans nom en même temps qu'une vague de décès parmi les plus fragiles d'entre nous. Les marins n'échappent pas à la règle et d'autant moins que la nature de notre activité induit des échanges croisés multiples qui décuplent les risques de contamination. La mise en œuvre de quarantaines et les cloisonnements qui en résultent sont censés assurer la pérennité des échanges commerciaux par voie maritime en préservant les équipages de la contagion. Les armements et les Etats prennent des mesures strictes, parfois très coercitives, afin de juguler les risques et de ne pas interrompre les flux commerciaux dont les enjeux sont considérables au plan sanitaire bien sûr mais presque tout autant d'un point de vue financier.

Il en résultera une belle cacophonie « réglementaire » et les mouvements d'équipage en seront affectés, provoquant des durées d'embarquement de près de douze mois pour nombre d'entre nous et ce, en dépit de toutes les règles internationales (MLC) en vigueur. On en parlera peu dans les médias, oserais-je dire une fois de plus, et les marins paieront un tribut augmenté afin d'assurer la continuité du service.

C'est dans ce contexte que j'appareille, aux commandes du LNG Unity, navire gazier de 154 000 m³ de la compagnie GAZOCEAN au départ de Cameron (LA/USA) et à destination de Cristobal (Panama) en ce dimanche 21 mars 2021 à 07h21 (TU-5) équipage au complet de

32 marins et officiers, navire chargé partiellement à 110 000 m³ de GNL.

Une importante relève a été effectuée la veille et tous les embarquants répondent aux exigences réglementaires de vaccination et de quarantaine ainsi qu'aux prescriptions sanitaires de la compagnie. De plus, les marins philippins sont assujettis à un régime qui leur impose une période de quarantaine pendant les 15 jours précédant leur départ accompagnée d'un test Covid à l'entrée et à la sortie du centre de rétention.

En cas de test positif à la sortie, leur départ sera différé autant que nécessaire.

Dès leur arrivée sur le sol US, un dernier test est effectué avant embarquement conformément aux exigences des différents acteurs (compagnie, terminal gazier, Etat... bref), la filtration est maximale et les mesures prises sous l'égide de l'OMS semblent à la hauteur du risque encouru.

Mais c'est sans compter sur la surnoisie virulente de SARS-COVID19 !

Le mercredi 24 mars 2021 vers 08h30 (TU-5) un marin philippin (que nous appellerons Juan afin de préserver son anonymat) âgé de 37 ans et en bonne santé apparente demande à être vu à l'infirmier se plaignant de douleurs abdominales.

Sur la table d'examen et après une palpation de l'abdomen au niveau du diaphragme il dit se sentir mieux en position allongée et au vu des paramètres vitaux mesurés et normaux, en concer-

tation avec le second capitaine, je lui administre 1 gramme de paracétamol et l'envoie se reposer dans sa cabine pour le reste de la matinée et lui demande, s'il se sent mieux, de ne reprendre son activité que l'après-midi.

Vers 16h00 ce même jour Juan est toujours souffrant, il respire avec difficulté et les paramètres vitaux sont nettement dégradés (fièvre à 40° C et oxymétrie à 93%).

Après une minutieuse et rapide évaluation de la situation faite conjointement avec le second capitaine, je décide de recourir à une téléconsultation médicale en urgence auprès du CCMM Purpan au moyen de l'unité mobile TELEMED pour une transmission rigoureuse des paramètres enregistrés doublée d'un appel téléphonique pour la description des symptômes observés par nous à bord. En fin de conversation avec le médecin du CCMM Purpan et après son analyse des données transmises le diagnostic tant redouté tombe : Juan est très probablement infecté par le Sars-Covid 19 et le médecin recommande une MEDEVAC dès que possible vers l'hôpital le plus proche tout en nous transmettant ses premières prescriptions de soins et surtout d'oxygénothérapie en urgence.

