Projet ISIDE

“Innovazione per la SIcurezza DEl mare”

CUP PROGETTO F54D18000120006

Report Focus Group n. 5

Cagliari

16 Mars 2021

Università degli Studi di Cagliari

Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali

UNICA - CIREM

Mars 2021

La coopération au cœur de la méditerrannée
La cooperazione al cuore del Mediterraneo

Niveau de diffusion		
PU	Public	X
CO	Confidentiel, seulement pour les partennaires	

Produit:	T1.2.1
Responsable:	UNICA-CIREM
Composant:	T1 - Sviluppo di modelli di comunicazione mare-terra ottimizzati
Activité:	T1.2 - Indagine sul campo agli operatori

Author/i		
Nom	**Organisation**	**E-mail**
Moreno Toigo	UNICA-CIREM	moreno.toigo@gmail.com

Révisions

Version	**Date**	**Modification**	
		Type	**Par**
1	25/3/2021	Premiere version en italien	Moreno Toigo
2	23/7/2021	Traduction en français	Moreno Toigo
3	27/7/2021	Revision	CIREM

Résumé

Le document contient le rapport du Virtual Focus Group - workshop qui s'est tenu le 16/3/2021 en ligne, organisé par le partner Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna.

Sommaire

1 Introduction 4

2 Méthodologie 5

2.1 Méthodologie générale 5

2.2 Thèmes à traiter dans le FG 5

3 Participants 7

4 Rapport du VFG de Cagliari 7

5 Documentation 11

5.1 Liste des stakeholders invités et confirmés 11

5.2 Photos 12

1 Introduction

Les mesures restrictives imposées par l'urgence COVID-19 ont rendu nécessaire la reprogrammation de toutes les activités en présence prévues par de nombreux projets Interreg Maritime, tant ceux de type gestion (CdP) qu'opérationnels. En particulier, toutes les activités qui nécessitent des interactions étroites entre les personnes sont difficiles à mettre en œuvre, comme par exemple les groupes de discussion (FG) prévus dans l'activité T1.2.1.

Le projet ISIDE prévoit dans la phase préliminaire d'analyse du contexte d'intervention, une enquête de terrain, réalisée avec l'outil FG, pour recueillir des informations sur les caractéristiques du système de sécurité utilisé; compréhension des protocoles adoptés; les criticités trouvées et d'autres éléments pertinents. Suite aux limitations de déplacements et à la tenue de réunions en présentiel en raison de l'épidémie de coronavirus, les partenaires ont décidé de réaliser 4 FG (le FG de Gênes a eu lieu en présence en janvier 2020) par voie électronique.

Le cinquième Focus Group (FG) du projet ISIDE, prévu dans le cadre de l'activité « T1.2 - Enquête terrain auprès des opérateurs », s'est tenu en ligne le 16 mars 2021 et était dédié à la sécurité dans le transport maritime et la plaisance.

Reporté depuis l'été dernier en raison de l'indisponibilité des différents acteurs institutionnels, engagés dans l'urgence COVID19 et dans l'organisation de la reprise massive du trafic maritime à l'été 2020, il a enfin trouvé un nouveau cadre organisationnel au sein du Focus Group des Opérateurs de Sardaigne, grâce à l'Autorité du Système Portuaire de la Mer de Sardaigne, partenaire du projet et à l'appui technique du Chef de File de l'UNICA.

La réunion en présence des principaux acteurs du secteur s'est déroulée de 16h00 à 18h30 et a impliqué une vingtaine d'opérateurs et experts du secteur, dont les Départements Maritimes d'Olbia et de Cagliari, responsables de la coordination des urgences dans les ports et en mer.

La réunion a souligné que le principal outil de communication d'urgence reste la radio VHF et que les problèmes majeurs de communication d'urgence se posent dans le secteur de la navigation de plaisance en raison du manque de formation dans le domaine des sujets responsables de la gestion des bateaux, en effet, le secteur maritime professionnel comprend des agents expressément formés aux communications et aux situations d'urgence. De nombreux autres sujets concernant les communications et l'utilisation des technologies ont fait l'objet d'une analyse approfondie. Tant les participants que les sujets qui devront élaborer les activités ultérieures du projet se sont dits très satisfaits de la journée.

2 Méthodologie

2.1 Méthodologie générale

Le VFG de Cagliari a été le deuxième dans lequel la méthodologie « Virtual Focus Group Discussion (VFGD)», redéfinie en juin 2020 en raison de l'urgence COVID-19, a été appliquée. Pour une description détaillée de la méthodologie VFG, veuillez-vous référer au rapport de la première VFG, tenue à Bastia le 03/04/2021.

2.2 Thèmes à traiter dans le FG

Les thèmes traités identifiés pour tous les FG concernent les points suivants :

A. ETAT ACTUEL DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION EMBARQUÉS

1. Quels sont les outils les plus utilisés (selon les typologies : verbal, visuel, acoustique, etc.)?
2. Quelles sont les limites de ces outils?
3. Quelles sont les figures professionnelles qui y ont accès?
4. Parmi les technologies que vous connaissez, pouvez-vous indiquer des outils qui pourraient être obligatoirement intégrés pour améliorer la communication?
5. Les opérateurs qui utilisent ces outils doivent-ils être formés à leur utilisation? Avez-vous des obligations en matière de formation?
6. Du point de vue des facteurs humains (vue, ouïe, toucher, ergonomie, etc.), quels sont les principaux points critiques des outils actuellement disponibles pour la communication? Comment pourrait-on les améliorer d'après votre expérience?

