Progetto ISIDE

“ Innovazione per la SIcurezza DEI mare”

Verbale Focus Group

21 Janvier 2020

Comando Generale della Guardia Costiera - Gênes

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

SOMMARIO

INTRODUCTION 3
PARTICIPANTS 4
AGENDA 6
PRESENTATION DES TRAVAUX 7
STRUCTURE, OBJECTIFS ET BENEFICIAIRES DU PROJET ISIDE 7
LES EFFETS DU PROJET ISIDE POUR LES OPERATEURS 8
PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE 8
DEBAT ET RECUEIL DES ELEMENTS QUI ONT EMERGE 10
CLOTURE DE LA REUNION 12
PIÈCES JOINTES 12

INTRODUCTION

Le premier des 5 Focus Group prévus dans le cadre de l'activité T1.2 - Enquête terrain des opérateurs - a eu lieu à Gênes au Commandement Général de la Garde Côtière le 22 janvier 2020 de 9h30 à 13h00. Les Focus Groups suivants auront lieu au cours des mois d'avril / mai dans les autres ports participant au projet, c'est-à-dire Bastia, Cagliari, Livourne, Toulon, selon un calendrier en cours de définition.

Étant donné qu'il s'agissait du premier Focus Group, au cours duquel il a été utile de vérifier la méthodologie et, si nécessaire, de la calibrer en vue des suivantes, il a été choisi que des représentants de tous les partenaires et pas seulement des partenaires locaux soient présents, comme ce sera le cas pour les Focus Group suivants. Pour encourager cette participation, la date du 22 janvier a été choisie, les partenaires étant déjà à Gênes la veille pour la CdP, optimisant ainsi les frais de déplacement.

Les partenaires locaux SIIT et ITCG ont organisé l'événement, notamment au cours des semaines précédentes, en se mettant d'accord sur la liste des acteurs dont la présence a été jugée utile, en préparant une lettre d'invitation et en contactant chacun d'eux pour assurer une présence et une représentativité maximales.

PARTICIPANTS

STAKEHOLDERS	
Participant	**Organisme**
Giovanni Lettich	Collegio Nazionale Capitani
Claudio Baratta	Corsica Ferries
Pira Antonio	Tirrenia
Barbara Cafferata	Assonautica
Francesca Moglia	Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale
Andrea Lommi	Cetena
Massimo Peverero	Cetena
Paolo Oneto	Ormeggiatori Porto di Genova
Umberto Baffo	Piloti Porto di Genova
Fabrizio Dolfini	Rimorchiatori Porto di Genova

PARTNAIRES DU PROJET		
N. P	**Partner**	**Nom**
PP1	**UNICA CIREM**	Gianfranco Fancello Patrizia Serra Mattia Porta
PP2	**SIIT**	Pier Giuseppe Naso Rappis Pier Paolo Baglietto Stefano Strada
PP3	**ITCG**	Giuseppe Bonelli Andrea Caccialupi Alessandro Buzzi Roberto Truant
PP5	**AdSPMS**	Roberto Bertuccelli Simone Forti Valentina Gallisai
PP6	**NAVIGO**	Nicola Rossi Matteo Paolicchi
PP7	**CCI2B**	Jean Noel Juillard Joseph Paoli Jean Marc Paoli
PP8	**CCIV**	Elena Tonon Katia Bizat Francis Gaborit

AGENDA

09:30-09:45 - Inscription des participants

09:45-10:00 - Bienvenue des organisateurs et illustration de la raison et des objectifs de la réunion (SIIT)

10:00-10:15 - Brève présentation de tous les participants

10:15-10:30 - Le projet ISIDE: structure, objectifs et bénéficiaires (CIREM-UNICA)

10:30-10:45 - Les effets du projet ISIDE pour les opérateurs (Comando della Capitaneria di Porto di Genova)

10:45-11:00 - Coffee break

11:00-12:30 - Discussion visant à reconstruire la matrice des problèmes et des besoins qui caractérisent actuellement les processus de communication mer-terre

12:30-12:50 - Analyse et partage des résultats issus du débat

12:50-13:00 - Remerciements et conclusion de la réunion

PRESENTATION DES TRAVAUX

Le prof. P. Baglietto, représentant SIIT organisateur de la réunion, a souhaité la bienvenue aux participants, présentant brièvement la question de la sécurité des communications à la base du projet ISIDE et présentant les partenaires qui y participent. Il a ensuite illustré l'objectif du Focus Group: recueillir les exigences et les indications des parties prenantes de la filière, qui seront approfondies et prises en compte dans les étapes ultérieures de développement du projet.

Une brève visite des personnes présentes a ensuite été effectuée. En plus des partenaires du projet, la réunion a réuni de nombreuses parties prenantes, représentant diverses entités: Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale, Tirrenia, Assonautica, Collegio Nazionale Capitani, Cetena, Ormeggiatori, Rimorchiatori, Piloti del Porto di Genova.