C'est la grosse tuile au milieu de nulle part entre le Honduras et la Jamaïque ! (Position : L = 16°40' Nord ; G = 080°06', 7 Ouest)

Tout d'abord au plan médical, car le pronostic vital de Juan est probablement en-

gagé - la suite nous le confirmera - il faut agir vite. Ce que je fais en décidant de dérouter le LNG Unity et à 17h00 nous faisons route sur Kingston (Jamaïque). C'est le port qui présente le plus d'atouts en termes de proximité, de capacité à dispenser des soins et procéder à une MEDEVAC appropriée, immédiate et sûre. La suite nous révélera des difficultés que j'avais sous-estimées liées à la pandémie qui frappe également très durement la Jamaïque.

Dans le même temps il faut protéger l'équipage et réorganiser la vie à bord immédiatement, ce que le second capitaine prend en charge avec le plus grand soin car nous avons mesuré ensemble l'ampleur du danger qui nous menace. Les mesures suivantes de quarantaine et d'isolement sont prises sur le champ et elles vont se révéler salutaires :



- Seules les tâches essentielles de quart passerelle et de routine seront effectuées.
- Chacun des membres d'équipage restera confiné seul dans sa cabine.
- Les repas seront préparés par le personnel de cuisine exclusivement et, de la même façon, servis sur des plateaux individuels selon un type d'organisation « room service ».
- L'usage de l'ascenseur est restreint aux urgences (sauf incendie bien sûr puisque c'est habituellement interdit dans ce cas...) ainsi qu'à la livraison des repas afin d'éviter au maximum la promiscuité ainsi que les risques d'encombrement.
- Le mode recyclage de l'air conditionné est proscrit.
- Le patient est logé et confiné à l'hôpital du bord, une seule personne (le Second) étant autorisée à être au contact aux fins de soins, de contrôles, de délivrance de médicaments et de nourriture. Je ferai moi-même des visites et contrôles ponctuels en utilisant les protections

adaptées et en gardant une distance suffisante de sécurité.

- Des annonces et des informations seront régulièrement diffusées à l'équipage confiné et consigné en cabine.
- La température corporelle de chaque membre d'équipage sera relevée et enregistrée 2 fois par jour comme d'habitude depuis le début de la pandémie. Les précautions usuelles et recommandées « Covid » seront affichées et rappelées (port du masque facial et de gants, distance de sécurité, lavage de mains fréquent et usage de gel hydroalcoolique, pas de rassemblements ni de crachats ou d'éternuements non contrôlés, etc.) bref : la totale !

Par la suite un allègement sera mis en place en invitant les marins à un tour de pont quotidien en solo et en respectant les horaires, les espaces et le sens de circulation établis de façon à éviter tout contact.

En parallèle, j'active la cellule de crise de la compagnie qui devra se charger d'alerter les équipes d'interventions locales à l'arrivée à Kingston (agents et autorités diverses). La cellule de crise de l'affréteur et propriétaire du navire (TOTAL à ce moment-là) entre également en jeu et tout est mis en œuvre pour m'épauler dans la gestion de cet événement en coordination avec la direction de la compagnie et les autorités du pavillon RIF via le MRCC Gris-Nez.

Ce sont tous ces intervenants qui contribueront à conduire efficacement cette bataille vers une issue heureuse.

Bataille ?... C'est le mot et la première étape est de parvenir à garder un niveau d'oxygène suffisant pour assurer l'oxygénothérapie et la survie de Juan car à raison de 7l/min il me reste moins de 48 heures d'autonomie.

Au vu des réserves, même si par chance elles ont été très largement augmentées*

(dix fois supérieures à la dotation réglementaire), la marge libre reste courte, il faut faire vite, alors : en avant toute maximum sur Kingston où nous prenons le mouillage le jeudi 25 mars 2021 à 07h50 (position L = 17°53' Nord ; G = 076°46',4 Ouest).