B. COMMUNICATION TERRE - MER

1. Quel type d'informations est échangée dans des conditions normales? A quel moment de la navigation? L'interaction entre les opérateurs est-elle nécessaire? De quelle façon?
2. Quels sont les principaux points critiques dans ce type de communication?
3. Pensez-vous qu'il pourrait être utile d'introduire des outils de contrôle automatique concernant la présence et l'efficacité opérationnelle des officiers sur la passerelle, avec signalement éventuel aux centres de surveillance du trafic?
4. Pensez-vous qu'il serait utile d'introduire des outils de communication pouvant être activés automatiquement en cas de besoin entre tous les membres de l'équipage et les officiers de service à la passerelle?
5. Pensez-vous qu'il serait utile d'adopter des outils permettant une communication terre-mer, non seulement avec les officiers à la passerelle mais aussi avec les autres membres de l'équipage en cas de besoin?
6. En cas d'urgence, quel est, selon vous, le moyen de communication le plus approprié et pourquoi?

C. COMMUNICATION DE NAVIRE À NAVIRE

1. Quel type d'informations est échangée dans des conditions normales? A quel moment de la navigation? L'interaction entre les opérateurs est-elle nécessaire? De quelle façon?
2. Quels sont les principaux points critiques dans ce type de communication?
3. Serait-il préférable que l'échange de données et de messages de navire à navire soit assuré par un centre de contrôle?
4. Lors des manœuvres dans la zone portuaire, quels sont les outils de communication utilisés et considérés comme les plus efficaces?

D. COMMUNICATION VERBALE

L'OMI a publié un recueil officiel de phrases types en anglais (Standard Marine Communication Phrases, SMCP) qui doit être connu du personnel embarqué.

1. L'expérience directe montre à quel point ce recueil de phrases a été utile pour surmonter les barrières linguistiques, quels problèmes ont été rencontrés et quelles sont les éventuelles améliorations à apporter?
2. A quelle fréquence le destinataire, même s'il n'a pas parfaitement compris la communication, interrompt-il cette dernière sans vraiment savoir quoi faire?
3. A quelle fréquence l'expéditeur ne se préoccupe-t-il pas d'être compris, supposant que la communication était efficace et parfaitement compréhensible?
4. D'après votre expérience, à quelle fréquence le recueil de phrases types de l'OMI n'est-il pas utilisé mais on préfère adopter d'autres formes de communication? D'après vous, pour quelles raisons n'a-t-il pas été utilisé?

E. SURVEILLANCE

1. D'après votre expérience, le système d'identification automatique (AIS), outre sa fonction anticollision pour les navires, est-il suffisant pour assurer le suivi du trafic, notamment en ce qui concerne les zones maritimes soumises à des restrictions et à des exigences en matière de trafic?
2. Quelles sont, le cas échéant, les limites et les difficultés de l'utilisation du système d'identification automatique?
3. L'extension de l'obligation d'utiliser le système d'identification automatique peut-elle être étendue au trafic plaisancier?
4. L'échange en temps réel des routes planifiées (par analogie avec le contrôle du trafic aérien) peut-il être mis en œuvre dans le domaine maritime?
5. Comment pourrait-on améliorer l'utilisation du système d'identification automatique d'après votre expérience?

F. CAS PILOTES

1. Pouvez-vous nous raconter quelques expériences que vous avez vécues en rapport avec les difficultés de communication?

Sur la base de ce canevas, un questionnaire en ligne a également été élaboré afin à la fois d'offrir à tous les acteurs impliqués dans le projet (et pas seulement ceux sélectionnés pour participer au focus group) l'opportunité de contribuer à l'identification des problèmes auxquels L'ISIDE devrait essayer de donner une réponse, à la fois pour offrir aux participants du groupe de discussion l'opportunité de se faire une idée des problèmes à traiter déjà avant la réunion, en anticipant des considérations qui peuvent être utiles aux animateurs pour mettre en place la discussion.

Le questionnaire est disponible en italien et en français à l'adresse_

https://bit.ly/progetto-iside (version italienne)

https://bit.ly/projet-iside (version française)

3 Participants

Le VFG a vu la participation d'un organisateur (Roberto Bertuccelli - Direction de la planification et du développement de l'Autorité du système portuaire de la mer de Sardaigne), un co-organisateur (Daniele Fenu, Primaidea) et un facilitateur (Moreno Toigo - collaborateur de la 'Université de Cagliari) et 12 acteurs locaux, qui ont discuté des thèmes du focus de différents points de vue. Trois chercheurs de l'Université de Cagliari ont également participé en tant qu'auditeurs, impliqués dans la partie opérationnelle du projet. Roberto Bertuccelli, en tant qu'expert du domaine, a également participé en tant que parties prenantes au groupe de discussion, participant activement à la discussion.

Le débat a été introduit par la projection d'une vidéo de présentation du projet préparée par le prof. Gianfranco Fancello, de l'Université de Cagliari.

Les stakeholders qui ont participé au VFG étaient les suivantes :

1. Roberto Bertuccelli (AdSP)
2. Augusto De Riso (Lega Navale Cagliari)
3. Giulio Plastina (docente navigazione I.T. Millelire-Garibaldi)
4. Roberta Canu (SPS srl)
5. Nello Stinca (Marina di Cagliari)
6. Caterina e Alessandro (Nieddittas)
7. Manuela Seguro (USMA)
8. Gianluca Poma (CHIMICO DI PORTO)
9. … (CAPITANERIA DI OLBIA)
10. … (DIREZIONE MARITTIMA DI OLBIA)
11. … (DIREZIONE MARITTIMA DI CAGLIARI)
12. Massimiliano Grussu (NIEDDITTAS)
13. Mario Minutoli (PILOTI DEL PORTO DI CAGLIARI)
14. Andrea Mancai
15. Massimiliano

Auditeurs :

16. Maurizio Romano (UNICA)
17. Valentina Aramu (UNICA)
18. Mattia Porta (UNICA)

4 Rapport du VFG de Cagliari

La réunion s'ouvre à 16h00.