STRUCTURE, OBJECTIFS ET BENEFICIAIRES DU PROJET ISIDE

Le prof. Fancello, représentant le chef de file CIREM, a illustré le projet, sa structure et son partenariat, en attirant l'attention sur les problèmes de communication entre bateaux et terre comme l'une des causes des accidents en mer. L'objectif de base est de réduire les risques d'erreur humaine, qui sont souvent à l'origine des accidents: d'où la discipline «Human Factors», qui s'occupe de concevoir des systèmes cohérent avec les compétences, les limites et les stéréotypes des personnes qui les utilisent. En ce qui concerne les communications, les informations doivent être transmises correctement et sans ambiguïté, afin que les destinataires ne tombent pas dans des erreurs d'interprétation et soient donc en condition de mettre en œuvre des décisions cohérentes. Dans cette optique, ISIDE vise à développer des modèles et protocoles partagés visant à optimiser les méthodes de transmission des signaux et les compositions textuelles des messages, en réduisant les risques de fausses interprétations tant lors de la navigation que lors de l'entrée / sortie des ports et de l'accostage, notamment dans des conditions météorologiques et climatiques défavorables. **Pour plus de détails, voir la pièce jointe 1.**

LES EFFETS DU PROJET ISIDE POUR LES OPERATEURS

Le Commandant Bonelli, Direction Maritime de Gênes, a développé le thème de l'accident, à partir de quelques épisodes récentes qui ont affecté la région de la mer Ligure et le canal de Bonifacio: le navire Rhodanus, qui en 2010 traversant le canal de Bonifacio a quitté la route car la seule personne sur le pont s'était endormie et le naufrage a été évité à la dernière minute, également naufragé dans la même zone en 2019 ; et la collision Ulysse / Virginie en 2018, où l'intervention massive des unités de secours italiennes et françaises en étroite coordination les unes avec les autres a permis de minimiser les dommages environnementaux. IMO (International Maritime Organisation) indique dans 1% le nombre d'accidents maritimes imputables à des communications incorrectes / omises, et ce chiffre est confirmé par les statistiques nationales des 10 dernières années; cependant, il convient de noter que ces données se réfèrent à des accidents graves (pertes de vie, blessures, dommages matériels et environnementaux importants), certainement le nombre d'accidents mineurs ou d'accidents touchés et donc non classés est beaucoup plus élevé. **Pour plus de détails, voir la pièce jointe 2.**

PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE

Afin de présenter la session interactive du Focus Group, le Questionnaire (produit T1.2.2), spécialement conçu pour fournir la base de discussion dans l'activité d'enquête sur le terrain, a été soumis aux parties prenantes. Le contenu du Questionnaire pourra éventuellement être révisé, également en fonction des résultats du premier Focus Group, et servira de base aux prochains Focus Groups qui auront lieu dans les autres ports participant au projet: notamment Bastia, Cagliari, Livorno et Toulon.

A. ÉQUIPEMENT ACTUEL DES DISPOSITIFS DE COMMUNICATION DE BORD

1. Quels sont les outils de communication embarqués les plus utilisés (subdiviser par type: verbal, visuel, acoustique, etc.)?
2. Quelles sont les limites de ces outils?
3. Quels sont les sujets (en termes de tâches) qui y ont accès?
4. Parmi les technologies que vous connaissez, vous pouvez indiquer des outils qui pourraient être obligatoirement intégrés pour améliorer la communication?

5. Les opérateurs utilisant ces outils doivent être formés à leur utilisation? Il y a des obligations de formation?
6. Du point de vue des facteurs humains (vue, audition, toucher, ergonomie, etc.) quels sont les principaux problèmes des outils actuellement disponibles pour la communication? Comment pourraient-ils, dans cette perspective, être améliorés selon votre expérience?

B. COMMUNICATION DU BORD AU SOL

1. Quel type d'informations est échangé dans des conditions standard? À quelle moment de la navigation? Une interaction entre les opérateurs est requise? De quelles manières?
2. Quels sont les principaux problèmes de ce type de communication?
3. Pensez-vous qu'il serait utile de mettre en place des outils de contrôle automatique de la présence et de l'efficacité opérationnelle du personnel sur la planche de navire, avec éventuellement un reporting aux centres de suivi du trafic?
4. Pensez-vous qu'il serait utile d'introduire des outils de communication qui peuvent être activés automatiquement en cas de besoin entre tous les membres d'équipage et le personnel de service sur la planche de navire?
5. Estimez-vous utile d'adopter des outils pour permettre la communication du bord au sol non seulement avec le personnel sur la planche de navire mais aussi avec les autres membres d'équipage en cas de besoin?
6. En cas d'urgence, quelle est selon vous la méthode de communication la plus appropriée et pourquoi?

