

AFCAN

informations



photo E. Guegueniat

N°142
Juillet
2024



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.



Rappel aux adhérents :

En cas de changement de N° de téléphone, d'adresses mail et postale, adressez-nous un message pour que nous mettions à jour nos fichiers pérennisant ainsi l'envoi des lettres mensuelles et de la revue.

Sommaire

pages

Éditorial	3
Assemblée générale 2024 de l'AFCAN.....	4 à 7
La SNSM, le sauvetage en mer et le bénévolat.....	7 à 12
La Personne désignée à terre, et la communication avec un navire...12 à 15	
Hommage au Commandant Yves Charlot.....	16
28 ^e journée d'information du CEDRE à Paris-La Défense.....	17 à 23
Textes publiés au Journal officiel au 1 ^{er} trimestre 2024.....	24
OMI : 81 ^e session du Comité de la protection du milieu marin.....	25 à 31
2 ^e Congrès de l'urgence médico-psychologique des gens de mer.....	32 à 35



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2025

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 entourer la somme correspondant à votre situation

Extraits des Statuts : « Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou celles dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les questions maritimes liés à la fonction de capitaine.» Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt B. Derennes, Secrétaire général

33 rue des Ajoncs - 56950 CRACH

Pour un virement bancaire :

TITULAIRE DU COMPTE ADRESSE		ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN) RUE DE BASSAM 29200 BREST	
DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)			
CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
30004	00243	00010036210	71
Numéro de compte bancaire international IBAN : FR76 3000 4002 4300 0100 3621 071 BIC (Bank Identification Code): BNPAFRPPBRE			

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

Merci.

Conseil d'administration

Fin de mandat en 2024	Fin de mandat en 2025	Fin de mandat en 2026
H. Ardillon	B. Appery	H. Ardillon
C. Chabillon	P. Blanchard	C. Chabillon
J-F. Gicquiaud	F. Hardy	J. Casabianca
F-X. Pizon	T. Jaouen	F-X. Pizon
J-R. Varailion-Laborie	M. Prébot	J-R. Varailion-Laborie
Y. de Villars		Y. de Villars

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François-Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Hauts-de-France & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

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

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *est-paris@afcan.org*

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

Cdt H. Ardillon : CESMA - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Intelligence artificielle et bon sens marin

La décarbonation du transport maritime pose de nombreux défis. On lit régulièrement ici ou là, (souvent de la plume de personnes qui n'ont jamais mis les pieds sur un navire), que l'intelligence artificielle et les navires autonomes vont tout solutionner.

Dans la vraie vie, les solutions pour décarboner les navires sont complexes et souvent, pas encore matures (qu'il s'agisse de carburants alternatifs, de propulsions véliques ou autres). Il va pourtant falloir les mettre en œuvre rapidement si l'on veut tenir les objectifs annoncés.

Si le marin est par nature conservateur (non pas au sens politique mais au sens technique, à savoir que le marin a généralement tendance à préférer une technologie ancienne, connue et fiabilisée à une nouveauté et son lot de surprises), il est également doté d'une grande capacité d'adaptation. Il sait gérer des technologies variées, sur des navires très différents et trouver des solutions

parfois inédites, originales, dictées par les nécessités, par la situation réelle du système en utilisation et parfois non imaginée par les ingénieurs au moment de la conception dudit système. Même si la notion est vaste et imprécise, cela fait partie de ce que nous aimons à appeler le bon sens marin.

Ceci signifie que, contrairement à ce que pensent certains, le marin n'est pas une partie du problème que l'on pourrait remplacer plus efficacement par une intelligence artificielle, mais il est une partie très importante de la solution, quelle qu'elle soit. C'est une très bonne nouvelle pour nous, il va y avoir besoin et il y a déjà besoin sur les navires de personnel qualifié, voire très qualifié et avec une solide expérience de la mer et des navires pour relever les défis qui nous attendent dans les années et les décennies à venir.

Cdt. Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN

Assemblée générale 2024 de l'AFCAN

L'assemblée générale 2024 de l'AFCAN s'est tenue les 5 et 6 juin 2024 à Aix-en-Provence.

■ Ouverture de l'assemblée générale le 5 juin 2024 à 14h00

16 présents : BLANCHARD, PIZON, ARDILLON, BOUDART, DERENNES, JEGU, CASABIANCA, PREBOT, LE VI-GOUROUX, FRESSEL, COTE, CHABIL-LON, JOURDAN, LE BRIS, ROSSIGNOL JF et bien sûr Jacques PORTAIL qui organi-sait l'événement.

66 pouvoirs pour plus de 300 adhérents ! insuffisant une nouvelle fois. Le quorum n'étant pas atteint, l'assemblée générale se transforme donc en assemblée générale extraordinaire.

Comme suggéré par un adhérent présent, le niveau du quorum pourrait être discuté et revu à la baisse.

Question d'un adhérent présent : Y-a-t-il des adhérents en visio?

Réponse : non, cette méthode a déjà été tes-tée et le résultat n'est pas bon en raison d'un bruit de fond pour ceux en vidéo, souvent dû aux conversations annexes...

Question : pour attirer les présents, peut-on inviter un intervenant extérieur à l'AFCAN qui ferait une présentation?

Réponse : oui. L'inviter par exemple à 17H le premier jour, pour une présentation-débat d'une heure et dîner avec nous. Il ne devrait pas assister aux autres débats de l'assem-blée générale.

■ Le mot du commandant Pierre Blanchard, président

Bonjour à tous.

L'actualité maritime des derniers mois a été particulièrement riche, avec entre autres les problèmes de piraterie, l'affaire du Dali, de la SNSM etc., actualité que nous suivons et sur laquelle il nous est régulièrement demandé notre avis éclairé. C'est une par-

tie importante de notre rôle que de porter au niveau national la voix des capitaines dans les médias et auprès des autorités. Nous le faisons et ce, grâce notamment à nos réu-nions du lundi qui permettent de partager nos expériences dans ce mélange toujours fructueux du recul des anciens et de l'actua-lité des actifs.

L'année passée a malheureusement une fois de plus été riche en affaires juridiques. L'AFCAN y a démontré son efficacité (au cas où certains en douteraient), l'assurance juridique a dû être activée une fois de plus, ce que l'on peut regretter, mais qui démontre également, s'il en était besoin, l'importance de cette dernière.

L'association fonctionne bien, il y a de plus en plus d'adhérents, les comptes sont dans le vert pour la troisième année consécutive. Je pense qu'il est temps pour nous d'investir pour l'avenir et de donner un coup de jeune à notre site internet. Nous allons en discuter, en débattre et voter mais il semblerait bien que nous ayons trouvé un candidat pour le poste de webmaster et un prestataire pour la refonte du site. Tout ceci me rend très opti-miste, c'est le signe d'une association qui va bien et dont l'avenir est assuré.

Je remercie tous les membres de l'AFCAN

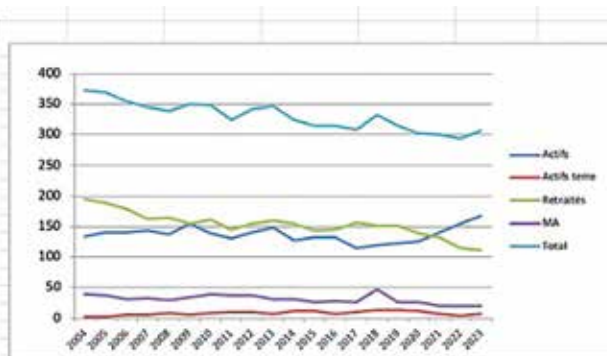
qui donnent leur temps et leur énergie pour permettre à notre association de poursuivre sa tâche et je remercie le commandant Por-tail pour son accueil et l'organisation de cette assemblée générale.

■ Situation et effectifs de l'association

Depuis 2020, on note une augmentation du nombre total d'adhérents, surtout des actifs, ce qui est un bon signe. Une des raisons probables est la communication, bouche à oreille, faite par les actifs déjà adhérents auprès de leurs collègues. La période CO-VID a peut-être également joué un rôle, car l'AFCAN a plusieurs fois été sollicitée par la presse au sujet des contraintes qu'en-gendreraient cette pandémie. L'AFCAN a également interpellé les autorités. Depuis plusieurs années, des adhérents rencontrent des jeunes dans les écoles d'hydro et leur parlent de l'AFCAN. Certains s'en sou-viennent quand ils sont promus comman-dant.

La liste des adhérents présentant un gros re-tard de paiement (supérieur 2 ans malgré de multiples relances) est discutée. Conformé-ment aux statuts ils seront radiés de l'asso-ciation. Un sursis est cependant accordé car un AP signale que les courriels envoyés sur

	Actifs	Actifs terre	Actifs	Retraités	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	
2023	168	7	112	20	307	
AG	174	5	108	23	310	



son adresse afcan.org n'arrivent pas sur son adresse personnelle. Un courriel de rappel a donc été envoyé le 8 juin sur des adresses personnelles uniquement, sans aucun retour à cette date. 9 adhérents concernés ont donc été radiés.

■ Communications

L'utilisation d'outils comme Facebook et surtout LinkedIn a permis de rajeunir l'image de l'AFCAN, considérée par quelques-uns comme une assemblée de vieux croûtons. Il est convenu d'augmenter la communication via LinkedIn et d'y poster plus de messages type « L'AFCAN était présente à... » avec une photo, un texte court. Les communications d'affaires juridiques impliquant l'AFCAN devront bien sûr être faites avec les précautions d'usage pour ne pas nuire à l'adhérent concerné.

■ SNSM Ouistreham - naufrage du Breiz

L'AFCAN se félicite de la relaxe du patron de la vedette SNSM de Ouistreham. Un adhérent actif nous a contacté car pendant ses congés, il est patron de vedette SNSM. Il craignait la perte éventuelle de son brevet s'il se trouvait dans la situation de son collègue du Calvados. Il demandait également si l'assurance de l'AFCAN couvrirait ce genre de situation (en attente de réponse de l'assureur). Le responsable juridique pense qu'il est peu probable qu'un capitaine perde son brevet, mais il pourrait ne plus pouvoir exercer un commandement par perte de la condition de moralité.

■ Récupération de migrants

Le sujet de la définition du port sûr est discuté. Le MRCC en charge de la zone concernée donne instruction au capitaine de faire route vers une zone où se trouve un navire en détresse et de récupérer les naufragés. Intervient-il toujours à propos du lieu où ces naufragés, surtout s'ils sont migrants, doivent être débarqués ? **Obligation pour tous les États de coopérer afin d'identifier un lieu sûr de débarquement :** Chapitre 3 § 3.1.6, alinéa 4 : « Toute Partie devrait autoriser ses centres de coordination de sauvetage [...] à prendre les dispositions nécessaires, en coopération avec d'autres RCC, pour identifier le ou les lieux les plus appropriés pour débarquer des personnes trouvées en détresse en mer » ainsi que

chapitre 4 § 4.8.5 au sujet de la fin et de la suspension des opérations de recherche et de sauvetage, « Le centre de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage concerné doit entreprendre le processus d'identification du ou des lieux les plus appropriés pour débarquer les personnes trouvées en détresse en mer [...] »

Cas de conscience d'un capitaine qui, ayant récupéré des naufragés migrants, serait tenté par humanité de les débarquer ailleurs que dans le port désigné par l'autorité en charge.

■ Revue Afcan Informations

La revue coûte environ 12 K€ par an, la moitié de cette somme est couverte par les abonnements. Il n'est cependant pas question de supprimer la version papier car celle est distribuée dans les administrations, armements, écoles, etc... et contribue à la communication de l'AFCAN pour se faire connaître et attirer les adhérents. Cependant, il est envisagé de proposer une version électronique (avec mot de passe).



Visiteurs	Afcan.org	Tour d'horizon
Juin 2023	12 513	108
Juillet 2023	11 565	78
Août 2023	11 194	65
Septembre 2023	11 740	95
Octobre 2023	14 034	83
Novembre 2023	13 980	117
Décembre 2023	24 334	56
Janvier 2024	17 940	52
Février 2024	15 423	72
Mars 2024	15 371	59
Avril 2024	14 325	60
Mai 2024	14 172	79

Consultation des pages du site afcan.org sur les 12 derniers mois	
Dossiers réglementation/colreg qb/contents	16.429
Les Paquebots à voiles Club Med 1 et Club Med 2	8.846
The ISM designated person ashore: what a job	4.615
Oily waste management onboard of vessels (2006)	4.301
Dossiers réglementation/colreg qb/part c	3.890
The Turkish Straits Vessel Traffic Service (TSVTS)	3.874
ISM Code: CRITICAL, have you said CRITICAL?	3.638
Le code ISPS (International Ships and Port Facilities Code)	3.532
Le Capitaine de navire : statut et responsabilités	3.076
Pour résoudre les problèmes d'H2S en assainissement : Procédé NUTRIOX	3.017
Dossiers réglementation/colreg qb/part d	2.591
Dossiers réglementation/colreg qb/part b2	2.423
Porte-conteneurs géants: big, bigger and biggest	2.327
La fabuleuse histoire du canal de Suez	1.992
La légende des Liberty Ships	1.913
Pollution par hydrocarbures et transport maritime	1.844
Conditions de manœuvre des grands navires	1.729
Dossiers réglementation/colreg qb/part b1	1.724
Du Mermoz au Ponant : le retour des croisières à la française	1.689
Sûreté maritime	1.601
The ISM designated person ashore: what a job!	1.309
Gestion des déchets huileux à bord des navires (2006)	1.258
Le gigantisme en construction navale - conséquences sur la sécurité des navires	1.257
Rôle, statut, contraintes, responsabilité du Capitaine de Navire	1.252
Précis de connaissances administratives maritimes	1.226
« Soleil Royal », ou le prestige sur mer du royaume de France	1.116
Le dragage portuaire, indispensable travail de Sisyphe	1.101
Un nouveau phénomène à maîtriser - le roulis paramétrique	1.089
Règles de compartimentage et de stabilité après avarie des navires à passagers	1.008
La flotte mondiale de navires brise-glaces en 2018	895
Dossiers réglementation/colreg qb/part a	894
L'accident du COSTA CONCORDIA - quel retour d'expérience ?	818

Le projet est de proposer pour le même tarif une version papier ou une version électronique ou les deux. Un sondage sera réalisé auprès des adhérents et abonnés. Des adhérents indiquent que les jeunes seront plus intéressés par la e-version alors que d'autres resteront attachés au papier.

Le webmaster est toujours preneur d'articles pour garnir les colonnes de la revue.

■ Site internet afcan.org

A l'ordre du jour depuis plusieurs années, la relève du webmaster se présente enfin à la coupée ! Un adhérent actif s'est proposé pour ce poste. Ce changement sera accompagné d'une refonte type rajeunissement du site. Une entreprise spécialisée a déjà été contactée et nous a envoyé un devis d'environ 3 000 €. Ce coût pourra être en partie compensé par la diminution de celui de la revue si la e-version fait des émules.

La nomination du nouveau WebMaster est votée et approuvée par 15 voix pour et une contre. La passation se fera progressivement.

Le projet d'une e-version est voté et approuvé par 15 voix pour et une contre.

Avant de passer au juridique, le cas de Capitaines actifs adhérents à l'AFCAN mutés au siège d'une compagnie, et particulièrement au poste de Capitaine d'armement est évoqué. Cette situation pourrait faire qu'un armement soit au courant d'informations concernant un navigant de la même compagnie. C'est arrivé récemment via la diffusion d'un compte rendu d'une réunion de région. Il convient donc d'être attentif à ce genre de cas. C'est d'autant plus important si une procédure juridique est en cours.

■ Bilan comptable

Le budget réalisé 2023 et le prévisionnel 2024 sont adoptés.

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

■ Juridique

Patrice Le Vigouroux détaille les affaires en cours et quelques-unes passées en commençant par une qui malheureusement ne s'est pas soldée par un succès. Elle concernait un différend sur le classement de catégorie de navigation de dragues. Une différence qui est devenue très préjudiciable à un adhérent qui a terminé sa carrière sur une drague

injustement « sous classée ». Après une longue procédure, le litige a pris fin sans que notre collègue obtienne satisfaction. Pas simple de lutter contre une coalition armement/administration. Comme souvent, plusieurs capitaines non-adhérents nous ont contacté à cause d'un problème qu'ils rencontraient dans l'exercice de leur fonction. Certes ils ne peuvent bénéficier de la protection juridique de l'AFCAN mais ils sont quand même conseillés. Malheureusement aucun n'a jugé utile d'adhérer à l'AFCAN, ne serait-ce que par simple reconnaissance, et même de nous informer des suites de leurs affaires.

Cas du *TBC Progress*. Le navire a eu une avarie de propulsion en Manche et l'a signalée aux autorités compétentes qui ont envoyé un remorqueur. Entretemps, l'équipage a pu réparer l'avarie et a remis en route avant une prise de la remorque. Il n'a donc pas accepté de prendre cette remorque. Escorté, le navire a accosté au Havre sans dommages ni pollution. Cependant, le capitaine a été condamné à 50 000€ d'amende par le tribunal du Havre pour refus d'obtempérer et mise en danger de l'environnement. Cette condamnation nous paraît très grave car elle incite les navires à ne pas déclarer leurs avaries.

Une capitaine a été convoquée par la justice car la douane a découvert lors d'une inspection qu'un certificat du navire était manquant. Il était disponible au siège situé à quelques encablures (navire français, navigation côtière). Nous n'avons pas eu d'information sur la suite de l'affaire (capitaine non-adhérent), ni d'écho d'une condamnation. Nous mettons quand même nos collègues en garde sur ce sujet car cela peut coûter très cher.

Cas d'un adhérent qui en plus de son activité donnait des cours rémunérés dans une école sans en avoir informé son armateur, qui a utilisé cet argument pour lancer une procédure pouvant déboucher sur un licenciement. Il convient également d'être prudent sur ce qu'on diffuse sur les réseaux sociaux. Un adhérent a ainsi été en difficulté avec son armement car il avait relayé une offre d'emploi dans un domaine pouvant concurrencer avec son employeur.

Cas emblématique de ces dernières années, le Breizh Nevez. La procédure s'est terminée avec succès pour notre collègue. Suite à un nouvel incident récent de barre sur ce



navire, l'AFCAN souhaite qu'une enquête soit ouverte par le BEAmer sur la fiabilité de cette partie du navire.