Les formalités administratives locales passées, ma première requête consiste en un réapprovisionnement urgent d'oxygène médical car à cette allure les réserves s'épuisent à vue d'œil et il convient d'agir au plus vite car il ne me reste qu'une trentaine d'heures avant épuisement des réserves d'O₂, c'est très court compte tenu du contexte de pénurie qui affecte lourdement la République Jamaïcaine qui est elle aussi gravement touchée par l'épidémie et ne sait plus où donner de la tête.

C'est la raison pour laquelle le Jamaican Ministry of Health refusera d'accepter Juan sur le territoire jamaïcain sauf pour une MEDEVAC extemporanée par voie aérienne vers un autre pays et organisée par nos soins, charge au bord de débarquer le patient, les Coast Guards refusant aussi d'utiliser leur personnel et leurs embarcations pour effectuer le transport vers la terre.

L'agent maritime a été informé par avance de mes besoins et après de fastidieuses tractations croisées avec le bord et le service achat de GAZOCEAN il finit par livrer des bouteilles d'oxygène en quantité suffisante et en plusieurs expéditions : fin de la première étape !





Après quelques échanges parfois âpres avec les autorités nous tombons d'accord sur un protocole d'évacuation qui se fera le samedi 27 mars 2021 à 05h47 en utilisant l'embarcation de secours rapide (FRB) du LNG Unity sous la conduite d'un lieutenant assisté d'un officier mécanicien : fin de la deuxième et douloureuse étape !

Douloureuse car, jusqu'au dernier moment alors que les réserves d'oxygène étaient proches de zéro Juan était en grande difficulté respiratoire, aux limites de l'asphyxie et tout ça à cause de l'attente trop longue de l'arrivée de l'ambulance sur le quai, conséquence des interminables atterroissements des administratifs locaux.

Finalement, quelques temps après avoir été pris en charge par une ambulance, Juan devait être conduit jusqu'à l'aéroport de Kingston d'où il s'envolait par avion privé vers Fort-de-France où il fut accueilli à l'hôpital Pierre Zobda-Quitman. Ouf ! ... il était grand temps ! Pour mener à bien cette troisième étape cruciale tous les acteurs déjà cités ont dû déployer beaucoup d'énergie, et je ne les en remercierai jamais assez, afin de coordonner l'évacuation et de faire accepter Juan en Martinique également touchée par la Covid et qui ne voyait pas d'un très bon œil l'intrusion dans son hôpital (CHU) déjà bien surchargé d'un malade lourdement affecté.

Heureusement l'effet du pavillon RIF a été déterminant pour venir à bout

des quelques maladroitesses et inopportunités réticences locales et le lendemain dimanche 28 mars 2021 je recevais un message de suivi m'assurant que Juan était sauf et qu'il souffrait d'une sévère maladie pulmonaire. Mission accomplie : le marin est sauvé !

Mais dans ce genre d'évènement ça n'est jamais tout à fait fini et nous étions devenus « les pestiférés des Caraïbes » ... plus personne ne voulait de nous ! qui voudra bien accueillir 31 marins devenus des « cas contact » infréquentables ? nous nous imaginions déjà en « Flying Dutchman » errant dans les eaux Caraïbes assis sur notre bonbonne de gaz à la dérive ! ... c'est fou cette tendance des marins à imaginer des horreurs !

Après plusieurs échanges avec la compagnie et l'affrètement (car n'oublions pas que le navire était toujours chargé) j'ai pu défendre la meilleure option à mon sens consistant à obtenir un blanc-seing sanitaire dans les eaux territoriales françaises les plus proches et les plus maniables pour les opérations à venir, à savoir Fort-de-France en Martinique.

Et c'est ainsi qu'après plus de 10 jours de mouillage devant Fort de France, deux séries de test Covid espacées conformément aux règles sanitaires et de nombreux échanges avec les autorités locales, le LNG Unity a pu retrouver un statut le rendant à nouveau fréquentable et l'équipage une vie normale et un grand sourire de soulagement !