- **Roberto Bertuccelli** de la Port System Authority présente le projet ISIDE, le thème de la réunion et les objectifs du groupe de discussion ;
- **Moreno Toigo**, avant de lancer la discussion, lance un court métrage dans lequel le prof. Fancello de l'Université de Cagliari, coordinateur du projet, présente le projet ISIDE en détail ;
- Tour de présentation des participants:
    - Giulio Plastina, professeur de navigation, qui met en évidence certains problèmes de sécurité liés à l'afflux important de bateaux touristiques pendant la saison estivale dans le nord de la Sardaigne
    - Maurizio Romano, Valentina Aramu et Mattia Porta, Auditeurs dell'Université de Cagliari;
    - Daniele … (Capitainerie du port d'Olbia - Chef de section des opérations)

  - Manuela Seguro …
  - Massimiliano Grussu, responsable technique Niedittas;
- **Moreno Toigo** introduit le premier thème du VFG : les dispositifs de communication utilisés, les enjeux critiques et les expériences personnelles ;
- Prof. **Giulio Plastina** qui met en lumière un problème critique : la faible formation des plaisanciers à l'utilisation des appareils de communication embarqués, VHF en particulier. Il cite l'affaire Rodanus.
- Intervient **Maurizio Romano** qui approfondit le thème de la communication, renouant avec l'intervention du prof. Plastina, demandant quels autres problèmes il peut y avoir, par exemple linguistiques, de malentendus avec les interlocuteurs ;
- La **Direction Maritime de Cagliari** intervient pour dire qu'elle n'a jamais identifié de problèmes de communication particuliers.
- **Roberto Bertuccelli** intervient et raconte son expérience lorsqu'il travaillait au centre d'opérations de Porto Rotondo, où il a vécu diverses situations d'urgence ; raconte un épisode de sauvetage d'urgence d'une personne victime d'une embolie ; dans cet épisode, il met en évidence comment la présence d'instructions et de procédures claires et compréhensibles qui, dans diverses situations d'urgence, permettent à chacun de savoir quoi faire et qui contacter. A la Capitanerie et dans les centres d'opérations, tout le monde est préparé et sait quoi faire. Le problème, c'est quand cette préparation spécifique fait défaut, notamment les bateaux de plaisance.
- **Massimiliano Grussu** intervient pour demander si en cas d'urgence il n'y a pas de système d'alarme sur les navires marchands qui puisse être activé depuis le sol ?
- Prof. **Giulio Plastina** décrivant le fonctionnement du système d'alarme par radar, qui se déclenche en fonction des paramètres de distance. Cependant, s'il est désactivé, il ne démarre pas.
- Le représentant de la **Capitainerie du port d'Olbia** intervient et souligne qu'une distinction doit être faite entre navigation commerciale et touristique. Dans le premier cas, il n'y a pas de problèmes de communication particuliers, il y a des procédures, mais avec les plaisanciers il peut y avoir beaucoup de problèmes de communication, notamment avec l'anglais, soit parce qu'ils ne savent pas bien le parler, soit parce qu'ils le parlent trop bien. Ils ne connaissent pas le guide de conversation de l'OIM, tout comme ils ne connaissent pas les procédures professionnelles de sauvetage en mer. Il existe des cas extrêmes dans lesquels les procédures et les instruments ne peuvent pas être transmis correctement (une dame dont le mari s'était senti mal et ne savait pas comment utiliser les instruments radio embarqués et a communiqué la position via WhatsApp).
- **Maurizio Romano** intervient pour demander, au-delà des cas limites, comme celui évoqué plus haut par la Capitainerie, à quel point le bruit de fond peut être gênant dans les communications terre-mer et mer-mer.
- **L'Autorité Portuaire d'Olbia** précise que le cas décrit ci-dessus est un cas extrême, justifié par la situation (le mari de la dame, qui savait utiliser les outils s'était senti malade et devait être secouru), la norme est que les outils sont utilisés correctement, sans problèmes particuliers, grâce à des procédures bien établies et connues. Plus que par le bruit de fond, les communications terre-mer peuvent parfois être perturbées par la distance (plus de 50-60 milles).
- **Moreno Toigo** présente le sujet du guide de conversation de l'OMI et les diverses difficultés possibles qui peuvent survenir en raison de différences linguistiques. Par exemple, la difficulté, rapportée dans d'autres Focus Groups, avec le personnel maritime anglophone, qui utilise le guide de conversation de manière atypique.
- **Mario Minutolo**, responsable des pilotes de Cagliari, intervient, décrivant comment se déroulent normalement les communications terre-mer, communications courtes et rapides, très standardisées qui ne présentent pas de difficultés particulières ; parfois il peut y avoir des interférences avec les communications qui sont insérées sur les canaux VHF même en provenance d'Afrique.