En conclusion, Patrice Le Vigouroux rappelle qu'en matière juridique, le capitaine a également droit à la conciliation.

Fin de l'AG le 06 juin 2024 à 11h20

■ Texte présenté à la presse

L'assemblée générale de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) s'est déroulée les 5 et 6 juin 2024 à Aix-en-Provence.

Le bilan de l'année passée est très positif, l'AFCAN compte 310 membres dont 174 capitaines actifs (contre 115 en 2017 soit une augmentation de plus de 50% en 7 ans). Un nouveau webmaster a été nommé. Il aura pour mission, en coordination avec son prédécesseur, le rafraîchissement du site internet.

Outre les questions relatives au fonctionnement interne de l'association les sujets de discussions ont été nombreux :

Les diverses affaires juridiques en cours ont été détaillées notamment la résolution heureuse de l'affaire du *Breizh Nevez* (le commandant avait été licencié abusivement suite à un échouement), après 5 ans de procédure.

Au cours de l'année écoulée plusieurs autres capitaines ont à nouveau fait appel à l'AFCAN suite à des problèmes divers. Ils ont tous été accompagnés soit uniquement par notre conseil juridique et les conseils des capitaines expérimentés soit par l'activation de l'assurance juridique. La majorité des affaires s'est réglée rapidement ce qui montre une fois de plus l'efficacité de l'AFCAN.

Le sort du capitaine du *TBC Progress* a également été évoqué : condamné à 50 000€ au Havre après avoir déclaré une avarie au CROSS et pour avoir ensuite suivi les instructions de sa compagnie concernant le remorquage. Décision particulièrement dangereuse puisqu'elle encourage les capi-

taines à ne pas rendre compte de leurs avaries. La situation en mer Rouge a été évoquée. Il y a eu des morts et des blessés parmi les marins de commerce ces derniers mois, ce qui est absolument inacceptable.

La nécessaire définition par l'OMI d'un port sûr pour le débarquement des migrants a été discutée. Rappelant une fois de plus que les capitaines de navire ont l'obligation de porter assistance à tous les naufragés en mer, quels qu'ils soient et qu'aucun capitaine ne songerait à se soustraire à cette obligation. Les problèmes arrivent ensuite lorsque le navire avec les naufragés à bord se retrouve au milieu de jeux politiques qui dépassent largement le capitaine qui doit néanmoins prendre des décisions.

Le sort d'un capitaine Croate détenu en Turquie avec son équipage depuis 7 mois suite à la découverte de drogue à bord a été rapporté par le Cdt Ardillon, secrétaire général de CESMA. Le capitaine avait découvert de la drogue au port de chargement (Carthagène, Colombie), en avait alerté les autorités, qui avaient fouillé le navire et emporté la drogue. Au port de déchargement il a été à nouveau trouvé de la drogue.

Les difficultés des élèves à trouver un embarquement ont été évoquées, dans un contexte surprenant où certains armateurs français vont chercher des élèves à l'Ecole Supérieure

de Navigation d'Anvers.

Des points plus positifs ont été évoqués tels que les perspectives d'évolution du métier avec le manque d'officiers dans le monde qui fait de la marine marchande un secteur qui embauche. La transition écologique de la flotte a également été abordée avec les nombreux projets en cours notamment les combustibles alternatifs et les propulsions véliques.



■ Conseil d'administration

Renouvellement du tiers du conseil d'administration :

- Tiers sortant : ARDILLON / CHABILLON / GICQUIAUD / PIZON / VARAILLON / DE VILLARS
- 1 poste vacant (démission du CA)
- ARDILLON / CHABILLON / PIZON / VARAILLON / DE VILLARS sont candidats à une reconduction de leur mandat, ce qui est accepté après un vote
- CASABIANCA est candidat pour intégrer le conseil d'administration afin de combler la place vacante, ce qui est accepté après vote.

Réunion du conseil d'administration

Confirmation du bureau (pas de changement).

Président : Pierre BLANCHARD

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

Secrétaire général : Bertrand DERENNES

Trésorier : Jacques PORTAIL

Conseil juridique : Patrice LE VIGOUROUX

Conseil ISM ISPS : Bertrand APPERRY

Fin du conseil d'administration

La SNSM, le sauvetage en mer et le bénévolat

Avec l'aimable autorisation de la SNSM, nous publions l'article de M. Jean-Claude Hazera paru dans le numéro 167 de la publication des Sauveteurs en mer : «SAUVETAGE».

La société change, le bénévolat aussi. Certaines associations s'inquiètent car elles ont des difficultés à trouver de nouveaux membres prêts à s'investir dans leurs activités. Qu'en est-il chez les Sauveteurs en Mer ?
Par Jean-Claude HAZERA

■ S'il n'y avait plus de bénévoles...

Sans bénévoles, les canots de sauvetage resteraient à quai en France. C'est aussi simple que cela. « Le bénévolat, c'est l'ADN de la SNSM et du sauvetage en mer, toute son histoire », souligne son président. Plus de 9 000 bénévoles, dont 5 100 sauveteurs embarqués, qui doivent assurer la disponibilité de leur navire de sauvetage, grand ou petit, 365 jours par an, 24 heures sur 24. Un bénévolat « quasi professionnel », qui comporte un niveau



d'astreinte et d'imprévisibilité assez exceptionnel. En plus, le sauvetage a besoin des « équipages à terre », dont la majeure partie des 900 formateurs, notamment ceux qui préparent les jeunes nageurs sauveteurs des plages. Même les journalistes de SAUVETAGE sont, en large partie, des bénévoles. L'association valorise le travail effectué par les bénévoles à 51,5 M€ en 2022, soit 51 % des ressources de la SNSM, somme que l'on peut comparer à l'autre ressource vitale : les 35,7 M€ de dons et legs reçus d'un très grand nombre de particuliers et de certaines entreprises.

Or, une population de bénévoles a besoin d'un renouvellement permanent. Jacques Pithois, trésorier national bénévole, estime par exemple que, dans les quelque 300 structures locales, 40 trésoriers doivent être remplacés chaque année. Aussi, dès que le moindre doute s'exprime sur la pérennité du modèle bénévole, des oreilles se dressent. Pour Emmanuel de Oliveira, président de la SNSM et « premier des bénévoles », c'est un sujet d'attention permanent.

Il arrive que le sujet vienne sur la table, par exemple à une récente réunion des délégués départementaux de l'organisation – bénévoles eux-mêmes –, dont l'importante fonction est d'assurer la liaison entre le siège parisien et toutes les structures de leur département. Chez les sauveteurs, on reste cependant à un niveau d'alerte modéré. Jacques Pithois note « une modeste dégradation des vocations » et « la fragilisation de certains bénévoles ciblés, notamment celui des formateurs ».

De manière générale, la dégradation modérée des vocations et de la disponibilité est prise en compte implicitement dans certaines décisions : avec l'aide des technologies modernes, l'équipage minimum pour appareiller avec les plus gros navires de sauvetage a été ramené à cinq personnes.

PAROLE DE BÉNÉVOLE

Le modèle bénévole est extrêmement noble. Abandonner toute idée de rémunération crée un rapport unique avec les autres.

Éric Chevallier, président de la station du Tréport. Sauvetage n° 163

Mais le prestige des Sauveteurs en Mer et le renouvellement des bateaux et équipements assurent un courant d'intérêt régulier. Notamment dans les départements à forte tradition maritime. Encore plus si l'on va au contact des bonnes volontés potentielles.

« Nous essayons d'être présents à tous les



forums des associations », explique Didier Lebeau, président de la station de Saint-Quay-Portrieux (Côtes-d'Armor). Il y a quelques années, son prédécesseur avait été obligé d'organiser, avec le soutien de la mairie, une campagne d'affichage pour réamorcer la pompe du recrutement. Elle soulignait que tout le monde peut devenir sauveteur, pas seulement les marins professionnels.

En 2023, la Croix-Rouge française a lancé une campagne de recrutement pour trouver de nouveaux secouristes bénévoles.

■ ET AILLEURS, COMMENT ÇA SE PASSE ?

Les inquiétudes que l'on entend parfois chez les Sauveteurs en Mer ressemblent assez à celles qui s'expriment ailleurs : beaucoup de bénévoles n'ont pas envie de s'engager sur la durée et les associations ont du mal à en convaincre suffisamment de prendre des responsabilités. La société change, les bénévoles changent, les méthodes doivent-elles changer ? La Croix-Rouge essaye d'attirer des candidats par des spots au cinéma. D'autres associations recrutent en ligne.

« Nous n'avons pas de problème pour trouver les indispensables bonnes volontés pour des maraudes du soir ou pour servir les repas au camion, explique Pascale Carle, chargée de mission aux Restos du Cœur en Île-de-France. En revanche, quand il faut prendre des responsabilités dans la durée, les candidats se bousculent moins. Et, en Île-de-France, plusieurs associations départementales sont en administration déléguée par l'association nationale parce que personne ne veut être présidente ou président. »

Marie-Sophie Desaulle, présidente de la Fédération des Etablissements Hospitaliers et d'Aide à la Personne, évoque aussi des difficultés à intégrer des responsables. « Nos associations adhérentes peuvent heureusement compter sur des bénévoles à la base pour des coups de main essentiels dans les hôpitaux, les Ehpad ou les structures d'accueil des personnes en situation de handicap, indique-t-elle. En revanche, beaucoup d'associations membres ont du mal à trouver des candidats pour renouveler leur conseil d'administration. » Exemple de la difficulté à recruter des res-



En Île-de-France, les Restos du Cœur ont du mal à renouveler leurs cadres bénévoles.

ponsables à la SNSM : Frédéric Damlaimcourt a récemment mis fin à son mandat de délégué départemental du Finistère, département où la SNSM compte le plus de stations. Il a pris cette décision au bout de quatre ans et demi seulement

– alors qu'il s'était engagé pour six ans – afin de s'assurer d'avoir un successeur. Beaucoup de candidats potentiels s'inquiétaient du poids de la fonction. Cependant, Philippe Dutrieux était prêt à prendre le relais. Disponible début 2024, il n'aurait peut-être pas eu la patience d'attendre. « J'ai donc décidé d'anticiper, explique Frédéric Damlaimcourt. Je lui laisse un département dans lequel nous avons développé la collégialité pour alléger, autant que faire se peut, la tâche. Je resterai moi-même disposé à donner des coups de main. »

PAROLE DE BÉNÉVOLE

Que l'on vienne du nord, du sud ou d'ailleurs, nous faisons tous partie de la grande famille de la SNSM. Hervé Prévot, bénévole à la station de Marseille, rencontré sur le stand de la SNSM au Nautic 2022.

Sauvetage n° 163

■ « PARLONS DE PARTAGER DES RESPONSABILITÉS »

Binômes, collégialité sont les mots d'ordre un peu partout... « Parlons de partager des responsabilités plutôt que de prendre des responsabilités », suggère Hubert Pénicaud, référent national vie associative à France Bénévolat. Quelques grandes associations ont poussé la réflexion un peu plus loin, explique-t-il. Puisque les jeunes ont l'air de vouloir assurer le relais du bénévolat (voir graphique ci-dessous), comment les amener à embrasser aussi

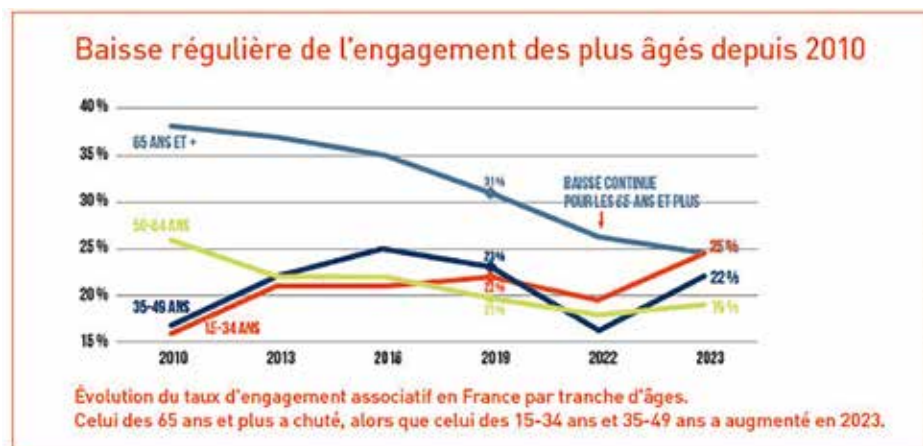
des responsabilités ? Réponse : « Il faut repérer tôt ceux qui pourraient devenir des responsables et leur proposer des formations. Celles-ci sont inter-associatives, ce qui permet aux participants d'échanger, de comparer et de prendre du recul sur leur propre association. Les résultats commencent à se voir aux conseils d'administration de la Croix-Rouge ou de France Handicap, par exemple. » Les Sauveteurs en Mer aussi réfléchissent, depuis un certain temps, à une formation des responsables.

■ L'ALCHIMIE DU BÉNÉVOLAT

Trouver et fidéliser des bénévoles, c'est toute une alchimie. « Il faut être très clair au départ, sur les motivations et les contraintes, ne pas hésiter à prévoir des sortes de période d'essai », recommande Antoine Leroy, délégué à la vie associative et à la condition des bénévoles auprès du président de la SNSM. « Qu'est-ce qui fait que, dans un même bassin de vie et d'emploi, une station a plus de mal à renouveler ses troupes que l'autre ? », s'interroge Jean-Marie Choisy, délégué départemental de la Manche. Chacune a son histoire, sa culture, son ambiance.

Une fois recrutés et formés, encore faut-il que les sauveteurs soient suffisamment disponibles pour que les moyens puissent sortir. Formations, entraînements... Le sauvetage en mer est très exigeant en temps et, parfois, la lassitude peut s'installer. Les retraités, précieux aux heures où les autres travaillent, ont aussi leurs obligations, surtout quand ils aident leurs parents, leurs enfants ou leurs petits-enfants... voire tout le monde à la fois ! Ne pas être capable de répondre à un appel des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) est un échec pour une station. Le patron de station ou le président battent le rappel si nécessaire, mais le risque existe même si ces situations restent extrêmement rares.

Parfois, les employeurs peuvent aider. À La Hague, la principale usine de recyclage du combustible nucléaire usé de la société Orano se trouve près d'une mer dangereuse et donc de plusieurs stations de sauvetage. Plus d'une dizaine de ses salariés sont sauveteurs. L'entreprise a signé, en octobre dernier, une convention qui leur donne cinq jours rémunérés par an pour pouvoir s'absenter en cas d'alerte.



Le Gouvernement a mis en place la plateforme jeuxaider.gouv.fr afin de rapprocher les associations de ceux qui voudraient faire du bénévolat.

Elle prévoit aussi qu'ils puissent se reposer après l'intervention et que certaines de ces journées puissent être consacrées à la formation. Ailleurs dans la Manche, des accords de ce type existent aussi avec Naval Group, à Cherbourg, et EDF.

■ QUELLE « RECONNAISSANCE » POUR LES BÉNÉVOLES ?

Pour attirer et retenir les bénévoles, faut-il plus de « reconnaissance » ? Derrière cette expression se cache parfois l'idée qu'un peu de compensation financière pourrait aider. À la SNSM, les stations ont, par exemple, des politiques assez différentes les unes des autres en matière de défraiement. Certaines prennent par exemple en charge des frais de déplacement, mais cela reste symbolique.

Dans la même veine, les instances politiques évoquent régulièrement des projets de « statut du bénévole », qui pourrait garantir, entre autres, des avantages en matière de retraite. Ils s'enlisent en général. Antoine Leroy, le délégué de la SNSM à la vie associative, n'y croit pas, car trop complexe à mettre en place. La vraie « reconnaissance » n'est-elle pas ailleurs, notamment dans le CV pour les actifs ? Pour ceux qui travaillent ou voudraient travailler dans le secteur maritime, les riches et exigeantes formations des Sauveteurs en



Mer sont désormais reconnues comme formations professionnelles. Plus largement, quel directeur des ressources humaines ou patron ne regardera pas d'un œil positif la ligne d'un CV mentionnant un engagement à la SNSM ?

Il y a aussi tout le reste, plus intime, simplement humain. Le besoin de se rendre utile est aussi une affaire entre soi et soi-même. Ne sous-estimons surtout pas le lien humain, le plaisir d'être ensemble, la « famille orange » comme disent les Sauveteurs en Mer en référence à la couleur de leurs tenues. Embarqués pour une traversée un peu longue avec l'équipage de la station de L'Herbaudière, nous avons été frappés par le plaisir que ces sauveteurs avaient à se retrouver, sans la tension d'une intervention, et à couvrir le bruit des moteurs par leurs discussions pendant neuf heures.

Dans le cadre d'un baromètre mis en place pour la plateforme en ligne HelloAsso, l'entreprise de sondages OpinionWay a demandé à des adhérents des associations s'ils y recherchaient la convivialité plus que l'engagement. Réponse : 53 % de oui. « Où est le problème si un groupe de bénévoles bavardant allègrement réalise en trois heures plutôt qu'en une un travail sans urgence ? », demande Hubert Pénicaud chez France Bénévolat. C'est une des différences avec le « boulot ». Une autre

serait d'avoir moins d'obligations administratives, ce qui n'est pas gagné.

Créer l'ambiance est un des talents indispensables aux présidents de stations et directeurs de centres de formation et d'intervention de la SNSM. Il faut obtenir que la mission soit bien remplie, tout en laissant vivre le groupe humain pour que l'engagement associatif soit aussi un plaisir. Les Sauveteurs en Mer sont aussi des bandes de copains et copines. En quoi serait-ce gênant ?

■ Internet, une arme pour les associations de bénévoles

Les jeunes générations s'intéressent à la vie associative. Les moyens modernes de communication peuvent-ils aider ceux qui aimeraient donner de leur temps à trouver l'association qui leur correspond ? Oui, bien sûr.

Le Web est un outil puissant pour des associations comme les Restos du Cœur ou les banques alimentaires, quand elles ont besoin de mobiliser des dizaines de milliers de bénévoles ponctuellement pour les grandes collectes annuelles.