En conclusion, je tiens une fois encore à saluer l'efficacité et la réactivité de la direction de GAZOCEAN au moment des faits ; la disponibilité et l'action exemplaire de la cellule de crise de TOTAL qui a su mettre tous les moyens techniques et financiers indispensables au succès d'une telle entreprise ; le grand

professionnalisme des médecins et des équipes du CCMM Purpan dont l'action a été déterminante dans la survie de Juan et qui rendent la vie des marins au long cours plus sereine et plus sûre tous les jours; l'écoute attentive et la grande compétence des personnels du MRCC GRIS-NEZ qui m'ont été d'un grand secours pendant les moments les plus difficiles de cet épisode; le sens des priorités et la bienveillance du département Achats de GAZOCEAN qui a réalisé des poussoirs pour approvisionner l'oxygène



en temps et en heure et enfin j'exprime ma plus grande reconnaissance à chacun des membres d'équipage présents lors de cette crise et salue leur dignité et leur comportement exemplaires qui nous ont permis de sortir sains et saufs de ce funeste évènement.

J'aurais aimé ne jamais avoir à vous raconter cette histoire mais le sort en a décidé autrement, je n'y peux rien, cependant dans ces instants j'ai quand même rencontré de belles personnes.

Chaleureuses félicitations et remerciements à toutes et à tous qui m'avez aidé et soutenu, et longue vie à Juan !

*Commandant Jacques Casabianca,
membre de l'AFCAN*



* : la dotation réglementaire en oxygène au moment des faits était de 2 unités de 5l/180 bars et elle avait été considérablement augmentée de deux bouteilles de 45l/200 bars suite à des incidents respiratoires légers ayant affecté des marins après des inspections de ballasts. Cela a été déterminant dans la survie de Juan. Il est aussi important de signaler que, suite à cette crise majeure, GAZOCEAN a décidé d'équiper ses navires d'appareils respiratoires individuels générateurs d'oxygène et a suggéré aux autorités maritimes françaises d'adapter les textes en conséquence.

Textes publiés au Journal officiel au 3^e trimestre 2023 (N°38)



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

- **Décret n° 2023-578 du 7 juillet 2023** portant publication de la résolution 2020-II-22 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relative à l'amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de la police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) par l'adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1), adoptée à Strasbourg les 2 et 3 décembre 2020 (1)
Texte NOR : EAEJ2318014D, publié au JORF n° 0158 du 9 juillet 2023
- **LOI n° 2023-629 du 20 juillet 2023** autorisant la ratification de la résolution A.1152 (32) relative aux amendements à la convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale (1)
Texte NOR : EAEJ2229871L, publié au JORF n° 0167 du 21 juillet 2023
- **LOI n° 2023-653 du 23 juillet 2023** autorisant la ratification du protocole du 30 avril 2010 à la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (1)
Texte NOR : EAEJ2226887L, publié au JORF n° 0170 du 25 juillet 2023
- **LOI n° 2023-659 du 26 juillet 2023** visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime (1)
Texte NOR : PRMX2308933L, publié au JORF n° 0172 du 27 juillet 2023
- **Décret n° 2023-793 du 18 août 2023** portant publication des décisions CM-I-22-5.2.1, CM-I-22-5.2.2 et CMI-I-22-5.2.3 du 1er juin 2022 et CM-II-22-5.2 du 30 novembre 2022 relatives à l'adoption d'amendements au règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM) (1)
Texte NOR : EAEJ2322031D, publié au JORF n° 0192 du 20 août 2023
- **Arrêté du 27 juillet 2023** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 130)
Texte NOR : PRMM2321138A, publié au JORF n° 0195 du 24 août 2023
- **Arrêté du 27 juillet 2023** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 140)
Texte NOR : PRMM2321144A, publié au JORF n° 0195 du 24 août 2023
- **Arrêté du 1^{er} août 2023** fixant pour l'année 2023-2024 le montant des droits de scolarité pour les diplômes nationaux préparés à l'Ecole nationale supérieure maritime
Texte NOR : PRMM2321671A, publié au JORF n° 0207 du 7 septembre 2023
- **Arrêté du 24 août 2023** modifiant l'arrêté du 10 août 2015 relatif aux conditions de prise en compte du service en mer à bord d'un navire pour la délivrance ou pour la revalidation des titres et attestations de formation professionnelle maritime
Texte NOR : PRMM2322932A, publié au JORF n° 0221 du 23 septembre 2023
- **Arrêté du 11 septembre 2023** établissant la liste des membres du conseil d'administration de l'Etablissement national des Invalides de la marine (ENIM)
Texte NOR : PRMM2324519A, publié au JORF n° 0226 du 29 septembre 2023
- **Décision du 20 septembre 2023** portant validation du programme de formation et des modalités d'évaluation du cursus de formation initiale pour l'obtention du diplôme d'élève officier de 1^{re} classe de la marine marchande et du diplôme d'études supérieures de la marine marchande
Texte NOR : PRMM2325208S, non paru au Journal officiel mais publié au Bulletin officiel de la Transition écologique... et de la Mer le 22 septembre 2023