- **Roberto Bertuccelli**, pour stimuler la discussion sur les perspectives d'avenir de la communication, propose la vision d'une vidéo qui résume le fonctionnement de MONICA, le système de surveillance portuaire en usage dans le port de Livourne, également testé en Sardaigne, qui fournit des informations en temps réel sur tout ce qui se passe au port (PMIS) intégrant toutes les informations disponibles. Il demande aux participants un avis sur l'utilité du système.
- La courte vidéo sur le système MONICA s'affiche.
- Le représentant du **DM de Cagliari** intervient et affirme qu'actuellement les outils fournis fonctionnent bien et ne posent pas de problèmes.
- **Minutolo**, le représentant du pilote, soutient également que les communications en son sein sont très simples et fonctionnelles. Il n'y a pas de problèmes particuliers et il ne saurait quoi suggérer pour améliorer la situation actuelle.
- **Moreno Toigo** introduit le thème des difficultés linguistiques.
- **Minutolo** soutient qu'il n'y a généralement pas de problèmes. Avec du personnel japonais et chinois qui doit parfois s'habituer à son accent anglais, qui est un peu différent. Mais en les fréquentant, vous commencez à les comprendre sans problème.
- **Giulio Plastina** intervient et raconte comment, dans un premier temps, l'introduction du guide de conversation obligatoire de l'OMI en anglais et l'examen de qualification connexe ont créé de nombreux problèmes avec 80% des candidats qui n'ont pas réussi l'examen d'anglais. Maintenant, la situation s'est beaucoup améliorée. Dans le secteur marchand, il n'y a pas de problèmes de communication liés à l'utilisation de l'anglais, alors qu'il peut y en avoir dans les bateaux de plaisance, qui n'est pas obligé d'utiliser le guide de conversation IMO, ni à des examens spécifiques. Il pourrait être utile, pour améliorer la situation, et aussi étendre les avantages du guide de conversation de l'OMI aux bateaux de plaisance, de créer une application où l'on retrouve toutes les phrases standards, une sorte de manuel (peut-être même en version papier), où les utilisateurs peut trouver rapidement des phrases à utiliser, en particulier dans les situations d'urgence. L'APP doit naturellement aussi être utilisable hors ligne, afin d'être utilisée même en l'absence de connexion.
- Tant la **capitainerie du port d'Olbia** que la **direction maritime de Cagliari** confirment l'utilité d'une application de ce type, même si, ironiquement, elle indique qu'en réalité, il faudrait un permis de navigation obligatoire pour tous ceux qui vont en mer.
- **Maurizio Romano** de l'Université de Cagliari intervient et fait quelques réflexions sur ce qui est ressorti de la discussion et demande si le problème des accents peut affecter la qualité et le bruit des conversations.
- **Minutolo** réitère que, étant des communications techniques, courtes, dans des conditions normales, pas d'urgences, nous nous comprenons sans trop de problèmes, même pour ceux qui ne connaissent pas la langue anglaise.
- **Moreno Toigo**, introduit le dernier sujet : le système de surveillance AIS, son utilité, les aspects à améliorer et les éventuels problèmes d'utilisation.
- La **Direction Maritime de Cagliari** intervient pour dire que le système est très utile, il est utilisé depuis quelques années et ne trouve pas d'aspects critiques à améliorer.
- **Maurizio Romano** illustre les directions dans lesquelles le groupe de recherche s'oriente pour essayer de développer des stratégies et des protocoles pour améliorer les communications en mer.
- **Minutolo** raconte comment se déroulaient les opérations avant l'introduction de l'AIS, avec le suivi manuel des positions et l'acquisition d'informations via VHF. Maintenant, avec l'AIS, de nombreuses informations sur le navire sont déjà connues. Il fait une proposition : le système AIS pourrait être équipé d'une APP avec les phrases et les communications les plus utilisées dans l'interaction entre les différentes parties impliquées dans la communication. Par conséquent, l'opérateur unique dispose de fonctions faciles à utiliser pour envoyer des communications, plutôt que verbalement via VHF, via le système AIS.
- La **direction maritime de Cagliari** et le **capitaine du port d'Olbia** s'accordent à dire que cela pourrait certainement être une innovation utile.

- **Giulio Plastina** pour répondre à la question sur les examens à passer pour l'utilisation de la VHF souligne comment les qualifications actuelles requises pour l'utilisation de la VHF pour le permis de plaisance ne comportent pas beaucoup d'informations et de terminologie qui sont au contraire fondamentales pour faciliter la compréhension et notamment dans les phases délicates de la gestion des situations d'urgence.

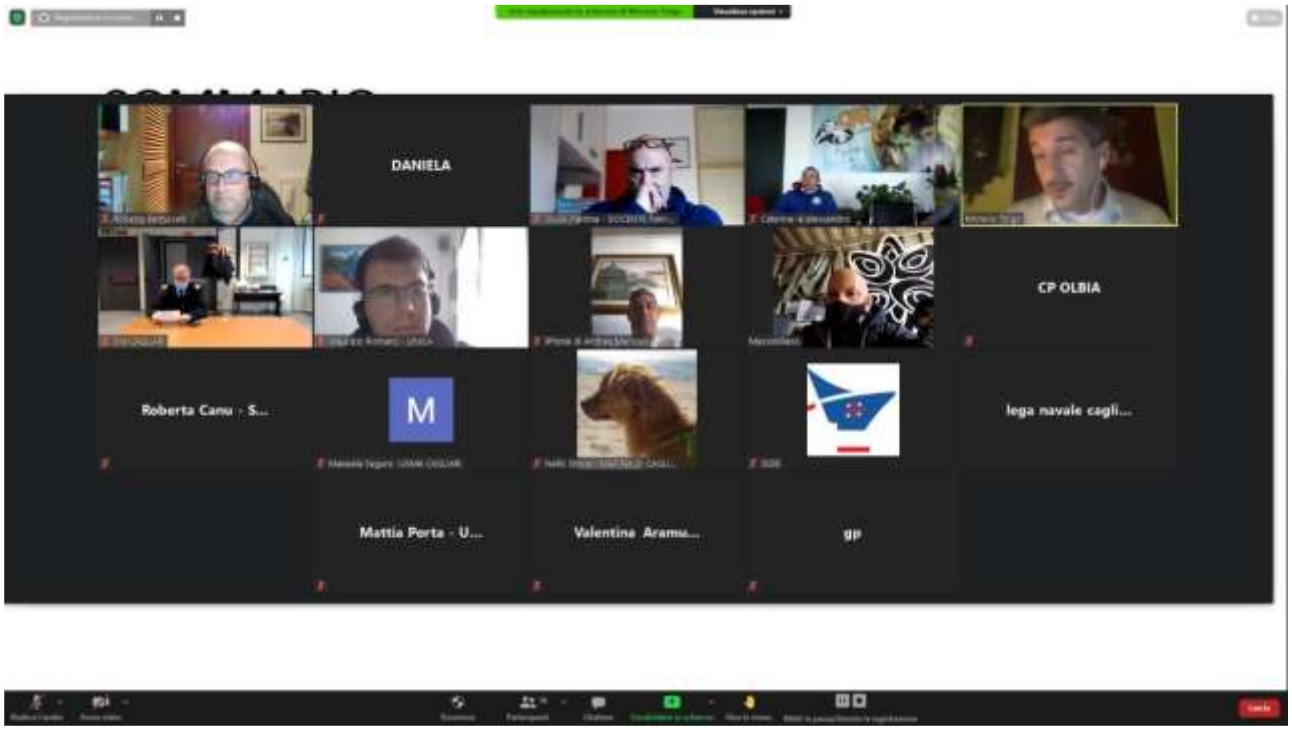
En l'absence d'autres interventions, la séance se termine à 18h30.