Si vous cherchez à rencontrer des associations moins célèbres, mais peut-être plus près de chez vous, Internet peut être très efficace. Le Gouvernement a mis en place le site jeveuxaider.gouv.fr, où vous pourrez effectuer des recherches à partir d'un code postal. Les associations peuvent aussi y trouver leur bonheur : le site compte plus de 500 000 inscrits, dont 50 % ont moins de 30 ans, assure Nassim Merzouk, responsable du déploiement du bénévolat. On peut également poster des propositions d'actions à distance, sur le même mode de fonctionnement que le télétravail.

Le numérique peut aussi être, évidemment, une manière pour les associations de gérer leurs bénévoles. Celles qui n'ont pas, comme les Sauveteurs en Mer, de logiciel spécifique, et ont par exemple un événement à organiser (festival, manifestation sportive...), peuvent s'appuyer sur des solutions comme celle que propose qoezion.com. Cette start-up, incubée par la fondation MAIF, vend un logiciel qui permet aux bénévoles de s'inscrire et à l'association de communiquer avec eux, mais également de gérer les cartes d'accès, les plannings, les parkings, les repas...

■ Le bénévolat dans la société française

Un Français sur cinq pratique le bénévolat, selon Associathèque – site Internet à destination des associations, créé par le Crédit Mutuel. 36 % des plus de 15 ans, d'après France Bénévolat. Vingt et un millions de personnes pour l'INSEE... Les chiffres varient. Retenons qu'un grand nombre de Français participent à des activités associatives bénévoles. Mais aussi que beaucoup d'instruments de mesure amalgament des activités très différentes.

Les universitaires Viviane Tchernonog et Lionel Prouteau – dans leur dernière étude *Le paysage associatif français*, publiée en août 2023 – estiment que les secteurs sportif, culturel et de loisirs représentent ensemble plus de 60 % de l'implication bénévole.



Selon les universitaires Viviane Tchernonog et Lionel Prouteau, les secteurs sportif, culturel et de loisirs représentent ensemble plus de 60 % de l'implication bénévole.

Or, comme le dit le président de la SNSM dans l'interview qui figure dans ce dossier, la participation à un club de pétanque n'est pas tout à fait de même nature que le temps consacré aux Sauveteurs en Mer ou aux Restos du Cœur

Tous les indicateurs ne quantifiant pas la même chose, ce sont les baromètres publiés régulièrement qui donnent les informations les plus précieuses. Ils observent tous un trou d'air dans l'engagement bénévole dû à la Covid-19 et aux confinements, puis une reprise. Restent des états d'âme plus forts dans certains secteurs que dans d'autres.

Le baromètre été 2023 de la COFAC (Coordination des Fédérations et Associations de Culture et de Communication), par exemple, semble révéler une lassitude particulière dans le secteur culturel, touchant notamment les responsables. Ceci explique

sans doute en partie les cris d'alarme lus régulièrement dans la presse régionale, beaucoup de festivals ne pouvant pas tourner sans des bénévoles.

Parmi les tendances générales, comme celles que l'on relève dans un des baromètres embrassant la plus large palette d'activités (baromètre OpinionWay pour HelloAsso paru en 2023), progresse l'envie de « *découvrir de nouveaux engagements et de nouvelles activités* ». Mais avec quel risque de « zapping » ? 64 % des sondés reconnaissent que « *s'investir dans des activités en groupe demande une régularité en matière de présence, dont ils ne se sentent pas capables* ». C'est le premier frein à l'engagement et cette tendance semble s'installer sur le long terme. « *Avoir la possibilité de prendre des responsabilités* » est une incitation qui n'arrive qu'en huitième position. D'où, peut-être, les difficultés à trouver des responsables s'engageant dans la durée.

Notre plus grande surprise dans toutes ces enquêtes, nous la devons à un graphique du baromètre Recherches & Solidarités (voir p.25), qui dénote un déclin régulier de la participation des retraités – sans doute plus sollicités sur le plan familial – et, surtout depuis 2022, la croissance de l'envie d'engagement des jeunes.

■ ENTRETIEN

« Nous exigeons énormément de nos bénévoles »

Emmanuel de Oliveira,



président de la SNSM

Les alertes sur le manque de bénévoles en France sont régulières. Y a-t-il des signaux

inquiétants à la SNSM ?

Je veux d'abord souligner que le bénévolat, c'est l'histoire de notre association. Il découle directement de la solidarité des gens de mer. En arrivant chez les Sauveteurs en Mer, j'ai très vite compris que c'était notre ADN. S'il n'y avait plus de bénévolat, ce ne serait plus la SNSM. C'est ce qui fait notre force par rapport à d'autres associations qui n'ont pas cet ancrage historique.

Pour autant, il faut veiller à tout signal de perturbation. On parle de crise du bénévolat en France. À la SNSM, les signaux sont plus diffus. Parfois, une station dit qu'elle a du mal à recruter, ou bien à avoir des sauveteurs disponibles aux heures ouvrables ou qu'elle rencontre des difficultés à remplacer des responsables, patron de station ou président. Pour autant, aucune station, aucun centre de formation et d'intervention n'a dû, dans les dernières années, fermer ou interrompre ses missions faute de bénévoles. La mission est remplie. On tient le coup.

Même s'il peut y avoir des problèmes de disponibilité de bénévoles ?

Oui. Je sais très bien comment ils se débrouillent. Ce sont les autres, ceux qui se rendent disponibles, qui prennent une charge plus importante. Dans la société d'aujourd'hui, beaucoup de bénévoles manifestent une tendance au « zapping » : je m'engage un peu et je change souvent. Notre problème, qui est aussi la force des Sauveteurs en Mer, c'est que nous exigeons énormément de nos bénévoles ; ce sont des quasi-professionnels, ce qui suppose une très forte motivation. C'est très différent de l'adhésion à un club de pétanque, quel que soit mon respect pour la pétanque et ceux qui la pratiquent.

Les sondages montrent que l'associatif bénévole peut moins compter sur les retraités. Comment motiver des jeunes ?

Une des forces de la SNSM est de rassembler toutes les classes sociales et tous les âges, femmes ou hommes, qui ont plaisir à s'y retrouver. Et qui ne sont pas seulement des sauveteurs opérationnels ! N'oublions jamais l'importance des équipages à terre, tous ces bénévoles qui apportent un soutien essentiel à la vie de la station et à son rayonnement sans embarquer en opération.

Chez les Sauveteurs en Mer, on rencontre aujourd'hui moins de retraités parce qu'il y a moins de marins retraités. Il faut compen-

ser par la formation. L'effort sur la jeunesse, c'est l'investissement dans leur parcours de formation.

C'est un facteur d'attractivité ?

On me le dit. Beaucoup de jeunes viennent chez nous intéressés par les formations et les compétences. C'est une des raisons pour lesquelles nous entretenons, par exemple, une qualification plongeur, très motivante, même si les interventions sous l'eau ne sont pas notre cœur de mission.

On entend aussi dire que la formation est chronophage, qu'il y a trop de prérequis ; le brevet de secouriste, par exemple. Resterait-elle fortement conseillée, mais pas obligatoire, notamment pour les stations qui forment par transmission des anciens aux nouveaux ?

Notre système de formation est assez récent. Donnons-nous le temps de l'observer et posons-nous cette question dans deux ans. Pour ce qui est des prérequis, je rencontre souvent des bénévoles pressés d'acquiescer les plus hautes qualifications. Cela me fait plaisir. Mais je pense que c'est bien d'avoir un parcours avec des étapes avant d'atteindre le but ultime, qui est de commander en opération. Pour ce qui est du temps passé, la SNSM a réussi à faire inscrire ses formations au RNCP (*Répertoire national des certifications professionnelles, ndlr*). Résultat concret, les actifs peuvent prendre du temps de formation comme sauveteur sur leur temps de formation professionnelle et plus seulement sur leurs congés.

Les Sauveteurs en Mer les plus âgés sont pris entre un âge de départ à la retraite qui s'accroît et la limite d'âge qui ne leur permet plus de sortir en opération. Que faire ?

Ce sujet ne sera jamais clos. Nous avons déjà assoupli et reculé la limite d'âge dans les instructions générales de la SNSM. Il faudra sans doute y revenir dans les prochaines années. En tenant toujours compte de l'expertise de notre commission médicale, car ce sont les risques qui justifient ces limites.

Le prix de l'immobilier en bord de mer exclut certains candidats sauveteurs, qui ne peuvent respecter les délais d'appareillage des navires de sauvetage, moins

de vingt minutes en moyenne. Que faire ?

C'est un vrai sujet. Nous nous créons une obligation. Nous n'avons pas de contrat pour respecter ce délai. J'encourage les stations à ne pas se priver de bénévoles habitant plus loin que les autres. Ils ne pourront pas répondre aux alertes les plus urgentes, quand des vies humaines sont en danger. Mais ils seront précieux pour remplir d'autres missions et décharger l'équipage d'urgence. Soyons flexibles.

Comme d'autres associations, la SNSM a du mal à trouver des personnes qui acceptent de prendre des responsabilités. Ailleurs, on voit se développer les binômes. Qu'en pensez-vous ?

Il faut travailler en équipe, en collégialité. Nous encourageons partout la création de bureaux et de binômes, type président et vice-président, pour que la charge puisse être répartie. La SNSM, avec ses cent vingt salariés, en a comparativement vingt fois moins que d'autres grandes associations. Nous reportons sur nos responsables bénévoles une charge de travail incombant ailleurs à des salariés.

Vous êtes le premier des bénévoles. À plein temps. Alors que votre carrière aurait certainement pu vous ouvrir des activités rémunératrices. Pas de regrets ?

N'ayant plus d'enfants à charge, j'ai le privilège de ne pas avoir de soucis d'argent. Le bénévolat est, pour moi, un épanouissement formidable. J'aime le contact humain, j'aime cet équipage. Mais cela tiendra, comme pour tous les bénévoles, tant que ma famille, ma femme tiendront. Il faut que les familles suivent. Nous ne mettons jamais



assez l'accent sur ce soutien des proches de bénévoles, qui est indispensable à la bonne marche des Sauveteurs en Mer.

Les formations dispensées par les Sauveteurs en Mer et les compétences qu'elles permettent d'acquérir attirent les jeunes actifs.

■ Réflexions en cours sur les nageurs sauveteurs

Les nageurs sauveteurs, chargés de la surveillance de plages ou de mettre en place des dispositifs prévisionnels de secours lors de rassemblements, font l'objet d'une réflexion en cours à la SNSM.

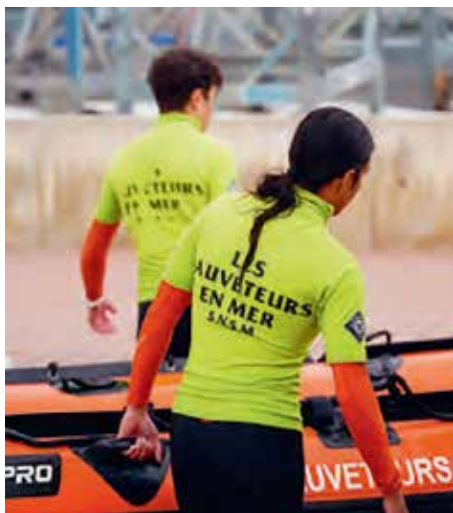
Ces jeunes, souvent étudiants, investissent beaucoup de temps et même un peu d'argent dans une formation de base très exigeante. Elle est dispensée tout au long de l'année scolaire par trente-deux centres de formation et d'intervention (CFI) sur tout le territoire français

Une fois diplômés, ils sont mis à disposition des villes touristiques avec lesquelles la SNSM a passé une convention pour surveiller la baignade durant l'été. Ils sont logés et rémunérés, niveau Smic.

« Ils sont bénévoles dix mois sur douze », résume Emmanuel de Oliveira, président

de la SNSM. Ils sont dédommagés pour l'astreinte, la présence. Le don de soi et le risque pris pour aller sauver des baigneurs ne le sont pas.

Les CFI recrutent sans problème environ cinq cents candidats à chaque rentrée scolaire. Mais, une fois la formation terminée, la SNSM manque désormais de sauveteurs en été pour satisfaire toutes les demandes des communes.



Une fois diplômés, les nageurs sauveteurs sont mis à disposition des mairies.

Encore plus, sans doute, l'été prochain, à cause des Jeux Olympiques, qui vont mo-

biliser beaucoup de services de secours à Paris. Là où de jeunes étudiants passaient deux mois d'été sur une plage, certains ne veulent s'engager que pour un mois, ou moins. Parmi les plus expérimentés, on ne trouve plus assez de candidats chefs de poste ou adjoints. Certains ne viennent pas ou plus sur les plages, peut-être attirés par des surveillances plus rémunératrices (piscines, clubs de vacances, etc.). Pas très motivant pour les trois mille trois cents bénévoles, dont huit cents cadres et formateurs qui leur ont consacré du temps. « Je suis très reconnaissant à nos formateurs et dirigeants de CFI parce qu'ils n'auraient qu'à pousser la porte d'à côté pour bénéficier d'un régime matériellement plus favorable, insiste le président de la SNSM. Mais il ne suffit pas de s'en féliciter. Il nous faut conduire une réflexion sur la motivation de ces formateurs bénévoles pour qu'ils s'épanouissent pleinement. Sans sortir du bénévolat. »

PAROLE DE BÉNÉVOLE

Il y a une très chouette ambiance dans l'équipe formée par tous les bénévoles. Je suis touchée et fascinée par leur énergie, l'esprit de famille.

Céline Cabon s'occupe de la boutique de la station de L'Aber Wrac'h. Sauvetage n° 165

La Personne désignée à terre et la communication avec un navire en situation d'urgence

Une étude de cas centrée sur la communication interne bord/terre incluant les événements concomitants, à savoir, l'échouement du navire et de son remorqueur au cours d'un événement nautique.

Dans les écoles de la marine marchande, les jeunes officiers apprennent l'importance de la communication, en particulier dans les situations d'urgence. Les professeurs font apprendre ni trop, ni trop peu, juste ce qu'il faut. Finalement ce qui est enseigné à tous les marins du monde pendant leurs cours en plus de la navigation, c'est la gestion des ressources à la passerelle ou à la machine, la lutte contre les incendies, la gestion des passagers en cas d'urgence, l'abandon du navire, la survie en mer, etc. La formation à la communi-

cation semble apparemment totalement oubliée.

Aujourd'hui, le capitaine d'un navire en situation d'urgence communique d'abord normalement avec une DPA qui peut se trouver à plusieurs fuseaux horaires de différence et il se peut que cette personne n'ait malheureusement aucune expérience maritime. Expliquer la situation peut donc être difficile et long. De plus, ce n'est pas non plus quelque chose qui est couramment pratiqué lors des exer-

cices ou entraînements à bord ou dans la compagnie, contrairement à l'enfilage d'une combinaison de survie ou à l'entraînement à l'utilisation d'une lance à incendie ou d'un appareil respiratoire par exemple ou encore un rassemblement des passagers car il ne faut pas oublier que la communication, que ce soit avec les passagers ou les secours terrestres, se fait dans les deux sens. Il s'agit pourtant d'un élément crucial du processus d'urgence.

Un accident récent utilisé comme étude

de cas tout au long de cet article est l'échouement du *Thea II* juste à l'extérieur de l'estuaire de la Humber, au nord-est du Royaume-Uni, le 15 décembre 2018. Avec le rapport du MAIB publié en août 2020, nous avons un bref aperçu de l'incident : le navire a subi une panne de moteur qui l'a rendu ingouvernable. Il a d'abord jeté l'ancre en accord avec le service de trafic maritime (VTS) compétent. L'équipage du navire n'ayant pas pu réparer le moteur faute de pièce de rechange à bord, l'assistance d'un remorqueur était nécessaire.

Puis, les conditions météorologiques se sont considérablement détériorées. Le vent atteignant la force 10, le port le plus proche a été fermé au pilotage, mais le VTS a quand même pu envoyer des remorqueurs pour aider le *Thea II*. Pendant ce temps, le navire a commencé à tirer sur son ancre et à chasser lentement vers une zone peu profonde. **Le capitaine a contacté la compagnie à terre qui lui a dit de refuser l'aide d'un remorqueur***. Cette approche a été maintenue par la compagnie jusqu'à ce que l'officier de service de lutte contre la pollution et de sauvetage de la MCA informe les armateurs par téléphone qu'ils allaient émettre un ordre formel au nom du SOSREP les obligeant à accepter le LOF, s'ils n'ont pas réussi à s'entendre avec la société de remorquage avec laquelle ils communiquaient. La compagnie a finalement accepté de permettre au capitaine de prendre les remorqueurs à 00H54, plusieurs heures après le début de l'incident. Le navire avait effectivement talonné pendant ce temps, s'était renfloué au gré de la marée et risquait de s'échouer à nouveau définitivement cette fois-ci alors que la marée descendait.

Ce cas démontre clairement le rôle crucial que joue la personne désignée à terre (DPA) en cas d'urgence et à quel point une communication claire entre le navire et la terre est vitale. Cela touche également un domaine juridique intéressant en ce qui concerne l'autorité du capitaine.

■ Assistance à terre et DPA

En vertu du code ISM, toutes les entreprises de transport maritime doivent avoir une **DPA qualifiée** comme point de

contact entre la compagnie et l'équipage. Ce rôle a été créé à la suite des désastres du *Herald of Free Enterprise* et du *Scandinave Star*. Les DPA doivent être disponibles à toute heure du jour et de la nuit pour assurer une aide aux navires pour la sécurité de l'équipage, du navire, de la cargaison et de l'environnement. L'OMI a défini les exigences minimales de compétence auxquelles doit répondre une DPA dans la MSC-MEPC.7/Circ.6, mais il n'est pas obligatoire que cette personne ait une expérience en mer, si elle possède une qualification d'un institut supérieur reconnu.

Lors de la sélection de la personne qui remplira le rôle de DPA, le processus doit être correctement entrepris avec la même diligence raisonnable que celle que l'on attend lors de la sélection de l'équipage des navires de la compagnie. La DPA, c'est la personne qui sera appelée à 02H00 parce qu'un navire s'est échoué ou qu'il y a eu un incendie ou qu'un membre de l'équipage a été blessé. C'est également la personne appelée par tout membre de l'équipage qui a des inquiétudes concernant la sécurité à bord du navire et souhaite signaler ces inquiétudes de manière anonyme. Il s'agit d'un rôle d'une extrême responsabilité et doit être traité comme tel. Il est essentiel que le rôle des DPA soit reconnu dans l'ensemble de la compagnie et de la flotte pour l'importance qu'il revêt.