INTERVENTIONS DU CESMA À L'UE ET D'ICS/IFSMA À L'OMI SUITE À LA PIRATERIE DU GALAXY LEADER

Extract from CESMA letter to EU institutions November, 21st 2023

The situation in Red Sea is becoming complicated with the latest hijacking of the car carrier Galaxy Leader. In the busy lane connecting Europe with Far East there are a lot ships sailing in that area and a lot of our members are in that area every day in danger of being hijacked.

Confederation of European Shipmasters Associations (CESMA) strongly protests against any actions endangering crew members on board commercial ships. Being part of world supply chain, the seafarers are important link ensuring the transportation of goods from one place to the other. Without them there will be almost no goods in the shops.

Up to now ships and seamen had been taken hostages because of economical reasons. However, in this last case, we face the political issues. That means the methods to solve the problem lay in the hands of politicians. CESMA urges EU Institutions, EU Parliament and EU Commission to take appropriate actions to release all (not only EU) seafarers taken as hostages and to consider sending military forces in the new high-risk area near the coast of Yemen to reduce the risk of attacks to merchant vessels.

We, at CESMA, are ready to cooperate with all the parties concerned and we'll give our professional expertise for the matter to be solved. Of course, we'll continue monitoring the situation. We hope the Red Sea, as one of the focal points of world shipping, will remain a safe and free passage to all seafarers.

Furthermore, EU Institutions have to cooperate in the international level with UN and IMO as specialized agency of the United Nations and global standard-setting authority for the safety, security and environmental performance of international shipping to raise the matter in the UN and its Security Council and to take diplomatic steps to ensure safer working conditions at sea for all seafarers on all oceans as per terms stated in UNCLOS.

ICS / IFSMA joint statement – agenda item 11 – December 04th 2023

On behalf of ICS & IFSMA, we would like to highlight to Assembly our serious concerns regarding the recent attacks against commercial ships transiting the southern Red Sea and the Gulf of Aden, including 3 more over the weekend.

In all cases, these vessels are conducting their right of freedom of navigation and innocent passage. The attacks are a flagrant breach of international law and maritime norms by paramilitary forces in Yemen.

These attacks must stop immediately and the innocent seafarers released.

The cost to the safety and well-being of the seafarers on board those ships, while in the service of global trade, being embroiled in these attacks, should not be underestimated and we would ask all of you to consider how you would feel were this you or a member of your family facing such hostility.

Industry has issued routing guidance for ships in the region, and it is strongly urged that any vessel transiting these waters conduct a thorough threat and risk assessment, taking into account guidance from their flag State and P&I Club.

Nevertheless, commercial ships' self-protection measures against a well-armed and capable antagonist can only go so far, and we firmly believe that the well-developed maritime security architecture in the region should be brought to bear to ensure that no other ships and their crew fall victim to such aggression.

Furthermore, noting the complexity of the situation, we would call on those States that have influence in the region to use everything within their power to maintain freedom of navigation, and dissuade the antagonists from persisting in this aggressive and illegal action that disrupts trade, and victimizes innocent seafarers.