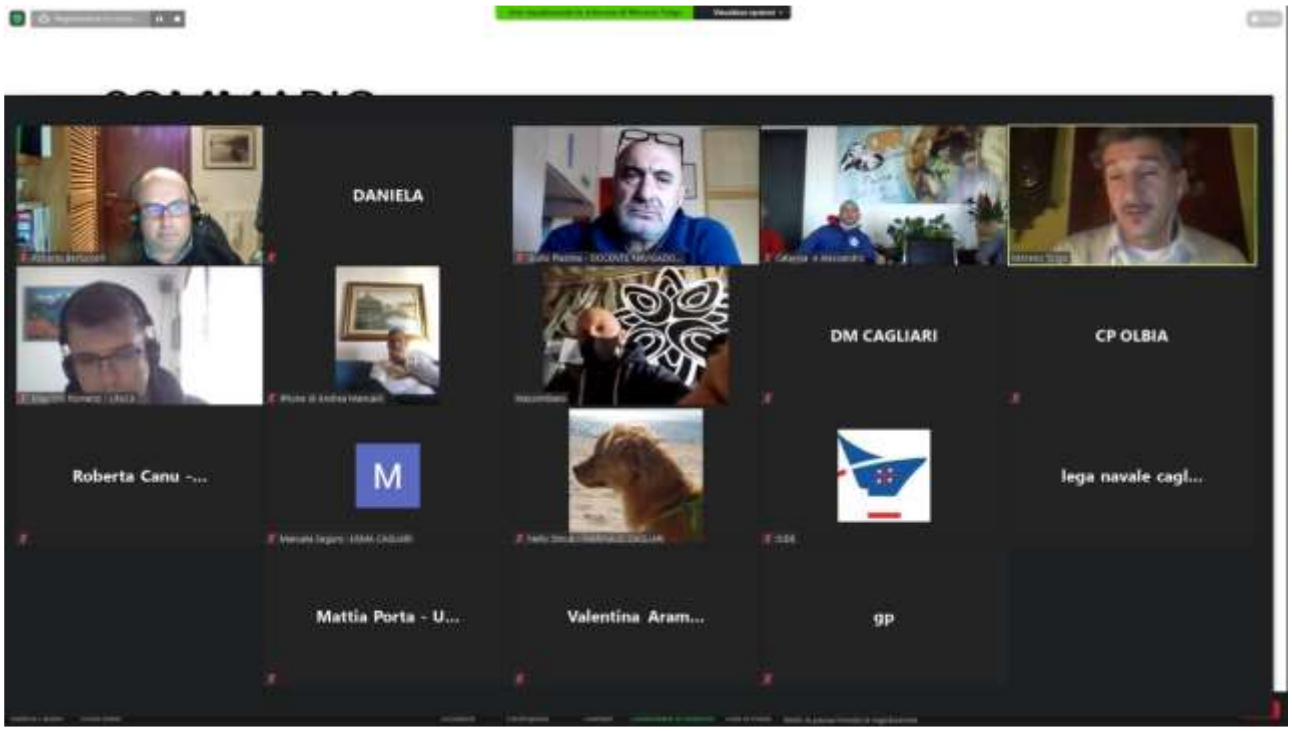
5 Documentation

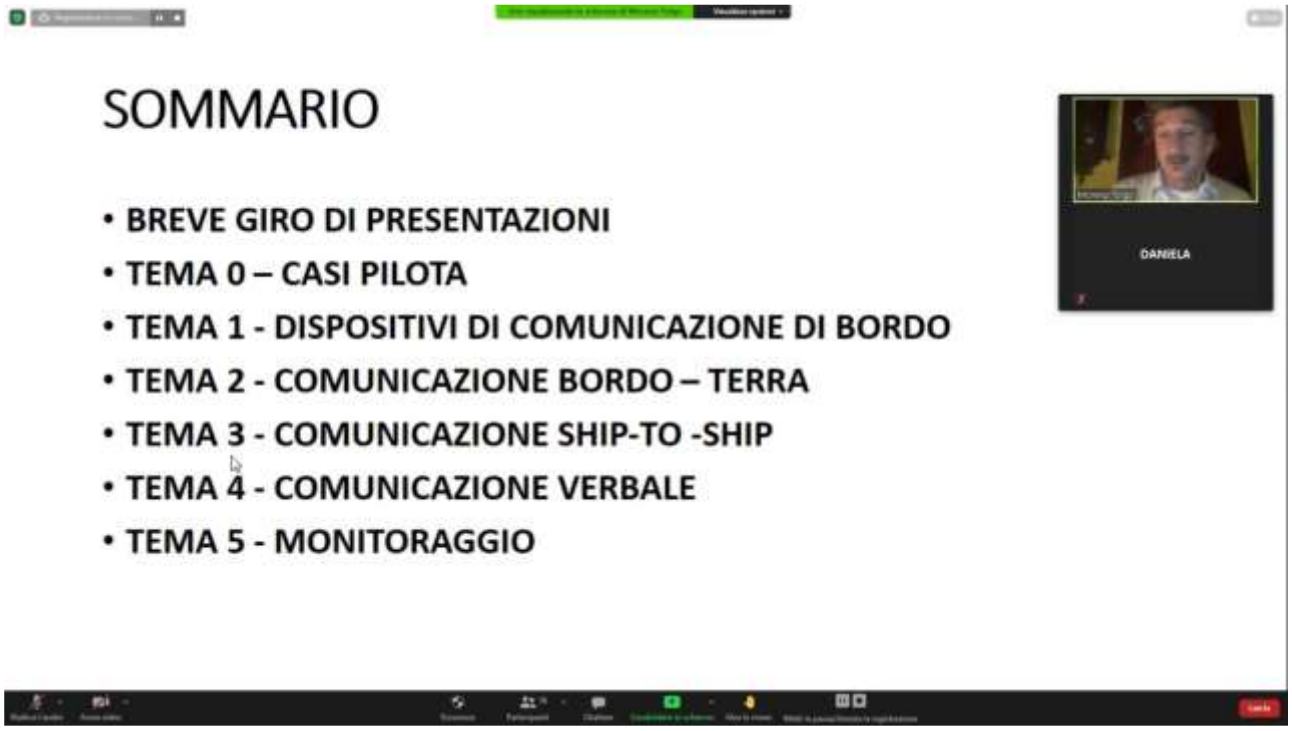
5.1 Liste des stakeholders invités et confirmés

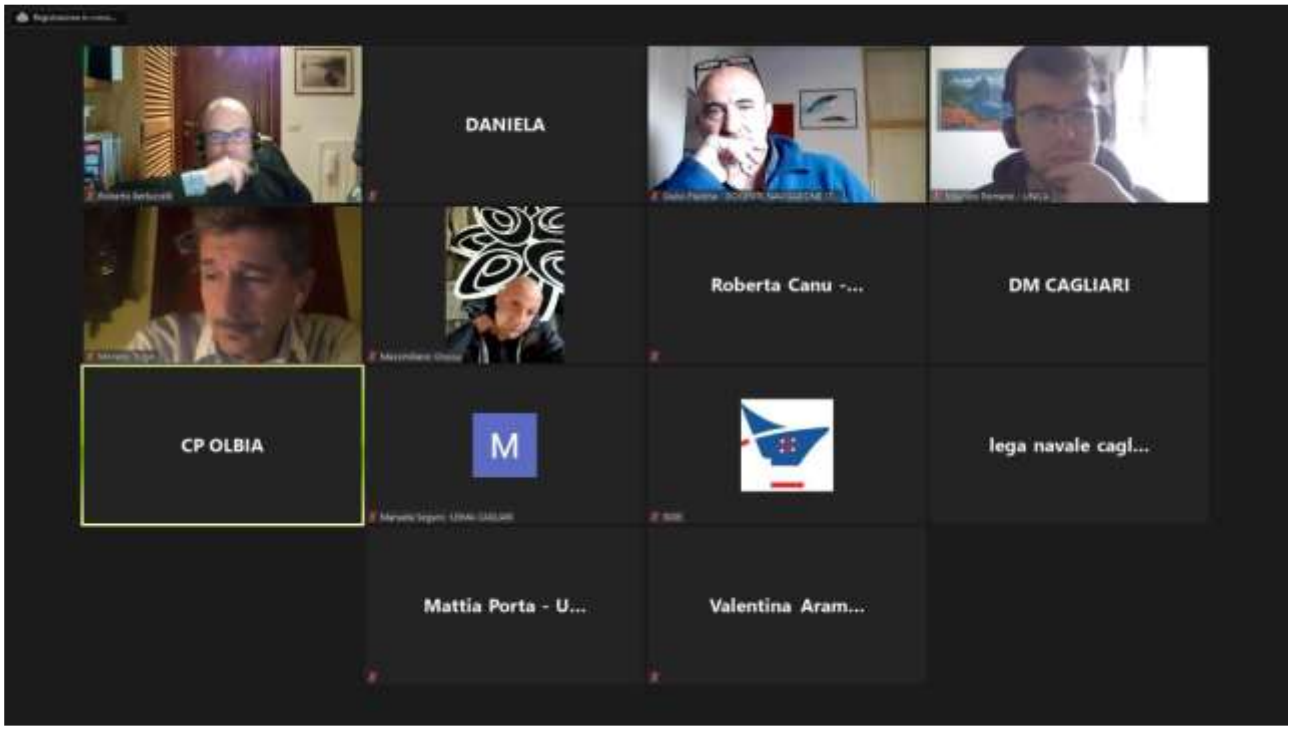
N.	NOM	PRENOM	ORGANISATION	ROLE/ACTIVITE	STATUS
1	Gianluca	Poma	Libero professionista	Chimico del Porto	Confermato
2	Vttorio Augusto	De Riso	Lega Navale Italiana Sezione di Cagliari	Presidente	Confermato
3	Manuela	Seguro	Ministero della Salute Usma-Sasn Campania Sardegna U.T.Cagliari	ASSISTENTE TECNICO DI PREVENZIONE E SANITÀ	Confermato
4	Alessandrina	De Vita	Associazione di promozione sociale G.P.S.	Presidente	Confermato
5	Nello	Stinca	Marina di Cagliari	Responsabile pontile	Confermato
6	Giulio	Plastina	I.I.S. G.Garibaldi - Nautico La Maddalena	Docente di Navigazione, logistica e sicurezza della navigazione. Vicario dell'I.I.S G. Garibaldi	Confermato
7	Barbara	Sorgente	Protezione civile (mare) La Maddalena	Protezione civile (mare) La Maddalena	Confermato
8	Chiara Garau (referente, nome partecipante da comunicare)		Nieddittas	Filiera Trasporti	Confermato
9	*Individuazione partecipante in corso*		Grimaldi	Trasporti	***Da confermare***
10	*Individuazione partecipante in corso*		Delcomar	Trasporti	***Da confermare***
11	*Individuazione partecipante in corso*		Capitaneria di Porto - Cagliari	Capitaneria	***Da confermare***
12	*Individuazione partecipante in corso*		Capitaneria di Porto - La Maddalena	Capitaneria	***Da confermare***