On pourrait même considérer que sur le plan pratique, une fois appelées, les DPA ont aussi une responsabilité de la sécurité du navire comme son capitaine car c'est la DPA qui « active » le niveau supérieur de la direction, lorsqu'il le juge néces-

saire. La DPA doit en effet avoir un accès direct au président pour les questions qui ne peuvent pas être réglées à un niveau inférieur. Afin de prendre cette décision, les DPA doivent comprendre ce qui se passe à bord du navire et, pour cela, il est important de savoir quelles informations obtenir auprès du capitaine du navire en difficulté.

Dans le cas du *Thea II*, il a été noté que la direction à terre ne pouvait communiquer avec le capitaine que par courrier électronique et que les courriels du capitaine étaient courts et ne fournissaient que peu d'informations. Cela a finalement donné à la DPA une fausse impression du niveau de l'urgence de l'accident. Cependant, la question se pose de savoir pourquoi la DPA n'a pas posé davantage de questions afin de mieux appréhender la situation. De plus, elle n'a pas tenté de déterminer elle-même la position du navire en utilisant l'AIS ou tout autre moyen. (*C'est une chose assez simple à faire, même chez soi. Il existe de nombreux sites Web faciles d'accès qui peuvent être utilisés pour connaître la position d'un navire.*)

Cela soulève la question supplémentaire de savoir s'il suffit que les DPA disposent simplement d'un téléphone professionnel ou s'il convient de leur fournir davantage d'équipements pour pouvoir remplir efficacement leur rôle de lien. On ne s'attendrait pas à ce que le capitaine d'un navire navigue sans disposer de l'équipement approprié. De même, pour qu'une DPA puisse accomplir correctement son travail, elle doit disposer de l'équipement approprié. Le travail efficace de la DPA est crucial, également pour que les compagnies puissent éviter des poursuites ou



Thea II à quai à Hull après l'échouement

des plaintes pour négligence suite à tout accident pouvant survenir. Les entreprises doivent donc s'efforcer de garantir que ce travail de communication puisse être effectué à un niveau le plus haut possible via une cellule de crise.

L'élaboration d'une sélection de questions qui devraient être posées en cas d'urgence, avec des questions supplémentaires pour des urgences spécifiques, pourrait fournir un cadre sur lequel la DPA pourrait s'appuyer. Tout comme l'industrie aérienne, le transport maritime s'est progressivement équipé d'une liste de contrôle au sein d'un SMS, afin de garantir que des étapes cruciales ne soient pas manquées en cas d'urgence. Cela permet aussi de soutenir l'équipage dans une situation difficile.

Quant aux questions, une check-list permettrait à la DPA de toujours savoir quelles questions poser pour mieux comprendre la situation.

Dans le cas du *Thea II*, des questions simples telles que « quelles sont les conditions météorologiques ? quelle est votre proximité avec la terre ? y-a-t-il des avaries et quelles sont-elles ? » aurait permis à la personne au bout du fil de se faire une idée indiquant clairement qu'une aide urgente d'un remorqueur était nécessaire. Dans l'état actuel des choses, la DPA manquait d'information sur une grande partie de la situation et, de ce fait, elle n'avait pas nécessairement conscience du risque imminent d'échouement.

■ L'autorité du capitaine et de la DPA

En vertu de l'article 5 du code ISM, il est indiqué que l'entreprise doit s'assurer que son SMS montre que le capitaine a l'autorité prépondérante lorsqu'il s'agit de décisions concernant la sécurité du navire et la protection de l'environnement. Cette capacité du capitaine à prendre des décisions est la clé de voûte de l'industrie du transport maritime. Les capitaines sont des personnes hautement qualifiées possédant de nombreuses années d'expérience en mer. Ils sont formés spécifiquement pour accomplir ce travail, dont une grande partie consiste à prendre des décisions importantes et rapides. Les capitaines doivent être autorisés à prendre des décisions en toute sécurité, sachant qu'ils seront soutenus par les armateurs propriétaires du navire, du moins en théorie.

Un problème moderne est que, parfois, les capitaines craignent de prendre des décisions qui, selon eux, pourraient causer des difficultés à la compagnie, et ils craignent donc de perdre leur emploi. Ils ne veulent pas être le « capitaine coûteux » qui commande toujours un remorqueur, même si les conditions montrent qu'un remorqueur est nécessaire. Bien sûr, en théorie, tout armateur réputé encouragerait toujours le capitaine à prendre ces décisions et lui accorderait cette liberté et la culture sécurité au sein de l'entreprise doit favoriser cela.

La DPA joue aussi un rôle primordial dans la gestion de ce soutien.

Que se passe-t-il si l'armateur interdit expressément au capitaine de prendre cette décision, enlevant ainsi sa responsabilité en vertu du code ISM et en la prenant sur lui ?

Sur le *Thea II*, l'armateur a dit au capitaine de ne pas prendre de remorqueur ni de signer un contrat LOF mais plutôt d'attendre que les courtiers d'assurance s'en chargent. Au fur et à mesure que la situation évoluait, le capitaine demandait avec insistance l'autorisation de prendre un remorqueur, avec une fréquence et une anxiété croissante (comme l'a constaté le MAIB). La compagnie est restée concentrée sur l'aspect commercial visant à conclure une bonne affaire avec l'entreprise de remorqueurs. La gravité de la situation aurait dû lui apparaître encore plus clairement lorsque toutes les compagnies de remorqueurs ont refusé un contrat commercial et n'ont accepté qu'un LOF en raison des conditions existantes (position du navire et conditions météorologiques).

Alors, légalement, sur quoi peuvent s'appuyer les armateurs dans cette situation ?

L'autorité suprême du capitaine constitue toujours le dernier recours de la compagnie. Mais dans le cas du *Thea II*, il faut se demander si cela était vraiment suffisant. Le MAIB a spécifiquement noté dans son enquête que « cette approche portait atteinte à l'autorité du capitaine ». Par conséquent, les armateurs pourraient-ils s'appuyer comme moyen de défense sur l'article IV 2(a) des Règles de La Haye-Visby ? Ceci est utilisé

pour couvrir tout acte de négligence ou faute du capitaine dans la navigation ou la gestion du navire. Il est possible que la nature non transférable de l'autorité du capitaine soit confirmée par la loi et que les propriétaires puissent s'appuyer sur cette défense contre les réclamations concernant les marchandises, même avec les actions de la DPA. Cependant, on ne peut s'y fier que si la compagnie a fait preuve de diligence raisonnable au début du voyage et par la suite.

Habituellement, l'argument contre cet article IV, consiste à remettre en question la « diligence raisonnable » nécessaire pour conserver un navire en état de navigabilité. Cela impliquerait de revoir le système de maintenance planifiée, le processus de recrutement de l'équipage du navire, la compétence du capitaine, etc. La diligence raisonnable qui a présidé à la nomination de la DPA et les efforts de l'entreprise pour s'assurer qu'elle dispose pleinement des moyens pour exécuter son rôle pourrait faire l'objet d'un examen minutieux, en particulier dans des cas comme celui-ci où il y a eu des erreurs importantes de la part de la DPA. En effet, un SMS qui permet à la compagnie d'ignorer le capitaine pourrait être considéré comme non conforme au code ISM et un capitaine qui se laisse commander par la compagnie peut être considéré comme incompetent ou déficient.

■ CONCLUSION

Comme le montre l'affaire du *Thea II*, les communications entre la DPA et le navire sont vitales. C'est principalement le hasard qui a empêché le navire de s'échouer définitivement et de provoquer un désastre environnemental. Dans ce cas, avec la criminalisation croissante des gens de mer, il est probable que le capitaine aurait fait l'objet de poursuites pour négligence, entre autres, pour ne pas avoir rempli ses fonctions comme prévu. Bien qu'il soit possible que les armateurs puissent s'appuyer sur les règles Hague-Visby pour défendre leurs réclamations concernant les marchandises, l'action de la DPA aurait pu cependant modifier finalement les responsabilités.

Les armateurs doivent s'assurer qu'ils font preuve du même niveau de « diligence raisonnable » lors de la nomina-

tion de leur DPA que lors de la nomination de leurs capitaines.

Le rôle de la DPA s'est considérablement développé depuis sa création il y a 30 ans. Une DPA aujourd'hui doit être un leader doté de compétences en communication de haut niveau et d'une compréhension de ce qui se passe sur le navire au niveau opérationnel, et pas seulement d'une connaissance théorique issue de sa gestion du SMS. Des exercices réguliers avec les navires faisant appel à la DPA aideraient les deux parties, l'équipage pratiquant ses compétences de lutte contre les incendies chaque mois, la DPA devrait également le faire, même si sa forme de « lutte contre les incendies » est à titre consultatif. Cela permettrait également à l'équipage de savoir qui est la DPA, à quoi elle sert et de s'entraîner à interagir avec elle, en s'habituant à répondre aux questions auxquelles on peut s'attendre en cas d'urgence.

Plus précisément, dans le cas du *Thea II*, les armateurs ne souhaitaient pas engager de remorqueurs sur une LOF, ils souhaitaient un contrat commercial. C'est quelque chose qui se produit de plus en plus, même si les frais sont généralement récupérables et que le fret contribuerait donc en fin de compte aux dépenses. Il ne faut jamais oublier qu'en général, dans un cas de LOF, le navire est en péril et que «d'après la nature même du sauvetage, il doit être en danger». Ainsi, supprimer le droit du capitaine de prendre des décisions concernant la sécurité du navire, de l'équipage et de l'environnement constituerait un dangereux précédent qui pourrait finir par créer des situations encore plus graves à l'avenir.

Commentaires du traducteur

Il est vrai que la personne désignée est en théorie la première personne de la compagnie à être informée d'une situation d'urgence sur un de ses navires. Cette fonction de premier intervenant à terre est liée aux responsabilités imposées par le code ISM lui-même, celle d'assurer qu'un soutien est apporté au capitaine en cas de besoin. Cette fonction de premier intervenant dans la cellule de crise de la compagnie activée sur le champ grâce à une astreinte 24/7 organisée dans le SMS, est courante et se prépare régulièrement au cours d'entraî-

nements conjoints avec chaque navire, à tour de rôle.

Dans tout SMS qui se respecte, la cellule de crise prévoit une aide au capitaine dans le cadre de sa prise de décision en plus des fiches réglementaires, mais aussi, aide ou avis par d'autres capitaines disponibles de la compagnie : capitaine d'armement, capitaines en repos ou en congés mais disponibles sur appel ou encore expert maritime/consultant ou expert de la société de classification, liés à la compagnie.

Dans le cas du *Thea II* ci-dessus, il semble que le capitaine ait été peu bavard sur le niveau d'urgence de sa position près des hauts-fonds et d'autre part que la personne désignée n'était pas à même de comprendre la situation du navire désemparé, à la dérive puis chassant sur son ancre.

Même si une liste de questions types avait été à la disposition de la DPA, et que des réponses aient été données, je ne pense pas que la DPA aurait pu professionnellement aider le capitaine à prendre une décision : mouiller la deuxième ancre, quel que soit le risque de chevauchement (il vaut mieux 2 chaînes croisées que le navire au sec).

Dans une cellule de crise courante digne de ce nom, il y a la notion d'aide au capitaine dans sa prise de décision en situation d'urgence même si son pouvoir discrétionnaire est clairement défini depuis la révision de la règle 8 du chapitre XI de la SOLAS (grâce au code ISPS en fait) à

aucun moment les conseils au capitaine ne sont interdits, au contraire !

Donc, dans un SMS bien conforme au code ISM et bien adapté aux opérations de la compagnie et du navire, même si c'est la personne désignée qui est, du fait de son rôle de surveillance, la première personne informée, son rôle sera aussi de rechercher aussitôt une aide/conseil d'expert préalablement prévu soit du capitaine d'armement expérimenté ou de tout autre capitaine/commodore de la compagnie connu pour son expérience et expertise en la matière (dans expertise, il y a aussi expérience).

En conclusion, avoir une DPA avec l'expérience de capitaine (et le salaire qui va avec) et en plus une formation particulière solide de son rôle et de ses responsabilités, est souvent un avantage qui dans une situation comme celle du *Thea II* est évident.

La mauvaise habitude parfois de confier ce rôle à une personne ayant exprimé ou démontré son inaptitude aux responsabilités ultimes de capitaine de navire ou à un cadre nouveau sans expérience maritime commence à disparaître et c'est certainement bénéfique pour l'application correcte du code ISM et une valorisation lente mais sûre de cette étrange fonction de DPA, spécialité de la marine marchande mondiale.

Source : Mme Voirrey Blount, responsable de l'Amirauté chypriote/ReedSmith. Traduction : Cdt B. APPERRY mai 2024

* ceci rappelle le cas de l'AMOCO... il y a plus de 45 ans !



Hommage au Commandant Yves Charlot

Adhérent de l'AFCAN dès les débuts de l'Association, Chevalier du Mérite maritime en 1991 et Officier en 1999.

Officier de marine marchande il a commencé sa carrière sur les paquebots desservant les Antilles. Il s'y est découvert une passion qui le suivra toute sa vie : la cuisine.



*Yves CHARLOT
(1933-2024)*

Continuant sa carrière sur les cargos, sa curiosité d'autrui le poussera à apprendre l'espagnol, le russe et enfin le portugais. A son départ à la retraite, il se lance dans une multitude d'activités. Bien vite deux d'entre elles se détachent : les confréries gastronomiques et l'AFCAN. Son engagement dans l'association des capitaines de navires lui vaudra la médaille du Mérite maritime. Son affiliation à la confrérie de la teurgoule lui fera redécouvrir le nord-ouest de la France et fera de lui un juré exigeant de nos spécialités régionales. Cela ne l'empêcha pas de s'investir dans la vie de son quartier, il est bien connu qu'un commandant de navire ne sait quasiment rien sur pratiquement tout. Nous retiendrons de lui un homme curieux de tout, qui pouvait parler des heures du salage du camembert et cacher ses analyses sanguines. C'était quelqu'un

qui pouvait transformer un repas de famille en expérience gastronomique et une cuisine en champ de bataille.

Le Cdt CHARLOT fut à l'origine de quelques articles dans la revue AFCAN Informations. Parmi ces articles, il y a principalement ceux intitulés « En passant par la cambuse » publiés dans 73 numéros. Il nous aura fait voyager « gastronomiquement ».

En Normandie, dans le Nord et en Wallonie – il était également membre des confréries du Hareng côtier de la région de Berck, des Maîtres Brasseurs et Distillateurs de Wallonie – de l'Amérique du Sud, mais aussi de la Malaisie et d'autres contrées éparpillées sur tous les continents.

Des articles sur les poissons, les huîtres, les andouilles, les tripes (pas seulement de Caen), fruits divers, etc.

Parmi ses rubriques que je retiens, il y a :
- Celle du numéro 100 pour laquelle on lui avait demandé une rubrique en rapport avec 100 et il nous a envoyé « le canard au sang » - région normande ;
- Celle sur les fromages normands, parce que nous en avons testé et quel régal ;
- Les dernières sur le pain perdu ;
- Enfin la première dans laquelle il parlait du « lapin ». Tout de même osé de commencer une rubrique gastronomique à l'usage des capitaines par une recette de lapin !!!
Cela décrit bien le personnage.

*Cdt Bertrand APPERRY
Cdt Hubert ARDILLON*

28^e journée d'information du CEDRE

à Paris-La Défense le 21 mars 2024 :
Le risque chimique en mer

Le CEDRE organisait sa 28^e journée d'information à la Défense – Tour TotalEnergies. Le thème en était : le risque chimique en mer, l'actualité sur la convention HNS.

M. Christophe LOGETTE, directeur du CEDRE, après quelques mots de bienvenue, précisait que la journée porterait sur la Convention HNS, (Hazardous and Noxious Substances), et qu'il fallait y englober les nouveaux carburants d'énergie de propulsion. Le CEDRE a reçu mission de l'EMSA et de ce fait, est devenu le point focal de lutte et d'études des HNS.

Ce fut tout d'abord **M. François CEC-CALDI, représentant le SG Mer**, qui a rappelé que les pollutions chimiques n'étaient pas nouvelles. Il a cité en exemple les *IEVOLI SUN* et *RUBYMAR*, même si, contrairement au pétrole, il n'y a pas eu de grosses pollutions. Le transport et l'utilisation de produits chimiques conduisent à se poser quatre questions :

- Les produits chimiques sont tous différents et donc les conséquences d'une pollution ne sont pas les mêmes suivant le produit
- Est-on préparé ? On est moins entraîné pour les produits chimiques que pour les hydrocarbures, et il faut compter avec l'arrivée des nouveaux carburants
- Les rejets : en 2022 il y a eu 147 pollutions confirmées dans les eaux françaises, dont 28 par des liquides nouveaux, trois fois plus qu'en 2021
- Enjeux de la préparation : il faut améliorer les connaissances des produits ainsi que les capacités de détection – usage de drones ?

M. Frédéric HEBERT, EMSA, a fait une présentation succincte de l'EMSA, sécurité, prévention, pollution, sûreté. Tous les navires transportent des HNS en quantité plus ou moins importante.

L'action de l'EMSA fut d'abord de créer un réseau d'experts afin de pouvoir produire des informations sur les HNS : MAR-CIS (pour MARine Chemical Information Sheets), banque de données pour les intervenants, les autorités portuaires et garde-côtes en cas de pollution. MAR-CIS, c'est actuellement 257 pages de données, dont 20 nouvelles depuis le début 2024.

C'est aussi le réseau MAR-ICE (pour MARine – Intervention Chemical transport Emergencies), réseau inspiré du réseau ICE existant pour les accidents terrestres. Il comprend 247 experts capables de répondre aux Etats de l'Union européenne. Le CEDRE est le point de contact du réseau MAR-ICE. C'est donc un groupe d'experts provenant de différents pays, formant un groupe technique consultatif avec pour objectif l'échange d'informations et la formation entre Etats membres.

