

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 25 - Printemps 2011

"Bona fides contraria est fraudi et dolo"

Le concept « e-navigation »

Commandant François LAFFOUCRIÈRE

C1NM - Pilote Maritime - Délégué du Nautical Institute à l'OMI

L'« e-navigation » est un concept évolutif, « fourre-tout », élaboré depuis 2006 par l'OMI et l'AIMS (Association Internationale de Signalisation Maritime) à partir de la réalisation de la maturité technologique des équipements de navigation et afin de pallier à l'absence d'harmonisation et de coordination de leur développement.

Partant du constat que « les défaillances et les fautes de navigation ont contribué » pour plus de 50% des événements de mer, un groupe de pays a présenté en 2005 le document MSC (Maritime Safety Committee) 81/23/10, lors de la 81^{ème} session MSC. Il s'agissait d'inclure une nouvelle question, *Élaboration d'une stratégie en matière de navigation électronique*, au programme de travail du sous-comité NAV, « afin de renforcer la sécurité et la prévention des accidents ».

La conception de la « stratégie d'intégration et d'utilisation de tous les outils technologiques de navigation existants » est issue du sous-comité NAV ayant collaboré avec les sous-comités COMSAR et STW avec pour objectif d'intégrer les normes applicables aux divers secteurs technologiques, existants et nouveaux.

La définition généralement acceptée est celle donnée par l'AIMS : « L'e-navigation est la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés de renseignements maritimes à bord et à terre par voie électronique dans le but d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, la sécurité et la sûreté en mer et la protection du milieu marin ». Vaste programme qui a suscité jusqu'à présent plus de questions que de réponses.

Il est difficilement pensable, comme l'affirmait en 2010 le Président de l'IFN Yves DESNOËS, que ce programme puisse être réalisé « sans un encadrement normatif », ce qui constitue le défi posé par l'e-navigation dont « L'un des enjeux est d'absorber des flux d'information de plus en plus fournis sans opérateur supplémentaire, à bord comme à terre, tout en utilisant cette information pour améliorer sécurité et sûreté. » Il y a fort à penser que la Convention SOLAS fera alors l'objet d'une nouvelle révision.

Il a tout d'abord fallu identifier les besoins des utilisateurs, conformément au « plan de mise en œuvre d'une stratégie en matière de navigation électronique », en mer comme à terre, objet du document MSC 86/23/4, *Programme de Travail - Une approche coordonnée de la mise en œuvre de la stratégie en matière de navigation électronique*, du 24/02/2009. C'est ce qui a été fait en 2010 lors de la 56^{ème} session du sous-comité NAV. Ce dernier devait également « mettre au point une architecture et procéder à une analyse des lacunes, des coûts-avantages et des risques. »

S'il est utile d'avoir, à bord des navires, une certaine quantité d'information, qui de plus est regroupée, il faut cependant prendre garde à ne pas surcharger la passerelle et ses opérateurs d'équipements superflus. Trop d'information tue l'information.

Une des idées retenue et développée à nouveau lors de la 42^{ème} session du sous-comité STW, consiste à s'inspirer de ce qui se fait en matière aérienne. En effet, le document STW/42-WP.3, *Élaboration d'un plan de mise en œuvre de la stratégie en matière de navigation électronique - Rapport du Groupe de travail*, du 25/01/2011, affirme que « l'expérience acquise dans le secteur aéronautique pourrait être utile en ce qui concerne certains aspects; toutefois, il faudrait être prudent dans la comparaison de ces deux secteurs, étant donné que l'expérience du secteur aéronautique n'était pas fondée sur le milieu marin »; Il faut évidemment rappeler que les milieux d'évolution sont radicalement différents et que si l'inspiration peut être trouvée dans l'industrie aéronautique, il ne faudrait pas, par paresse intellectuelle ou facilité, se contenter d'en copier les méthodes. Il ne faut absolument pas confondre le monde aérien et le monde maritime, même s'il peut exister certaines similitudes.

La sécurité de la navigation qui est, en principe, au cœur de ce concept ne peut cependant pas être envisagée sans tenir compte du facteur humain. Or, il semble que celui-ci ne soit pas suffisamment intégré dans le développement de l'e-navigation. Le danger serait de considérer qu'il est possible de prendre toutes les décisions à terre en lieu et place du Capitaine. Les besoins des utilisateurs sont en fait centrés sur les systèmes bords, les systèmes à terre et les différentes liaisons et interactions possibles entre eux.

S'il faut rassembler les pièces du gigantesque puzzle technologique avec la participation des fabricants, cela ne saurait se faire sans conserver au centre du dispositif le Capitaine du navire.