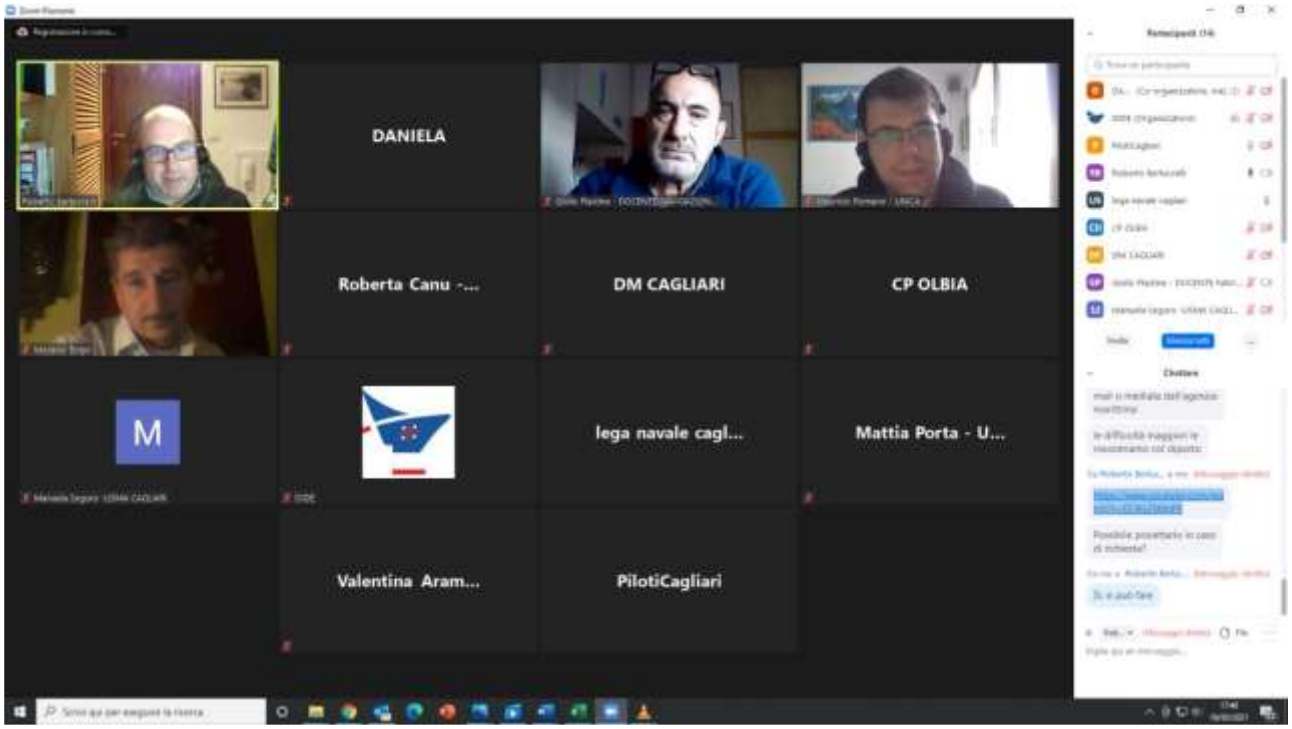
5.2 Photos

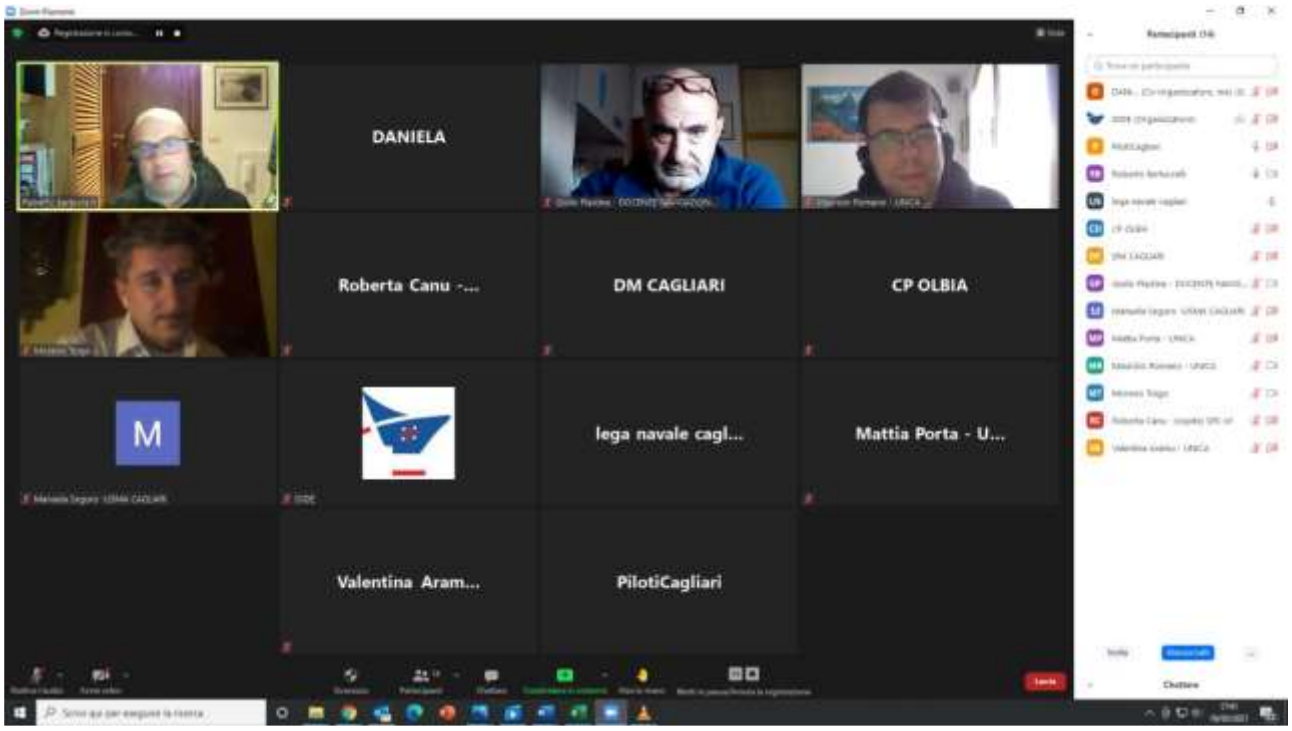

DANIELA
CP OLBIA
Roberta Canu - S...
M
lega navale cagli...
Mattia Porta - U...
Valentina Aramu...
gp

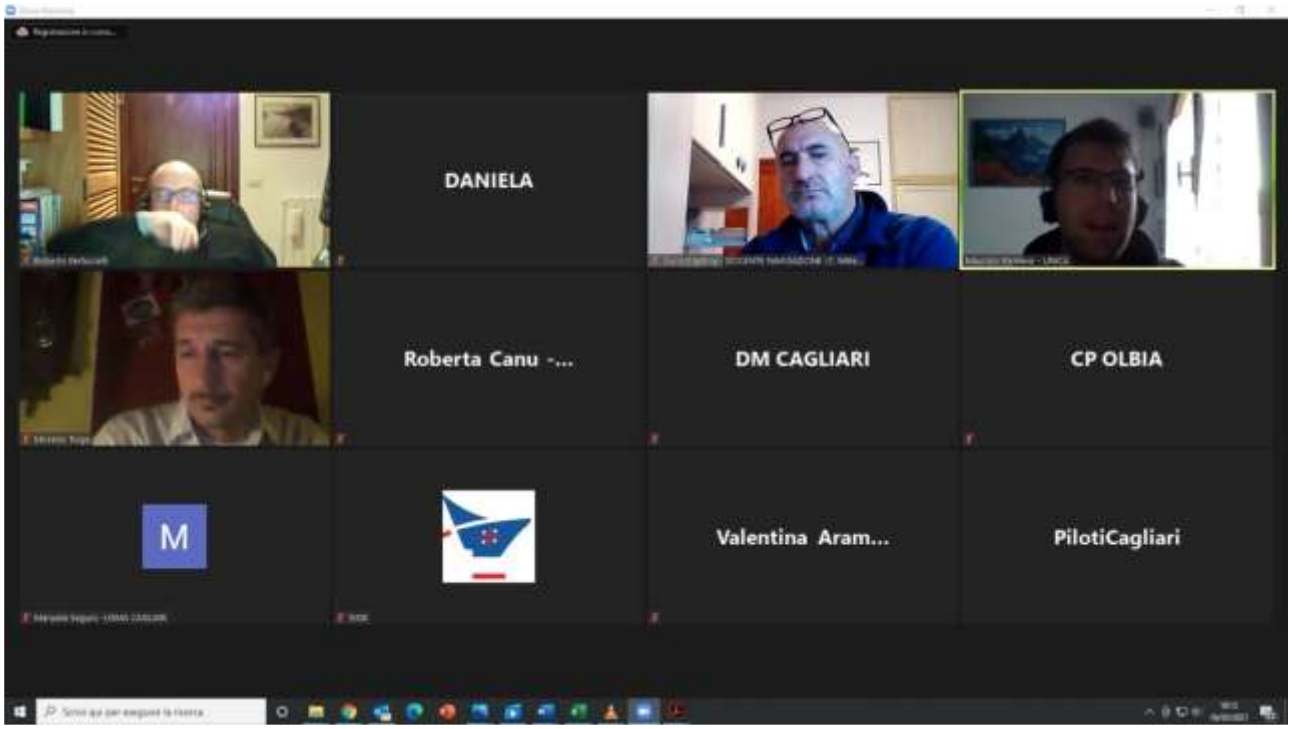

DANIELA
DM CAGLIARI
CP OLBIA
Roberta Canu -...
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...
gp


SOMMARIO
• BREVE GIRO DI PRESENTAZIONI
• TEMA 0 – CASI PILOTA
• TEMA 1 - DISPOSITIVI DI COMUNICAZIONE DI BORDO
• TEMA 2 - COMUNICAZIONE BORDO – TERRA
• TEMA 3 - COMUNICAZIONE SHIP-TO -SHIP
• TEMA 4 - COMUNICAZIONE VERBALE
• TEMA 5 - MONITORAGGIO
DANIELA


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...
PilotiCagliari


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...
PilotiCagliari


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
Valentina Aram...
PilotiCagliari