Trois besoins existent :

- Information : Il y a déclaration obligatoire pour les navires transportant des HNS, mais avec comme restriction, seulement pour les navires allant vers un port de l'UE. Ce qui exclut un navire passant dans les eaux européennes mais ne se dirigeant pas vers un port de l'UE.
- Entraînement : Il est nécessaire d'harmoniser au sein de l'UE la formation et l'entraînement aux situations d'urgence.
- Equipements : Il est évident qu'on ne peut pas équiper tous les ports des moyens nécessaires pour répondre à des pollutions par HNS pour tous les produits existants, sachant qu'en plus, de nouveaux produits arrivent régulièrement sur le marché. Il est donc nécessaire d'avoir des sortes de hubs por-

tuaires avec la capacité de dépêcher des équipements par moyens mobiles routiers, maritimes, et fluviaux.

Actuellement l'EMSA travaille sur le transfert de produits chimiques de navire à navire. Il faudra par la suite compter sur les nouveaux carburants, et donc les transferts de soutage. L'EMSA a mis en place deux formations : « Support to incident manager » et « Response on board ships for non maritime personnel ».

M. Teemu NIEMELÄ, Finnish Boarder Guard (FBG) a présenté le TURVA, navire patrouilleur offshore (OPV).

De même que d'autres unités de Coast Guards le FBG participe et/ou commande des opérations de recherche et sauvetage, ainsi que des tâches associées à la sécurité maritime, la surveillance des frontières, la protection de l'environnement et des opérations militaires de défense.

L'OPV TURVA est un patrouilleur hauturier construit en 2014, long de 96 m et propulsé au GNL.

Le navire est équipé pour les incidents liés aux hydrocarbures, avec des boudins et récupération d'huile. Il peut bien évidemment intervenir en cas d'incendie, de remorquage d'urgence et est équipé d'une plateforme hélicoptère. Il est capable d'organiser l'évacuation de 400 personnes.

Le TURVA est surtout armé et équipé pour les incidents de HNS : détection et identification de substances dangereuses, et analyse des gaz rencontrés. Il peut être opéré suivant trois modes de ventilation : normale sans danger, avec filtres chimiques, et en surpression grâce à des bouteilles d'air.



Il peut donc servir de zone de décontamination. Il peut être utilisé lors d'opération sous-marine et a la possibilité de travailler en zone restreinte.

Suite à une question, il a été précisé qu'à ce jour, le TURVA n'avait pas encore été utilisé en opération réelle, fort heureusement.

Pour clore la matinée, une table ronde, sous la supervision de M. LOGETTE, réunissait M. François CECCALDI - SGMer, M. François MARIER - Transport Canada, M. Gaute SIVERTSEN - FIPOL, M. Marc LEGER - DGAMPA, Mme Tonje CASTBERG - P&I Club.

M. SIVERTSEN confirmait que 8 pays ont ratifié la convention HNS. Les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne tra-

vailent pour la ratifier en même temps (probablement fin 2024). La Suède et la Finlande devraient la signer ainsi que les Îles Marshall en 2025, ce qui entrainerait une mise en vigueur de la convention fin 2026 ou début 2027.

M. LEGER confirmait que la France a ratifié la convention le 3 octobre 2023. La France a mis en place un système déclaratif, à effectuer par l'agent mandataire du navire. Les déclarations se font par famille de HNS. A noter que le non-renseignement peut entraîner des sanctions financières.

M. MARIER précisait, le Canada ayant été le deuxième signataire de la convention à la suite de la Norvège, travaillait sur les HNS depuis 1984, soit 40 années. Il faisait par ailleurs état du naufrage

d'un chimiquier sud-coréen transportant 980 tonnes d'acide acrylique au large de Yamaguchi au Japon survenu deux jours avant la journée du CEDRE, naufrage qui n'avait pas entraîné de déversement à la mer. On déplore tout de même huit morts et deux disparus parmi l'équipage de onze personnes. Le navire, 69 mètres de long, était au mouillage à cause du mauvais temps mais a été touché par des vents violents, de hautes vagues et de fortes chutes de neige.

Pour **M. SIVERTSEN** il y a un défi de compensation à relever. Il est nécessaire de connaître les HNS, de former pour réagir face à différents produits chimiques, produits purs mais aussi produits mélangés.

Le FIPOL doit payer pour le nettoyage, les réparations. Ce sont les mêmes questions que pour le pétrole brut, avec une spécificité plus accrue. On peut s'attendre à plus de blessés et de morts que pour le pétrole. Il reste encore beaucoup d'études à faire notamment en ce qui concerne les réactions en cas d'interaction entre produits.

Mme CASTBERG a relevé 220 incidents sur une période de 10 ans, dont un seul au-delà du taux de compensation de l'armateur, c'est-à-dire avec le FIPOL impliqué. Mais il faut maintenant, et urgemment, tenir compte des nouveaux carburants, non encore concernés par la convention HNS.

Pour **M. CECCALDI**, cette convention permet de prévenir à tous les niveaux : navires mais aussi ports. Il faut donc y intégrer les nouveaux carburants. Principalement en ce qui concernera les ravitaillements, quid de procédures en cas de nuage à terre pendant un soutage. Il y a eu un essai de soutage d'ammoniac mené sur plusieurs semaines pour 3 tonnes seulement, le processus a-t-il été fait en toute sécurité ? Il ne faut pas de différence entre cargaison et carburants en matière de sécurité.

Les nouveaux carburants sont déjà transportés en tant que cargaison, c'est un virage important de les utiliser en tant que carburants, car il faut les traiter à bord. Le transport comme cargaison est beaucoup plus inerte.

Mr LEGER rappelle que la question s'est posée pour le GNL, qui est tout de



même utilisé comme carburant depuis plus de 10 ans.

Les mêmes questions se posent pour l'ammoniaque, le méthanol, mais aussi l'hydrogène et les batteries lithium-ion. S'il n'y a actuellement aucune réglementation restrictive, il y a pourtant beaucoup d'analyses de risques réalisées, ainsi que sur l'expansion des nuages toxiques.

M. LOGETTE rappelle que les essais relatifs aux fuites éventuelles lors des opérations de soutage sont réalisés en eau douce, mais que les résultats seront forcément différents en eau de mer, ainsi qu'à différentes températures. Donc prévoir beaucoup plus d'essais pour avoir des connaissances en matière de prévention.

Selon **Mme CASTBERG**, actuellement, statistiquement, le risque le plus important est en opération de soutage. Il est évident que ce sera la même chose avec les nouveaux carburants.

Il y a trop de substances différentes pour évaluer les impacts sur l'environnement et les personnes.

A ce sujet **M. MARIER** précise que le NH₃ est interdit en soutage sur le Saint-Laurent. Il faut en premier voir ce qui est faisable, raisonnable, et quelle est l'attente des populations sur les réponses qui seront apportées à ces questions.

Pour le FIPOL, il faudra aussi une convention HNS particulière pour les

opérations de soutage. C'est aussi ce que demandent les P&I.

Enfin, l'élément clé est la question de la formation des équipages mais aussi du personnel à terre dans les ports. Il faudra envisager une révision de STCW.

Le **capitaine de vaisseau Gauthier DUPIRE** a présenté le programme d'essai du CEPPOL (Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution). Le CEPPOL a été créé en 1979. Il y a une alerte en moyenne toutes les deux semaines, principalement à la suite du changement de combustible (FO/GO) en entrant dans la zone SECA. Les zones d'action sont en conséquence situées en Manche mer du Nord et en Méditerranée.

Missions du CEPPOL :

- Intervention : à Brest et *in situ* (intervention possible en 24/48 heures), en eau de mer comme en eau douce.
- Equipement : définition, tests et suivi de tests des équipements, avec un accent sur les porteurs de ces équipements (sécurité du personnel), tests de drones d'intervention et surveillance.
- Préparation : formation sur les dangers sur les pollutions chimiques comme sur la sécurité face au chimique en cas d'intervention.
- Etudes et expérimentations : quatre sujets sont préoccupants, le gigantisme des navires (soutage des gros PC), les nouveaux carburants (il y aura forcément un accident un jour, donc savoir réagir), l'environnement de plus en

plus chargé en mer (champs éoliens), le plastique (granulés) qui est une pollution très difficile à voir, à identifier, à contenir et à récolter.

Le CEPPOL et le CEDRE travaillent ensemble, les deux organismes étant des conseils. En cas d'alerte, il y a un appel au CEDRE pour qualification de la pollution, puis une cellule de crise constituée par CEPPOL et CEDRE. CEPPOL fait partie du comité stratégique du CEDRE et participe donc aux essais menés en commun.

Les essais actuels sont centrés sur le gazole utilisé à la pêche, réactions en eau froide, chaude, en Atlantique comme en Méditerranée.

M. LE FLOCH, CEDRE, a présenté les essais en mer dans le cadre de la recherche sur le comportement des produits chimiques, essais menés en lien avec la Marine nationale.

La recherche permet de définir l'option de lutte la plus appropriée, mais il faut alors savoir où est le produit, quel est son comportement et son « devenir », quel type d'équipement peut être déployé (le produit est-il stable, corrosif ? ...). Cela permet d'évaluer un potentiel impact sur l'environnement ainsi que les risques pour les intervenants.

L'étude en laboratoire repose sur une classification européenne : SEBC (Standard European Behaviour Classification). Mais l'information est très théorique, par exemple l'évaporation n'est



Sur le fond : recherche sur la solubilité du produit, est-elle suffisante pour décrire la dissolution ?

- Détermination du pourcentage de produit à se solubiliser par mètre de remontée ou de sédimentation dans la colonne d'eau ;
- Risque d'obtenir une nappe de produit à la surface et exposition des intervenants ;
- Risque d'une nappe de produit sur le fond et impact sur l'écosystème benthique.



En surface : compétition entre solubilité et dissolution, étude de la persistance de la nappe.

- Caractériser la persistance de la nappe pour différentes conditions de température de l'eau et d'intensité de vent ;
- Apports de la modélisation ;
- Déterminer la fenêtre d'intervention ;
- Identifier les risques pour les opérationnels en charge de la lutte.

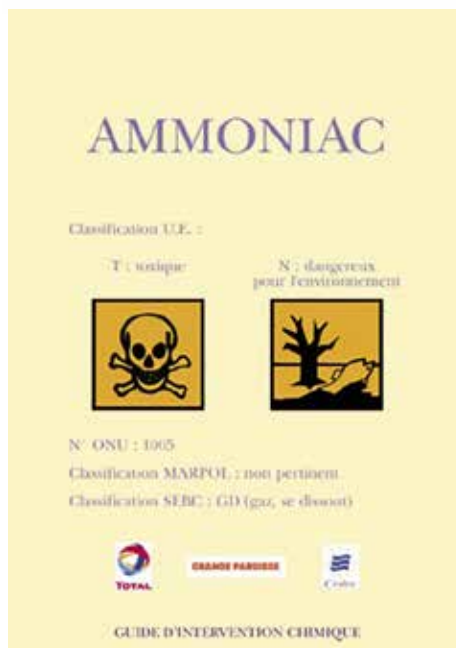
pas étudiée en laboratoire. Les données sont obtenues dans des conditions standardisées. Les paramètres sont mesurés indépendamment les uns des autres. Même si on peut faire varier la salinité de l'eau de mer ainsi que la température. En laboratoire on peut aussi jouer sur le facteur air – vent et évaporation. Mais on ne sait presque rien sur le devenir du produit en milieu marin. Et comme il y a des nombreux produits, les résultats sont très variés. Deux scénarios ont été identifiés avec la Marine : sur le fond et en surface.

Ces données expérimentales sont nécessaires, mais quelle confiance leur donner, comment les interpréter, et sont-elles adaptées à l'environnement marin ?

Il faut donc poursuivre avec des expériences *in situ*. On passe alors aux essais en cellules flottantes, ce qui permet de valider des données pour des conditions météo-océaniques tempérées (température, ensoleillement, matières en suspension), et permet aussi de fixer des recommandations opérationnelles (fenêtre d'intervention, risque pour les intervenants et l'environnement, risque pour les populations). Être dans des conditions opérationnelles permet de :

- Caractériser le comportement du produit *in situ* ;
- Tester des équipements de détection et de suivi (détection satellitaire, capteurs embarqués dans des avions et sur le navire support, développement de plateformes d'échantillonnage)
- Alimenter et valider les outils de modélisation ;
- Evaluer l'approche d'un navire en détresse ;
- Tester le matériel de formation.

Ces essais se font sur des surfaces de 9 m², donc plus conséquentes qu'en laboratoire, sur diverses zones en haute mer, toutefois dans des endroits pas trop fréquentés, principalement par le secteur de la pêche. Il faut toutefois qu'il y ait un intérêt à faire ces essais, or les produits chimiques sont facteurs de changements d'intérêts économiques assez fréquents. Autre avantage, cela peut se faire sur une échelle européenne, et donc permettre ainsi une dissémination des résultats à l'échelle européenne. Petit bémol sur ces essais : ils sont actuellement menés pour un seul produit à la fois, les mélanges seront étudiés plus tard.



Les résultats sont consultables sur internet, possibilité de les télécharger, soit sur le site du CEDRE pour chaque produit (onglet Ressources/Publications/Guides chimiques), soit pour le Marine HNS Response Manual sur www.westmopco/rempec.org (téléchargeable gratuitement).

Puis une présentation sur les nouvelles énergies de propulsion dans le groupe CMA CGM, par **Mme Henri-Bénédict de LAGRANGE** et **Ronan COLLAVINI**.

Le réchauffement climatique est une préoccupation croissante dont les impacts sont tangibles et qui résulte en grande partie de l'activité humaine. Le secteur des transports représente 24 % des émis-

sions mondiales de gaz à effet de serre, dont 3 % sont générés par les activités de transport maritime.

En tant qu'acteur mondial du transport et de la logistique, CMA CGM a la responsabilité de contribuer activement à la réduction de l'empreinte carbone de son industrie. À cette fin, la décarbonation est au cœur de la stratégie commerciale et toutes les ressources humaines, financières et opérationnelles nécessaires sont consacrées à la réalisation de cet objectif clé d'être Net Zero Carbon d'ici 2050.

Ambition pour les activités maritimes : pour ses activités maritimes, CMA CGM vise deux objectifs marquants dans la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre : -30% d'ici 2030 et -80% d'ici 2040. CMA CGM est pionnier dans la décarbonation du transport maritime avec une réduction de 50 % des émissions de CO2 par conteneur sur ses navires entre 2008 et 2022.

Pour réduire les valeurs absolues des émissions de carbone, CMA CGM continue d'optimiser la conception et la propulsion des navires et d'améliorer l'efficacité énergétique des opérations et infrastructures maritimes et terrestres.

Pionnier dans l'utilisation de navires GNL et de biocarburants, CMA CGM continue de diversifier son mix énergétique en y intégrant de nouveaux carburants bas carbone dont le biogaz, le bio méthanol et les e-carburants.

Cependant, les réservoirs de carburant ont un impact sur l'espace cargaison du navire. Pour la même distance parcourue à la même vitesse, le méthanol représente deux fois le volume du diesel ; l'hydrogène représente six fois le volume du diesel.

Il y a actuellement beaucoup d'études, de projets en recherche et développement, sur les navires (assistance vélique, optimisation des carènes), mais aussi sur les installations portuaires. Aucun projet n'est abandonné, car il peut être intéressant pour un type ou une taille de navire. Par exemple l'hydrogène, qui est aussi très cher à produire, peut s'avérer intéressant sur des petites unités. Mais actuellement les nouveaux carburants ne sont pas produits en quantité nécessaire pour les navires de commerce. Et il y a bien évidemment un besoin grandissant de formation des équipages (beaucoup de procédures sont à revoir, si ce n'est à créer).

Une table ronde sur la réponse liée à l'ammoniac réunissait alors **M. Olivier GENTLHOMME** - INERIS (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques), **M. Laurent RUHLMANN** - YARA, **M. Stéphane LE FLOCH** - CEDRE et le **capitaine de vaisseau Gauthier DUPIRE** - CEPPOL sur le projet ARISE (Ammonia Response in Sea Emergencies), la réponse liée à l'ammoniac. C'est un partenariat industriel pour des rejets maîtrisés d'ammoniac en mer.

Importance de nouvelles données expérimentales :

L'ammoniac est très réactif avec l'eau et de la chaleur est générée lorsque les deux substances entrent en contact. Tandis qu'une quantité importante d'ammoniac est absorbée par l'eau, la chaleur générée augmente en même temps le taux de vaporisation. Les turbulences intenses du processus de mélange génèrent également un effet d'aérosol, qui affecte la densité du nuage toxique en suspension dans l'air. Ces phénomènes sont mal compris et il existe très peu de données expérimentales disponibles pour caractériser cette interaction. D'où la nécessité de disposer de données expérimentales fiables pour améliorer la modélisation des conséquences de rejet dans l'eau de mer ainsi que l'évaluation des risques associés.

Objectifs opérationnels :

- Établir des protocoles de tests et réali-

ser des rejets à grande échelle d'ammoniac liquide, froid (réfrigéré), sur l'eau de mer avec différents scénarios de rejet

- Tester les technologies de détections et de mesures actuelles et innovantes en milieu marin
- Acquérir des données nécessaires pour améliorer la capacité et la fiabilité des outils de modélisation des conséquences (dispersion dans l'air et dans l'eau)
- Identifier les techniques et stratégies de réponses potentielles
- Permettre une évaluation précise de l'impact environnemental (sur la vie marine et temps de récupération)

Trois scénarios représentatifs ont été conçus et seront réalisés directement depuis un navire transportant de l'ammoniac réfrigéré :

- Scénario 1 : rejet réfrigéré au-dessus de la surface de l'eau (simulation de rupture d'un tuyau d'avitaillement)
- Scénario 2 : rejet réfrigéré sous la surface de l'eau (simulation d'une ouverture dans la coque)
- Scénario 3 : rejet gazeux sous la surface de l'eau (simulation d'une ouverture de soupape de surpression)

Conséquences réelles de cette importante lacune de connaissances :

- Incohérence extrême dans la production des impacts du scénario de déversement
- Une approche trop conservatrice conduisant à une distance de sécurité irréaliste



- Impossibilité de déterminer l'impact en milieu marin
- Impossibilité de concevoir des stratégies et des systèmes d'atténuation ad hoc
- Incertitudes dans le processus d'approbation des permis par les autorités compétentes

Sur la base de l'acquisition de données sur le terrain, ARISE fournira des conseils clairs, et vers toutes les industries, pour :

- Effectuer une prévision cohérente des impacts des scénarios de déversement
- Définir un paramètre conservateur réaliste
- Permettre une étude d'impact environnemental
- Établir des stratégies d'atténuation
- Soutenir les étapes de prise de décision dans le processus d'approbation des permis

Programme d'ARISE en 2024 :

- Comportement du NH₃ en laboratoire (CEDRE) : dissolution – répartition entre l'air et l'eau
- Sélection des capteurs les plus adaptés : INERIS pour les capteurs air – CEDRE pour les capteurs eau
- Plateforme testée en mer : concevoir la plateforme – tester la plateforme en condition réelle

Programme d'ARISE en 2025 :

- Expérimentation grandeur nature : Marine nationale – autorités nationales
- Analyse et valorisation des données : modélisation – techniques de réponses potentielles – communication

Questions techniques à traiter en cas de rejet réfrigéré au-dessus de l'eau :

- Quel est le pourcentage de séparation entre l'eau et l'air
- Quelle est la profondeur de pénétration de l'ammoniac froid
- Comment l'ammoniac dissous est dilué dans l'eau
- Mesures en zone proche : concentration de gaz, température (eau et air), conductivité de l'eau, NH₃ dissous
- Mesures en zone lointaine : concentration des gaz, température (eau et air), suivi du nuage toxique
- Mesures à distance : surveillance de l'air avec drone et/ou avion pour visualiser le nuage toxique

Les résultats attendus :

- Meilleure connaissance du devenir de l'ammoniac froid à l'interface eau
- Outils de modélisation améliorés pour prédire le devenir de l'ammoniac froid dans le milieu marin (air et eau)
- Évaluation des capteurs actuellement utilisés et l'évaluation de nouveaux capteurs pour surveiller l'ammoniac froid dans l'air et l'eau
- Amélioration de la méthodologie d'évaluation des risques pour une utilisation plus sûre de l'ammoniac liquide dans l'industrie maritime et rédaction de lignes directrices et/ou procédures

Impacts attendus :

- Premier rejet d'ammoniac froid en mer avec possibilité de réaliser un exercice à grande échelle
- Savoir si les techniques de réponse à terre peuvent être transposées à la mer
- Permettre une évaluation environnementale de l'impact à court, moyen et long terme sur la vie marine ainsi que sur la période de récupération nécessaire
- Contribution au développement sûr et accéléré de l'économie de l'hydrogène.



Pour finir la journée, quelques projets européens auxquels le CEDRE et/ou le SG Mer participent ont été présentés.

MANIFESTS (MANaging risks and Impacts From Evaporating and gaseous Substances To population Safety), en partenariat avec la Belgique, le Portugal, l'Espagne et le Royaume-Uni.

Objectif :

Développer un système opérationnel d'aide à la décision pour les rejets accidentels de HNS en mer.

Déjà développé :

- Base de données chimique (HNS et MS)
- Conseils pour les intervenants HNS
- Outils à utiliser par les intervenants, modules de modélisation pour les incendies, les explosions, la dérive et l'évaporation

Objectif ultime : améliorer la gestion de la pollution côtière et marine par les gaz et les évaporateurs

Focus principal sur les HNS volatils + carburants alternatifs (ammoniac, méthanol, GNL, batteries Li-ion)

2 scénarios d'incidents : fuite en surface à proximité du littoral et rejet sous-marin d'un pipeline.

Études sur pollution par produits chimiques : compatibilité des équipements de lutte antipollution (2020-2021) (tissus de barrages, pompes, récupérateurs à seuil, équipements de plongée (2023), résistance du narguilé à la pression après exposition (2024).



Objectifs WESTMOPCO (2019-2021) :

- Améliorer les capacités de prise de décision en cas d'urgence
- Évaluation des programmes nationaux d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures
- Renforcer la coopération entre les plans et arrangements sous-régionaux et les procédures d'urgence nationales



Objectif IRA-MAR (2020-2023) :

- Nouveaux profils de risques
- Importance de mieux coordonner les actions des différents services d'intervention, de renforcer l'interface terre-mer dans la réponse d'urgence maritime et d'identifier de nouveaux risques portuaires
- Les nouvelles technologies telles que les drones ont un énorme potentiel pour améliorer la réponse aux urgences maritimes impliquant un

déversement de pétrole ou d'autres produits chimiques.

Résultats attendus :

- Meilleure connaissance des risques liés au trafic de produits chimiques dans le port
- Systèmes ou méthodes de détection de divers polluants renforcés (guide d'utilisation des drones/systèmes d'avions sans pilote)
- Capacités renforcées en termes de formation et de préparation des autorités compétentes (approche intégrée, interface terre-mer)



Objectif AQUAE (Water quality monitoring and remediation : innovative multifunctional microsensor) (2022-2025) :

Développer des capteurs compacts combinant détections infrarouges et électrochimiques pour détecter les polluants organiques et les nitrates



Objectif IBAIA (Innovative environmental multisensing for waterbody quality monitoring and remediation assessment) (2023-2026) :

Concevoir des modules de capteurs fonctionnalisés de manière optimale pour détecter les microplastiques, les produits chimiques organiques, les sels nutritifs et les métaux lourds, ainsi que mesurer la salinité et les paramètres physicochimiques. Le dispositif de détection IBAIA sera intégré en un seul système multi-détections, avancé et validé par les utilisateurs finaux dans des conditions réelles in situ.

RAVEN (Revolutionary Accuracy in waVeguide-and photoacoustic-EN-abled atmospheric sensors) (2024-2027) :

Objectif :

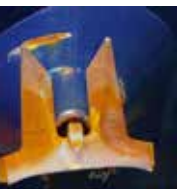
Développer deux systèmes miniaturisés de détection de gaz capables de surveiller plusieurs polluants, déployables in situ et à la demande dans des endroits éloignés.

CONCLUSION :

Journée du CEDRE très dense, le CEDRE fournit une connaissance théorique et technique pour conjecturer le risque. L'objectif de 2050 reste un challenge élevé, que ce soit en sécurité, régulation, production des nouveaux carburants. Il faut aussi tenir compte des enjeux géostratégiques, enjeux en matière de sécurité en mer, mais aussi à terre dans les ports.

*Cdt Hubert ARDILLON
Vice-président AFCAN
Secrétaire général CESMA*





Textes publiés au Journal officiel au 1er trimestre 2024 (N°40)

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

- **Arrêté du 25 janvier 2024** portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes
Texte NOR : TREP2400424A, publié au JORF n° 0028 du 3 février 2024
- **Arrêté du 15 mars 2024** portant décision individuelle d'attribution de l'aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires
Texte NOR : TREM2406502A, non paru au JORF mais au BO de la Transition écologique... et de la Mer le 19 mars 2024
- **Avis relatif à l'extension d'un avenant** à la convention collective nationale du personnel navigants officiers des entreprises de transports et services maritimes
Texte NOR : TSST2407787V, publié au JORF n° 0067 du 20 mars 2024
- **Décret n° 2024-294 du 29 mars 2024** portant publication de l'accord pour la mise en place d'un mécanisme d'échange et de partage de l'information maritime dans l'océan Indien occidental et de l'accord régional sur la coordination des opérations en mer dans l'océan Indien occidental, adoptés à Balaclava le 29 avril 2018 et signés par la France à Nairobi le 26 novembre 2018 (1)
Texte NOR : EAEJ2408134D, publié au JORF n° 0077 du 31 mars 2024
- **Décret n° 2024-297 du 29 mars 2024** pris pour l'application de la 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.
Texte NOR : TREM2323305D, publié au JORF n° 0077 du 31 mars 2024
- **Décret n° 2024-298 du 29 mars 2024** relatif aux documents obligatoires mentionnés aux articles L. 5593-1 et L. 5593-2 du code des transports
Texte NOR : TREM2323309D, publié au JORF n° 0077 du 31 mars 2024

81^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC)



■ Préambule

Le programme du Comité s'avère particulièrement chargé cette semaine. Il devrait permettre d'avancer dans la mise en place de réglementations globales très attendues par le secteur maritime.

Le Comité devrait traiter d'un nombre impressionnant de réglementations sur de très nombreux aspects de la navigation de commerce.

Le plus gros morceau de la 81^e session, et calé depuis des mois, mobilise les lobbies en tous genres, concerne en priorité les modalités de la mise en place de la stratégie en matière de gaz à effet de serre au dernier MEPC, en juillet 2023. Celle-ci prévoit une baisse globale de 20 % des émissions des navires (par rapport aux niveaux de 2008) pour 2030, puis de 70% en 2040 pour atteindre un net zéro en 2050. Ces objectifs annoncés sont, en réalité, l'alignement du transport maritime sur les objectifs des Accords de Paris. Pour le moment, ce sont des vœux pieux, car les seuls instruments actuellement mis en place sont les standards EEDI, EEXI et l'index CII qui classent les navires en fonction de leur performance carbone.

Or rien n'est fixé sur le mécanisme et la méthodologie en matière de décarbonation. Il reste au Comité d'établir les moyens d'atteindre ces objectifs, sans doute par la mise en place d'une taxe carbone et d'une législation en matière de disponibilité des combustibles vertueux.

Beaucoup d'autres sujets seront abordés, tels que la pollution plastique, les eaux de ballast et les zones SECA.

■ Le déroulement de la 81^e session du MEPC

Le Comité de la protection du milieu marin a tenu sa quatre-vingt-unième session du 18 au 24 mars 2024 sous la présidence de M/ H. Conway (Libéria) et la vice-présidence de M. H. Tan (Singapour).

Ont participé à la session 122 délégations des gouvernements membres, 9 délégations observatrices d'organisations intergouvernementales et 56 délégations observatrices d'organisations non gouvernementales.

La délégation française était composée de ses 3 représentants permanents à Londres, SE Marine de Carné de Trécosson de Coëtlogon, M. Eric Levert et M. Maxime Lagathe, de 5 conseillers des Affaires maritimes et de 11 observateurs (6 du Bureau Veritas, 3 de CMA CGM, 1 de Brittany Ferries et 1 de l'AFCAN).

Les séances plénières se sont déroulées en mode hybride, c'est-à-dire qu'il était possible d'y prendre part à distance.

■ Allocution d'ouverture du Secrétaire général

Le nouveau Secrétaire général, Arsenio Dominguez, (Panama) qui fut au pré-



able président de plusieurs MEPC, a appelé à un effort commun pour aligner le secteur du transport maritime international sur les objectifs mondiaux en matière de changement climatique et les engagements en matière de développement durable.

Il a d'abord attiré l'attention sur les problèmes de sécurité maritime en mer Rouge et exprimé ses inquiétudes concernant l'impact environnemental du naufrage du *Rubymar* et les routes maritimes plus longues que les navires sont obligés d'emprunter. Il a également exprimé sa sympathie aux familles des trois marins qui ont été tragiquement tués à bord du *True Confidence* par une frappe de missile Houthi, et a réitéré son appel à la libération de l'équipage du *Galaxy Leader*, retenu en otage depuis sa prise par des militants Houthi, le 19 novembre 2023.



Parmi les nombreux points à l'ordre du jour, le MEPC 81 se concentrera sur la mise en œuvre de la Stratégie mondiale révisée des GES de l'OMI, adoptée au MEPC 80. Y compris la poursuite de discussions sur un mécanisme de tarification des GES et une norme technique sur les carburants.

Pour atteindre cet objectif, le Comité examinera plus en détail les propositions de mesures à moyen terme, la conduite de l'évaluation d'impact global des mesures candidates à mi-parcours, et le développement ultérieur du cadre d'évaluation de l'intensité des GES sur le cycle de vie.

■ Attaque perpétrée contre des navires marchands en mer Rouge et dans le golfe d'Aden

Un grand nombre de délégations ont fait part de leurs préoccupations concernant la sécurité et le bien-être des gens de mer, la liberté de navigation, les menaces pesant sur le milieu marin et la stabilité de la chaîne d'approvisionnement mondial à la suite des attaques menées par



les rebelles houthistes contre les navires de commerce en mer Rouge et le golfe d'Aden.

Dans ce contexte, ces délégations ont informé le Comité de la disparition tragique de trois membres d'équipage (2 Philippines et 1 Vietnamien) qui avaient été tués lors d'une attaque menée le 6 mars 2024 contre le vraquier *True Confidence* par les rebelles houthistes qui avaient lancé des missiles antinavires. L'attaque avait également fait plusieurs blessés parmi les membres de l'équipage, dont certains étaient dans un état grave.

Les délégations qui ont pris la parole ont présenté leurs condoléances aux familles des gens de mer disparus, ont manifesté leur soutien aux personnes blessées, et ont fait part de leur solidarité avec les délégations philippines et vietnamiennes.

Après avoir souligné les conséquences dévastatrices de ces attaques sur des gens de mer innocents, de nombreuses délégations ont demandé la libération immédiate et inconditionnelle du *MV Galaxy Leader* et de son équipage, qui étaient retenus en otage depuis que le navire avait été détourné par des rebelles houthistes le 19 novembre 2023.

Le Comité a également été informé que le navire de marchandises diverses *MV Rubymar*, battant pavillon bélizien, qui avait subi de graves dommages à la suite d'une attaque par missiles menée par les rebelles houthistes le 18 février 2023, alors qu'il passait par le détroit de Babel-Mandeb, avait presque entièrement sombré et présentait des risques de collision pour les navires croisant dans ces parages, seule la proue du navire émergeant. En outre une fuite de combustibles avait provoqué une marée noire, et la cargaison de 41 000 t d'engrais risquait de provoquer des dommages à l'environnement au cas elle se déverserait en mer.

La délégation des Etats-Unis a fermement condamné les attaques absurdes

menées par les rebelles Houthis avec l'appui de l'Iran qui leur fournit des armes et un large soutien financier.

De son côté, la délégation de la République islamique d'Iran, qui s'est exprimée à distance, a déclaré qu'elle n'avait pas l'intention de répondre aux allégations grandiloquentes des Etats-Unis. Elle a précisé que l'insécurité qui règne dans cette région provient de l'action du régime sioniste aidé par les Etats-Unis dont l'appui a été condamné et critiqué par de nombreux Etats libéraux et non par les Houthis qui mènent une action indépendante pour assurer la sécurité dans cette région. Elle rejette les accusations infondées des Etats-Unis qui soutiennent les cruelles attaques d'Israël dont la politique met en insécurité cette région.

La délégation yéménite a souligné que les attaques perpétrées en mer Rouge étaient le fait de milices terroristes houthistes et s'est déclarée reconnaître tous les efforts déployés à l'échelle internationale en vue de prévenir d'autres attaques. A cet égard, elle a insisté sur la nécessité d'une aide internationale supplémentaire, le gouvernement yéménite n'étant pas en mesure de gérer sans appui les conséquences négatives que pourrait avoir pour l'environnement le naufrage du *MV Rugbyman*.

En plus des attaques menées depuis le territoire yéménite, la délégation ban-



gladaise a informé le Comité que le *MV Abdullah*, battant pavillon bangladais, faisant route entre le Mozambique et les Emirats Arabes Unis, avait été détourné par des pirates somaliens le 11 mars 2024, à environ 500 milles des côtes somaliennes, et que les 23 membres de l'équipage avaient été pris en otage. Par la suite, le navire a été conduit au mouillage dans les eaux somaliennes.

De nombreuses délégations ont condamné les attaques menées contre les navires de commerce, lesquelles constituent des violations inacceptables du droit international et de la Convention portant création de l'OMI. Elles ont salué les mesures prises pour protéger la liberté de navigation et la sécurité des gens de mer. A cet égard, elles ont mentionné l'opération défensive ASPIDES visant à restaurer la sûreté maritime dans cette région.

En outre, plusieurs délégations ont souligné que la Marine indienne avait mené avec succès, le 16 mars 2024, une opération qui avait permis la libération de 17 membres de l'équipage du *MV Ruen* qui étaient retenus par des pirates depuis décembre 2023, ainsi que l'arrestation de 35 pirates. Des déclarations ont été faites par la plupart des délégations des Etats membres présents à cette session ainsi que par de nombreuses délégations observatrices.

■ **Conflit armé opposant la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses répercussions sur les transports maritimes et le milieu marin**

La délégation ukrainienne a fait une déclaration décrivant les conséquences environnementales négatives sur la mer Noire et la mer d'Azov après plus de deux ans de conflit militaire continu et appelant la communauté internationale à condamner la Fédération de Russie et à exiger la cessation immédiate des hostilités.

Par la suite, à l'appui de l'intervention de la délégation ukrainienne, de nombreuses délégations ont condamné l'agression perpétrée par la Fédération de Russie à l'encontre de l'Ukraine, qui constituait une violation de l'intégrité territoriale et la souveraineté de

l'Ukraine. Cette agression armée est une violation du droit international et la Charte des Nations unies. Ce conflit constitue une menace pour la sécurité de la navigation internationale, les marins, la liberté de navigation et le milieu marin dans la région de la mer Noire et de la mer d'Azov.

A l'issue d'un échange de vues, la Fédération de Russie a répondu que l'examen de cette question allait au-delà de l'Organisation dans son ensemble et du Comité en particulier. Elle rejetait toutes les accusations infondées portées contre elle, y compris celles qui faisaient état de destructions intentionnelles d'infrastructures civiles et de la pollution de l'environnement dans la région.

Les forces armées ukrainiennes avaient bombardé des infrastructures civiles, et lancé des attaques contre des navires-citernes russes et des navires de transport civils en mer Noire. Elles avaient attaqué des plateformes de forage et miné les espaces maritimes et les ports ukrainiens. Elles étaient responsables de la destruction de la centrale hydroélectrique de Kakhovskaya et des conséquences tragiques qui en avaient découlé.

En réponse à la déclaration de la Fédération de Russie la délégation ukrainienne a répondu que cette déclaration était une nouvelle démonstration de ses actions de manipulation typiques. Elle a informé le Comité que plus de 4 000 rapports avaient été établis au cours de l'année écoulée concernant les effets directs sur l'environnement des actions militaires illégales de la Fédération de Russie.

La délégation ukrainienne a fait une nouvelle déclaration au sujet de l'attaque de l'armée russe contre la centrale hydroélectrique de Dnipro dans la région ukrainienne de Zaporijia, qui s'était produite dans la nuit du 22 mars 2024. Elle affirmait qu'il était urgent de traduire les responsables en justice et de mettre fin aux actes de la Fédération de Russie avant qu'il en résulte davantage en Europe et des désastres environnementaux à l'échelle mondiale.

■ **Adoption de l'ordre du jour**

L'ordre du jour contenait en particulier les points suivants :

Point 3. 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. Problème des déchets de plastiques rejetés en mer par les navires

Point 10. Rapport d'autres Sous-comités

Point 11. Zones spéciales, zones de contrôle des émissions et zones particulièrement vulnérables

Point 15. Mise en œuvre de la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires

Ont été constitués :

- 2 groupes de travail sur, l'un sur « la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique », l'autre sur « la réduction sur les émissions de GES provenant des navires »
- 1 groupe de rédaction sur « les amendements aux instruments obligatoires »
- 1 groupe « d'études sur les eaux de ballast »
- 1 groupe technique sur « les zones particulièrement vulnérables et les zones spéciales »

■ **Point 3. Amendements aux instruments obligatoires**

Le Comité a adopté les amendements suivants :

Amendements aux règles A-1 et B-2 de la Convention BWM concernant l'utilisation des registres électroniques.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2025.

Amendements à l'article V de MARPOL concernant les procédures révisées de notification de pertes de conteneurs.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Amendements à l'article VI de MARPOL concernant la substitution d'un système vapeur par un moteur diesel marin.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} août 2025.

Le Comité a adopté les directives suivantes :

directives de 2024 prescrites par la règle 13.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL en ce qui concerne les moteurs de remplacement non identiques qui ne sont pas tenus de respecter la limite du niveau III.

■ Point 4. Organismes nuisibles dans les eaux de ballast - Révision de la Convention

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWB) est entrée en vigueur le 8 septembre 2017 et depuis, l'accent est mis sur sa mise en œuvre efficace.

Lors du MEPC 80, le Comité avait approuvé le plan de révision de la Convention dans le cadre de la phase d'acquisition d'expérience associée à la Convention BWB, y compris la liste des questions prioritaires qui devraient être prises en compte lors de la révision de la Convention.

Cela oriente la révision approfondie en cours de la Convention BWB et le Comité procède actuellement à l'élaboration d'amendements à la Convention et/ou ses instruments.

A cet égard, le Comité a approuvé la liste des dispositions et instruments à réviser et/ou à élaborer, afin d'orienter les travaux du groupe de travail par correspondance sur la révision de la Convention BWB, qui a été constitué de nouveau avec pour tâche de préparer un projet de texte qui inclut des amendements et de nouvelles dispositions et/ou de nouveaux instruments.

En ce qui concerne les questions opérationnelles urgentes qui devraient être traitées avant l'examen de la Convention, le Comité a :

- adopté une résolution MEPC qui porte adoption des Recommandations



intérimaires sur l'application de la Convention BWB aux navires exploités dans des conditions où la qualité de l'eau pose des problèmes.

- approuvé les Recommandations sur le stockage temporaire des eaux grises ou des eaux usées traitées dans les citernes à ballast.

Le Comité a invité les Etats membres et les ONG intéressées à se mettre en relation avec le groupe de travail par correspondance, en vue de participer et de contribuer aux travaux de ce dernier.

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

Le Comité a approuvé le projet de circulaire MSD/MEPC sur les directives pour le prélèvement d'échantillons de combustible visant à déterminer la conformité avec l'Annexe VI de MARPOL et le chapitre II-2 de la Convention SOLAS, sous réserve d'une décision concomitante du MSC, et l'a renvoyé au MSC 108, pour examen en urgence, en vue de son approbation.

Le Comité a pris note des documents concernant la « réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux », et les a renvoyés au MEPC 82 pour qu'il les examine en même temps que les résultats du PPR 11.

■ Point 6. Rendement énergétique des navires

1. Le Comité a approuvé en séance plénière le rapport sur les renseignements transmis à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires pour 2022.

28 834 navires ont déclaré en 2022 avoir consommé 213 millions de tonnes de combustible, contre 212 millions de tonnes en 2021.

Il a pris note du rapport sur l'intensité carbone annuelle et le rendement énergétique de la flotte existante, (années 2019 à 2022). Il fournit des informations sur les progrès réalisés en vue d'atteindre l'objectif d'une amélioration d'au moins 40 % de l'in-

tensité carbone d'ici 2030, sur la base de mesures fondées sur l'offre et la demande.

Après un échange de vues, le Comité a approuvé le rapport sur l'évolution de l'intensité carbone établie sur la base de mesures établies sur l'offre.

2. Après examen du rapport du groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique, le Comité adopté les :

- directives mises à jour de 2024 pour l'élaboration d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SE EMP) ;
- directives mises à jour de 2024 pour la vérification par l'administration des données sur la consommation de fuel-oil et l'intensité carbone opérationnelle ;
- directives mises à jour de 2021 sur le système de limitation de la puissance sur l'arbre/puissance du moteur visant à satisfaire aux prescriptions relatives à l'EEXI et sur l'utilisation d'une réserve de puissance.

Il a approuvé la procédure à suivre pour notifier par l'Organisation l'utilisation d'une réserve de puissance.

Après un échange de vues, le Comité a approuvé les interprétations unificatives des règles 2.2.15 et 2.2.18 de l'Annexe VI de MARPOL, à charge pour le Secrétariat de modifier en conséquence les interprétations unificatives de l'Annexe VI de MARPOL et de diffuser la version récapitulative sous couvert d'une résolution MEPC.

3. Le Comité a noté que le groupe avait examiné les questions concernant la mesure et la vérification des émissions de méthane (CH₄) et d'oxydes nitreux (N₂O), du réservoir au sillage et l'élaboration d'un plan de travail pour l'utilisation du captage du CO₂ à bord.

Après un échange de vues, le Comité a constitué un groupe de travail par correspondance chargé de présenter un rapport à ce sujet au MEPC 93.



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

Résultats des travaux de l'ISWG-GHG 16

Le Comité a examiné les travaux de l'ISWG-GHG 16 qui s'est déroulé du 11 au 15 mars 2024 et pris des mesures concernant :

L'évacuation exhaustive de l'ensemble des mesures envisageables à moyen terme des réductions des GES.

Le Comité a rappelé que le MEPC 80 avait demandé au Secrétaire général de constituer un comité directeur faisant office de point de contact pour le Comité lorsque serait menée une évaluation exhaustive des incidents. Ce comité directeur une fois constitué est composé de 32 Etats membres.

Le Comité a approuvé « l'évaluation des incidences de l'ensemble des mesures envisageables à moyen terme par les Etats », menée par la CNUCED. Il a rappelé que ce document était un élément important dans la mise en œuvre de la stratégie de l'OMI concernant les GES.

La poursuite de l'évaluation de l'ensemble des mesures envisageables à moyen terme

Le Comité a prié le Secrétariat d'organiser un atelier spécialisé de deux jours (GWH-EW 5)

La poursuite de l'élaboration du cadre relatif à l'analyse de l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie (directives ACV)

Le Comité a adopté la résolution MEPC portant adoption des directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marins.

Il a approuvé la constitution d'un groupe de travail chargé d'examiner un cadre pour la mesure et la vérification des émissions de CH₄, de N₂O et d'autres GES du réservoir au sillage, de poursuivre l'élaboration des directives ACV.

L'examen des propositions relatives au captage du CO₂ à bord

Le Comité a chargé le groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique d'établir un plan de travail sur l'utilisation des systèmes de captage du CO₂ à bord.

La proposition visant à mener une cinquième étude de l'OMI sur les GES

Le Comité devait charger l'ISWG-GHG 17 d'examiner plus avant cette proposition.

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

Après examen du rapport, le Comité a pris les mesures suivantes :

Mandat de l'ISWG-GHG 17 :

- poursuivre l'élaboration de l'ensemble des mesures à moyen terme,
- poursuivre l'élaboration du cadre relatif à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie,
- élaborer un projet de mandat pour la 5e étude de l'OMI sur les GES.

Mandat relatif au GHG-EW 5

Le Comité est convenu que l'atelier devrait porter sur tous les aspects de l'évaluation exhaustive des incidents, y compris la modélisation de l'affectation des revenus utilisés dans le cadre de l'évaluation des incidences sur les Etats.

Mandat du groupe de travail GESAMP-LCA

Constituer un groupe de travail du GESAMP chargé de définir les questions qu'il reste à traiter en ce qui concerne la poursuite de l'élaboration du cadre relatif à l'ACV et une proposition de faire avancer les travaux relatifs à ces questions pendant l'intersession, y compris l'élaboration d'un projet de mandat du groupe de travail GESAMP-LCA.

Ce groupe de travail par correspondance est chargé d'examiner plus avant « les autres thèmes/aspects relatifs à la durabilité des combustibles marins sur le plan social et économique » visés dans les directives ACV de 2024.

Poursuite de l'élaboration de l'ensemble des mesures de réduction des émissions de GES à moyen terme

Le Comité a approuvé l'illustration d'un projet de plan possible sur le cadre de l'OMI afférent à la réduction à zéro des émissions nettes, étant entendu que ce plan pourrait être utilisé comme un point de départ pour regrouper les différentes propositions dans le cadre d'une éventuelle structure commune.

Un grand nombre de délégations ont rappelé combien il était important d'élaborer cet ensemble de mesures afin d'atteindre les cibles de réduction énoncées dans la stratégie de l'OMI concernant les GES, en vue de promouvoir la transition énergétique du secteur des transports maritimes et d'inciter la flotte mondiale à prendre des mesures, tout en continuant à garantir des conditions de concurrence équitables et une « transition juste et équitable », et que l'ensemble des mesures devrait être élaboré et adopté en même sur les évaluations des incidences sur les Etats ?

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

Le Comité a approuvé les recommandations pour le transport des pellets de plastique par mer dans des conteneurs, approuvées par le PPR 11.

Les recommandations portent sur l'emballage, les informations relatives au transport et l'arrimage des pellets de plastique.

Le Comité a demandé au Secrétariat de communiquer au MEPC 82 des renseignements actualisés sur les progrès accomplis s'agissant des mesures énoncées dans le plan d'action pour traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires, compte tenu des résultats du PPR 11 qui seront examinés lors du MEPC 82.



■ Point 10. Rapports d'autres Sous-comités

Travaux du Sous-comité III 9

Le Comité a approuvé :

- la diffusion d'une circulaire III sur l'analyse des accidents et les statistiques des accidents concernant des observations sur les rapports d'enquête sur les accidents,
- la décision de l'III de commencer la révision approfondie des directives pour le contrôle par l'Etat du port et d'incorporer les directives de 2022 pour l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires.

Travaux du CCC 9

Le Comité a souscrit au plan de travail actualisé pour l'élaboration de nouvelles dispositions relatives aux combustibles de substitution élaboré par le CCC 9.

Questions urgentes découlant du SDC 10 – Réduction du bruit sous-marin

Le Comité souscrit au plan d'action pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce, élaboré par le SDC 10.

Il a noté que le SDC 10 avait approuvé le projet de document destiné à servir de guide sur la phase d'acquisition d'expérience, eu égard aux directives révisées sur le bruit rayonné sous l'eau.

Il a décidé d'inscrire à l'ordre du jour provisoire du MEPC 82 un point intitulé « Réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce », en vue d'examiner toutes les mesures pertinentes que SDC 10 invitait à prendre.

■ Point 11. Zones spéciales, zones de contrôle des émissions et zones maritimes particulièrement vulnérables

Le Comité a examiné un document dans lequel le Canada proposait de désigner

les eaux arctiques relevant de sa souveraineté et de sa juridiction comme étant une zone de contrôle des émissions d'oxyde d'azote (Nox), d'oxyde de soufre (SOx) et de particules, conformément aux règles 13 et 14 de l'appendice III à l'Annexe VI de MARPOL.

Il a aussi examiné un document dans lequel la Norvège proposait de désigner la mer de Norvège comme zone de contrôle des émissions de Nox et de SOx. Il a noté que la proposition portait également sur l'utilisation du critère de « trois dates » (date du contrat de construction, date de la pose de la quille et date de livraison) au lieu de la seule date de la pose de la quille dans le projet d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL à ce sujet, de sorte que les nouvelles prescriptions s'appliquent aux navires livrés le 1er janvier 2030 ou après cette date.

Après avoir examiné et approuvé le rapport du groupe technique sur la désignation de PSA et de zones spéciales, chargé d'évaluer ces deux propositions, le Comité a approuvé la proposition visant à désigner les eaux arctiques canadiennes et la mer de Norvège comme zones de contrôle des émissions de Nox, de SOx et de particules, et les amendements qu'il était proposé d'apporter à l'Annexe VI de Marpol.

Le projet d'amendements à l'Annexe VI de Marpol visant à établir les ECA sera transmis au MEPC 82 pour adoption.



■ Point 15. Mise en œuvre de la Convention de Hong-Kong sur le recyclage des navires

Le Comité a approuvé les modèles de notification et l'élaboration de modules du GISIS pour fournir les fonctions de notification électronique, afin d'aider à la mise en œuvre de la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui devraient entrer en vigueur le 26 juin 2025.

Cette convention vise à garantir que les navires ayant atteint leur fin de vie utile ne présentent pas de risque inutile pour la santé, la sécurité de l'homme et pour l'environnement.

L'article 12 de la Convention de Hong-Kong exige que chaque partie communique à l'Organisation des informations concernant, entre autres, les installations de recyclage des navires, les autorités compétentes, la liste annuelle des navires battant pavillon de cette Partie, auxquelles un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage a été délivré, et la liste annuelle des navires qui ont été recyclés sur le territoire relevant de la juridiction de cette Partie.

Le Comité a discuté d'un chevauchement potentiel des exigences entre la Convention de Hong-Kong et la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination. Le Comité a demandé au Secrétariat de poursuivre et renforcer la coopération avec le Secrétariat de la Convention de Bâle afin de fournir tout renseignement et toute aide nécessaire claire et rigoureuse de la Convention de Hong-Kong, et de rendre compte des résultats du MEPC 81 à la Conférence des Parties à la Convention de Bâle.

■ Commentaires

Extraits de l'article de Pierre-Yves Larrieu, expert maritime

L'impression d'ensemble à la lecture des différents documents soumis à cette session est celle d'un fouillis avec beaucoup de discussions et d'intentions, mais peu de discussions concrètes et relativement peu de résolutions adoptées et qui sont surtout de portée technique. Les discussions deviennent d'une grande technicité perdent en lisibilité. Ce qui n'est pas bon signe pour l'élaboration et l'application de futures réglementations.

Pour l'auteur de l'article, le principal enseignement de ce MEPC est d'ordre politique. L'OMI entend poursuivre la mise en œuvre de sa feuille de route sans vraiment tenir compte de la réglementation européenne récemment adoptée dans le cadre du Green Deal. Des pays tels que le Brésil, la Chine, l'Inde ou la

Norvège proposent des mesures alternatives. Et aucune proposition n'a été présentée visant à se rapprocher de la réglementation européenne. Or celle-ci est déjà pleinement en vigueur tandis que la réglementation OMI est encore en cours d'élaboration.

On doit donc s'attendre à voir cohabiter, en Europe, de manière durable, deux corpus réglementaires différents, OMI et UE, traitant du même sujet de la réduction des émissions de GES des navires. Cela risque de compliquer considérablement la définition de stratégie de décarbonation par les compagnies maritimes européennes, tant du point de vue des dispositifs techniques que du point de

vue du choix des combustibles. De la même manière, les inspecteurs maritimes européens auront deux corpus réglementaires à faire respecter au lieu d'un seul.

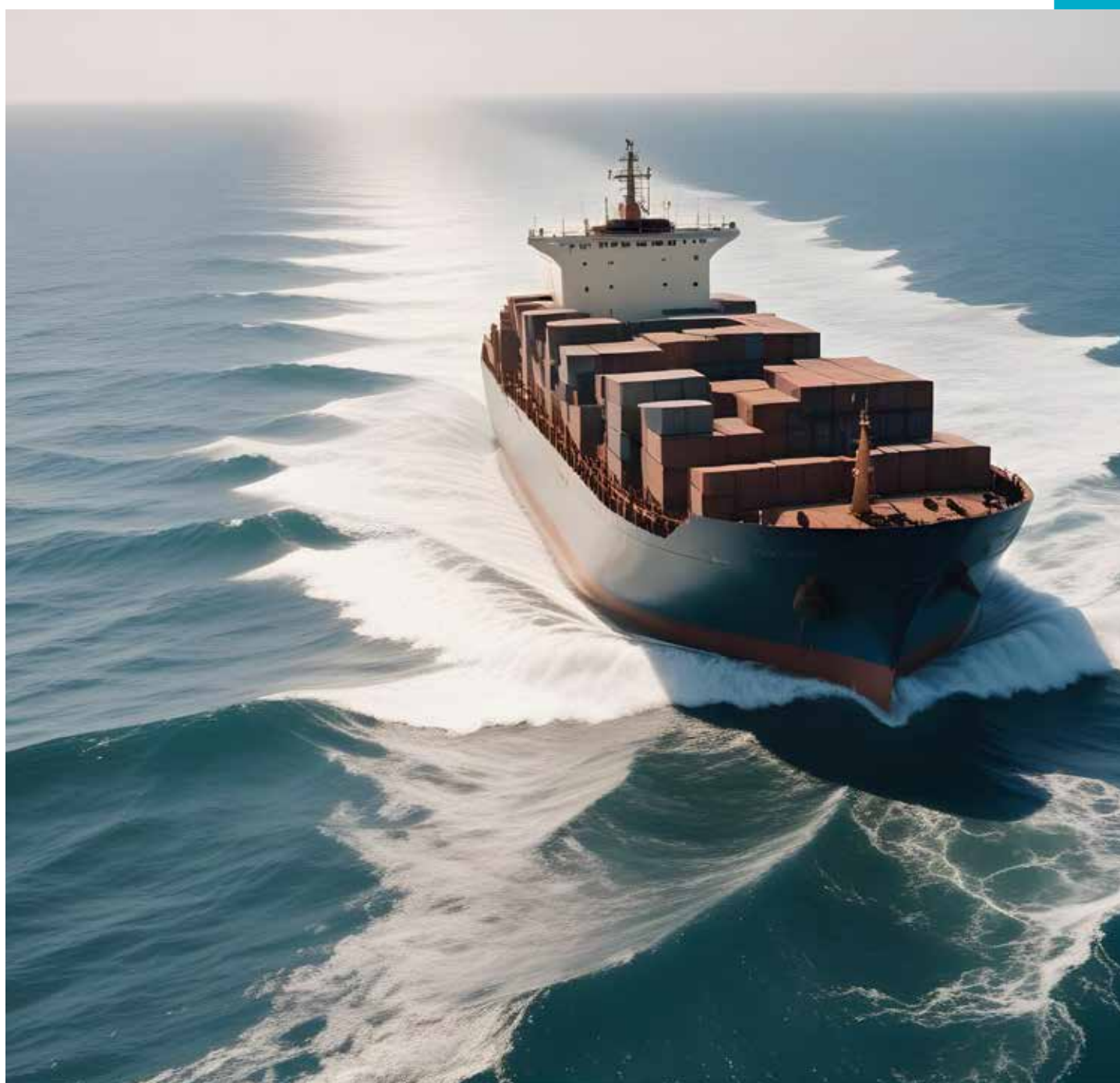
Tout cela facilite-t-il réellement la décarbonation des navires ?

■ En conclusion

Certains verront dans le MEPC 81 une session de travail et de transition qui devrait se concrétiser par l'adoption de nouvelles réglementations lors des prochaines sessions. D'autres y verront des consensus ou accords majoritaires difficiles à trouver et des divergences persistantes.

On a aussi l'impression que le MEPC est un peu débordé par l'importance des travaux à réaliser. Ainsi plusieurs sujets importants, tels le CII, l'énergie vélique et le black carbon, ne semblent pas bénéficier d'une urgence adéquate. On note aussi une multiplication des groupes de travail. Peut-être faudrait-il augmenter le nombre des sessions annuelles du MEPC ? Les sessions 82 et 83 du MEPC sont déjà annoncées comme décisives sur un certain nombre de sujets.

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



2^e Congrès de l'urgence médico-psychologique des gens de mer

Le Havre le 12 avril 2024

Les commandants HARDY et ARDILLON ont représenté l'AFKAN au 2e Congrès du CRAPEM (Centre ressource d'aide psychologique en mer). Celui-ci se tenait dans les locaux de l'ENSM du Havre, l'après-midi du vendredi 12 et la matinée du samedi 13 avril. Cette première partie concerne les sessions plénières du vendredi 12 avril après-midi.

D'abord quelques mots de bienvenue de M. de BEAUREGARD, directeur du site du Havre, et de Mme JEGO, CRAPEM.

■ Première partie

Evaluation et prise en charge à bord : du secret partagé à la guidance des soins

Spécificité du secret partagé en milieu isolé - Dr DELBROUCK

Le secret professionnel a été institué dans l'intérêt des patients, il s'impose à tout soignant dans les conditions établies par la loi.

C'est la base de la relation de confiance soignant/soigné.

Il est régi par l'article L 1110-4 du code de la Santé publique

- Le patient ne peut délier le médecin de son obligation
- L'obligation ne cesse pas après la mort
- Le secret s'impose même devant le juge
- Le secret s'impose aux autres médecins qui ne concourent pas aux soins
- Le secret s'impose à l'égard des personnes elles-mêmes tenues au secret
- Le secret couvre l'état de santé du patient et son nom

Cependant peut-on parler de secret partagé lorsque les informations sont confiées par le patient à l'ensemble d'une équipe ? Le code précise que : « deux ou plusieurs



professionnels de santé peuvent toutefois, sauf opposition de la personne dûment avertie, échanger des informations relatives à une même personne ».

Donc deux conditions : accord du patient ET tous les soignants sont impliqués dans le soin.

Le capitaine est responsable des soins, il y a éventuellement délégation à un officier en charge. Mais il doit (ou doivent) respecter le secret médical. A ce titre, il est fait mention qu'au débarquement du patient, les enregistrements des soins qui auraient pu être pratiqués doivent être remis au patient ou être détruits. En aucun cas des comptes-rendus de consultations ne doivent être conservés à bord.

Guidance : outil de soins et de prévention - Mme DURAND

Exemples des missions de sauvegarde de la vie humaine (SVH)

1. Avant la mission, bilan sur la qualité et l'accessibilité des ressources et la création d'un lien de confiance à travers :

- Consultation à la demande du médecin et/ou du commandement : expertise
- Echanges et conseils informels sur les problématiques actuelles et/ou futures
- Sensibilisation à l'ESPT (état de stress post-traumatique) avant départ en mission SVH
- Consultation personnelle
- Information transmise sur l'astreinte téléphonique du SLPA d'affectation et/ou des SLPA de proximité en fonction des missions

2. Pendant la mission, renforcement des ressources et de la confiance par la disponibilité et le soutien :

- Conseils en distanciel auprès des commandants/corps médicaux

- Co-analyse des problématiques posées : aide à penser, prise de hauteur
- Accompagnement des (para)médicaux lors des pratiques de defusing à bord
- Co-préparation des débriefings psychologiques suite à un évènement grave
- Si absence de personnel médical, guidance du commandement
- Conseil sur la récupération de l'équipage au retour de mission

3. Après la mission, prévention des potentielles complications et/ou prise en charge afin de préserver la santé psychique des marins :

- Consultation à la demande du commandement
- Consultation à la demande du médecin
- Débriefing collectif et/ou individuel
- Suivi à visée thérapeutique
- Echanges informels et suivis avec le commandement et le corps médical

4. Positionnement et limites du psychologue :

- Consultant mais pas sauveur
- Disponible/accessible mais pas obligatoire
- Aiguillage/éclairage mais pas décideur
- Question de l'instrumentalisation et du rôle de substitution
- Aide à la prise de conscience et au renforcement des ressources individuelles/collectives : automatisation, responsabilisation
- La nécessaire distance du psychologue par rapport aux situations pour aider à prendre de la hauteur et conseiller objectivement.

Télé médecine maritime : de la formation à la guidance - Dr DEHOUS

Le responsable des soins à bord fait un bilan des fonctions vitales (neuro/conscience – respiratoire – circulatoire), un interrogatoire (antécédent, traitement, allergie, histoire de la maladie ou circonstances de l'accident), la vérification des constantes vitales (tension, pouls, température, etc.), un examen (clinique pour un malade, lésionnel pour un blessé). Puis appel du CCMM pour un diagnostic entraînant conseil, décision et prescriptions.

1. Intervention en peri-trauma :

Nécessité d'une évaluation de « l'ambiance à bord » 4 types de situation :

- *Equipage complet impliqué :*
 - L'équipage implique de penser à la culture du métier
 - Connaissance de la dynamique à bord et des facteurs risques
 - Adaptation au milieu hostile
 - Guidance du responsable des soins
 - Organisation de l'intervention immédiate
- *Partie de l'équipage impliquée :*
 - Evaluation individuelle
 - Contraintes de temps
 - Renfort des processus de résiliences professionnelles versus débarquement
- *Décompensation psychotique à bord*
 - Centrage sur l'EVASAN du marin
 - Nécessité d'un accompagnement de l'équipage en peri-trauma et en immédiat
 - Décès à bord
 - Souvent il y a lien avec le bord une fois le corps débarqué – processus dissociatif adaptatif.

2. Intervention en immédiat :

- *Avantages*
 - Souvent, préparation en amont
 - Lien CCMM-CRAPEM-SCMM-CUMP
- **Nécessités d'appréhender les spécificités du navire**
 - Organisation hiérarchique et des soins à bord (sur-traumatisme, des casquettes multiples)
 - Contraintes de temps (évaluation avant une traversée transocéanique)
 - Multi culturalité à bord (respect du rituel religieux avant les « psys »)
- *L'intervention doit permettre un espace de transition*
 - En particulier quand le temps pour retourner à terre a été long (nécessité d'un sas pour ne « plus avoir à faire face »)
 - Vigilance aux procédures médico-légales et judiciaires
 - Peut-être cependant différée dans certaines situations (douche, etc.)

3. Intervention en post-immédiat : consultations individuelles

- *Pro-actif*
 - Culture de métier versus absence de reconnaissance sociale

- Normalisation de l'évènement de mer

- *Vigilance à l'isolement à terre*
 - Hypothèse de l'absence de support du groupe – plus particulièrement au commerce et en fin de carrière à la pêche
- *Le scénario du pire*
 - La formation médicale (actuellement de trois niveaux sur 14, 53 et 99 heures de formation) va être revue et intégrera une formation en psychiatrie, un contrat sera passé avec le CRAPEM pour cela.

Intérêt des psychologues à bord - M. DAVID-MARCHAND

Après avoir narré quelques interventions, en respectant le secret bien évidemment, il rappelle que le psychologue doit aussi avoir un rôle auprès du capitaine du navire.

Bien entendu, il peut agir en tant que télé-conseiller vers les capitaines des navires n'ayant pas de personnel médical à bord.

Le groupe équipage : support ou contrainte - Mme JEGO

En cas de mauvaise nouvelle à bord, l'équipage peut être support ou bien contrainte (cas d'un décès). En ce qui concerne le harcèlement, le milieu isolé qu'est le navire est un facteur de risque. Il y a une double dangerosité : le harcèlement en lui-même et l'isolement du groupe équipage entraînant l'effondrement de la résilience groupale ainsi que le sentiment de dangerosité permanent.

Conclusion

A chaque temps son évaluation, il faut des personnes impliquées ET des ressources groupales à bord et sociales à terre.

Nécessité d'appréhender les spécificités de la culture du métier, et souvent sa marginalisation sociale.

Vigilance quand le groupe support devient contrainte.

Vers le développement d'une CUMP maritime - Dr DUCROCQ

CUMP : Cellule d'Urgence Médico-Psychologique

Les CUMP ont une place reconnue dans

le système de santé français, un ancrage clair malgré les évolutions récentes du paysage de la psycho-traumatologie, avec une bonne assise scientifique, et inscrites comme un volet à part dans les plans de secours type ORSAN (Organisation de la réponse du système de santé en situations sanitaires exceptionnelles).

Facteurs psycho-sociaux de vulnérabilité :

Nature du travail, conditions de vie, durée d'embarquement, éloignement, promiscuité, bruit, langue, travail posté, activité répétitive, faible pouvoir décisionnel.

Exposition à des événements potentiellement traumatiques :

Intentionnalité humaine (piraterie, agressions), accidentelle, traumatismes vicariants (sauvetage en mer, migrants), poids de la responsabilité éthique, morale et pénale.

En milieu maritime, il y a déjà les CROSS, le CCMM, le SCMM (Samu de Coordination Médicale Maritime). Un CUMP en milieu maritime devrait utiliser le CRAPEM.

Prévalence du TSPT chez les sauveteurs en mer - Mme BENOIT, CRAPEM

TSPT : Trouble de Stress Post-Traumatique

ESPT : Etat de Stress Post-Traumatique
La prévalence ESPT est de 1,9% dans la population générale, de 20% chez les marins et de 4,5% chez les secouristes bénévoles.

Hypothèse de départ :

Les sauveteurs embarqués de la SNSM associent risques maritimes et risques liés à leur activité de secouriste.

Facteurs de risques :

Le système d'alerte via une application mobile, une mobilisation rapide, l'imprévisibilité, le milieu hostile de l'action.

Facteurs protecteurs :

La vie d'équipage au sein de la station (échanges entre pairs et exercices réguliers), la place du patron (coordinateur et présence au retour des interventions).

La psychoéducation et la formation comme outils de prévention à la SNSM :

• Existant : formation initiale de secourisme, formation détresse psychique

- Travaillé : réalisation d'un module e-learning souffrance psychique et événement traumatique
- En projet : formation à destination des patrons sur le repérage de la souffrance psychique et sur l'accompagnement des équipages suite à un événement traumatique.

Enjeux psychologiques des missions de sauvegarde de la vie humaine dans le Pas-de-Calais - EVI ABECASSIS, Service de psychologie de la Marine, Cherbourg

L'impact psycho-traumatique des missions aveugles (missions menées à distance par des intervenants guidés sur la foi de rapports faits en direct par des personnes se trouvant sur le lieu d'occurrence de l'évènement) :

Ce sont des concepts encore débattus mais il y a consensus sur l'incidence, similaire à l'implication directe. Des tableaux cliniques d'intensité proche mais d'allure différente, due à des modalités d'exposition variées (facteurs de risque et de protection).

Prévention, préparation et communication sont des mesures mises en œuvre ayant des effets bénéfiques puisque moins de marins reçus en souffrance.

Cette mission est singulière, car elle concentre tous les facteurs de risque :

Mission récente, croissance très forte et continue, transformation permanente des modalités de réponse, encadrement politique, juridique et administratif en construction, résonance politique et médiatique très forte, injonctions parfois contradictoires, moyens limités, environnement concentrant déjà de nombreuses problématiques (géographie), des marins jeunes à qui l'on demande polyvalence, rusticité et esprit d'initiative, sentiment de tension entre acteurs sensés coopérer, pression de la société civile générant un manque de reconnaissance et de l'insécurité (responsabilité pénale), exposition visuelle et/ou sonore à des scènes potentiellement traumatogènes (enfants, refus de prise en charge, films WhatsApp), régénération difficile (rythme opérationnel, escales, double équipage)

Les facteurs protecteurs :

Sens de la mission, préparation opérationnelle, cohésion du groupe.

Impact des missions aveugles sur les équipages des bateaux :

- Intervention concrètes impliquant une mobilisation physique et mentale absolue
- Décisions fondées sur des informations directement perceptibles
- Contact avec les personnes secourues (gratification / détresse)
- Potentielle exposition à la mort

Impact des missions aveugles sur les CROSS et sémaphores :

- Exposition sonore (voire vidéo) à la détresse
- Sollicitations pressantes et parfois agressives
- Difficulté à se forger une idée claire de la situation
- Professionnels de la gestion de la panique, procédures à dérouler
- Peu ou pas de retour sur les actions coordonnées réussies

Suite aux derniers retours d'expérience, les efforts sont à poursuivre :

- Maintenir le travail de communication (interne et externe)
- Formation et préparation, c'est la meilleure rentabilité d'investissement et améliore l'efficacité. C'est également une double protection contre les traumatismes potentiels, les missions sont mieux vécues
- Favoriser le partage et le retour d'expérience pour une traçabilité ultérieure
- La question de la sélection / volontariat

Suite aux derniers retours d'expérience, ce qui fonctionne déjà :

- La limitation du nombre de personnes exposées
- Avoir un compte-rendu le plus rapidement possible
- L'attention portée au collectif qui est le premier espace de projection des difficultés

Gestion d'un décès à bord - Dr COUDREUSE

La mort en mer, c'est l'errance des âmes, des âmes sans repos, entre la vie et la « vraie mort ». Pour ceux qui restent à terre, c'est aussi la quête des corps naufragés sur la grève.

Entre 2000 et 2019, selon une étude sur 78 compagnies de croisière, cela représente 623 décès à bord, dont 89% de passagers.



photo E. Guegueniat

Selon le BEA Mer, il y a eu pour la France 25 morts ou disparus en 2023, et en 2021, 11 accidents mortels au travail maritime à la pêche et 1 au commerce. Plus le problème des migrants.

Un exemple récent :

Appel au CCMM d'un voilier en route transatlantique avec un marin présentant une douleur thoracique. D'abord, gestion en premiers soins, mais suivant la dotation plaisance. Rappel 30 minutes plus tard pour un arrêt cardio-respiratoire, et mise en œuvre de réanimation de base pendant 45 minutes. Puis décision d'arrêt de la réanimation par le médecin du CCMM, le patient est considéré décédé. Mais il reste trois jours de mer.

Cela nécessite une considération psychologique pour l'équipage survivant par le CRAPEM. Également la gestion et la conservation du corps, enveloppé dans une voile et placé dans l'annexe remorquée. Prévision de l'accueil de l'équipage aux Açores par des relais locaux et représentant du ministère des Affaires étrangères français.

Cela nécessite également la gestion des familles à terre en France, trouver et prévenir la famille.

La gestion d'un décès à bord est de dimensions multiples avec des réponses diverses.

Dimensions médicale, psychologique, médico-légale. Il faut tracer et compiler tous les éléments autour du décès, conserver le corps ainsi que les indices et preuves, s'il y a un médecin de bord, est-il médecin légiste ? le capitaine est officier d'état civil et de police judiciaire, qui fait le constat et le certificat de décès ?

Les réponses varient suivant la taille du navire (capacité à conserver le corps : chambre froide, mortuaire, housses mortuaires) et son caractère professionnel (quelle dotation est à bord, quelles formations ont reçues les autres membres d'équipage), la position du navire (temps de traversée avant l'arrivée à terre, possibilité d'évacuer rapidement le corps), la présence ou non d'un médecin à bord (si oui, le certificat de décès est fait à bord, on est en gestion interne).

Dimension psychologique : la « famille équipage »

Selon la capacité ou non à isoler le corps, il peut y avoir promiscuité avec le défunt, d'où un impact important sur le vécu de la situation. Conservation du corps dans une chambre froide : problème alimen-

taire. Lorsque le navire arrive à terre, il faut un suivi avant l'arrivée afin de s'assurer de la capacité à extraire le corps afin de protéger l'équipage d'un retour éventuel à bord. Il y a aussi un impact sur les « secouristes » du bord et sur le responsable des soins, que ce soit maladie ou accident.

La gestion d'un décès à bord, c'est donc une réponse au cas par cas, avec un fort potentiel psychologique, à prendre en compte à tous les niveaux : de l'équipage bien sûr et à l'ensemble de la chaîne des intervenants, y compris les sauveteurs embarqués ou hélitreuillés, les personnels des CROSS et les équipes médicales à terre.

Il y a donc un important besoin de formation et de préparation, comme de débriefing voire de defusing. Le defusing est une technique de prise en charge dans les premières heures qui suivent des personnes qui viennent de vivre un traumatisme psychique. Le débriefing se fait plus tard, quand la pression est retombée.

Cdt Frédéric HARDY
Cdt Hubert ARDILLON

AFCAN

informations