C. COMMUNICATION SHIP-TO -SHIP

1. Quel type d'informations est échangé dans des conditions standard? À quelle moment de la navigation? Une interaction entre les opérateurs est requise? De quelles manières?
2. Quels sont les principaux problèmes de ce type de communication?
3. Il est préférable que l'échange de données et de messages entre bateaux soit assuré par un centre de contrôle?
4. Lors des manœuvres dans la zone portuaire quels outils de communication sont utilisés et jugés plus efficaces?

D. COMMUNICATION VERBALE

1. IMO a publié un guide de conversation officiel (Standard Marine Communication Phrases, SMCP) en anglais, qui doit être connu de toutes les personnes à bord.
2. En expérience directe de l'utilité de ce guide de conversation pour surmonter les barrières linguistiques, des problèmes rencontrés et des possibilités d'amélioration pouvant être identifiées?
3. Combien de fois est-ce que le destinataire, même s'il n'a pas complètement compris la communication, l'interrompt et se retrouve alors à ne pas savoir quoi faire?

4. La fréquence à laquelle l'expéditeur ne se soucie pas d'être compris, en supposant que la communication a été efficace et parfaitement compréhensible?
5. D'après votre expérience, combien de fois le guide de conversation standard de IMO n'est-il pas utilisé mais d'autres formes de communication sont-elles utilisées? Selon vous, quelles sont les raisons de ne pas le suivre??

E. SURVEILLANCE

1. En plus de la fonction anti-collision de navire à navire, le système AIS est, selon votre expérience, suffisant pour garantir la surveillance du trafic, en particulier en ce qui concerne les zones marines avec des restrictions de trafic et des prescriptions?
2. Quelles sont, si vous les avez trouvées, les limites et les difficultés d'utilisation du système AIS?
3. L'extension de l'obligation d'utiliser le système AIS peut être étendue au trafic de plaisance?
4. L'échange en temps réel des itinéraires prévus (par analogie avec le contrôle du trafic aérien) peut être mis en œuvre dans le domaine maritime?
5. Comment l'utilisation du système AIS pourrait être améliorée, selon votre expérience?

F. CAS PILOTES

1. D'après votre expérience, pouvez-vous nous raconter quelques expériences que vous avez vécues concernant des difficultés de communication?

DEBAT ET RECUEIL DES ELEMENTS QUI ONT EMERGE

À partir des éléments suggérés dans le questionnaire, la discussion a commencé, à laquelle les parties prenantes invitées ont activement participé, chacune apportant son propre point de vue et son expérience; des idées et des suggestions intéressantes ont émergé, qui seront analysées et développées plus avant au cours du projet ISIDE.

l a été souligné que l'utilisation correcte des communications, en particulier vocales, est fortement influencée par le facteur humain: fatigue et stress (généralement liés à des horaires trop lourds), le facteur organisationnel (personnel limité et surcharge de tâches qui en résulte)), le mauvais

confort des postes de travail et, plus généralement, une culture de sécurité insuffisante peuvent être d'importants facteurs contribuant à des interprétations incorrectes des communications, avec pour conséquence des actions incorrectes et potentiellement risquées.

Ce problème affecte pas seulement les communications navire-terre via les canaux radio, mais également les communications à l'intérieur du navire (par exemple entre la plance et la salle des machines), qui utilisent souvent un équipement inadéquat et peu fiable sur les vieux bateaux. Une autre source de comportement erroné possible est liée au grand nombre d'alarmes présentes sur la plance, ce qui rend difficile de distinguer entre les alarmes de routine et celles qui nécessitent des actions, ou pire, conduit finalement à ne pas les considérer simplement parce qu'elles sont trop nombreuses.

L'ergonomie de la plance du navire, la standardisation et la rationalisation des alarmes sont des facteurs importants pour assurer la bonne action des opérateurs. D'autres mesures importantes qui atténuent le risque de comportement incorrect sont l'appareil BNWAS – Bridge Navigational Watch Alarm System, similaire au soi-disant "homme mort" présent sur les tracteurs ferroviaires, qui permet de détecter l'inactivité temporaire de l'opérateur et d'envoyer des alarmes à plusieurs membres d'équipage; et la connexion par satellite se poursuit avec la Société, qui permet la surveillance à distance de l'itinéraire en temps réel, la détection automatique de tout écart et, si ceux-ci dépassent certains seuils de tolérance, l'envoi immédiat d'une alarme au navire.

Un autre aspect, encore peu ressenti aujourd'hui mais destiné à revêtir une grande importance à moyen / long terme dans la perspective des navires à guidage automatique, est constitué par la cybersécurité qui, grâce à l'utilisation de technologies de transmission adéquates basées sur le cryptage des protocoles doivent garantir l'inviolabilité absolue des communications du bord au sol en présence d'éventuelles attaques de pirates. Il est évident que cet aspect, en pensant aux navires se déplaçant sans pilote humain, est essentiel pour assurer un niveau adéquat de sécurité de la navigation.

Un autre aspect important est la normalisation des procédures d'exploitation que les navires doivent suivre lors de l'approche, de la manœuvre et de l'accostage dans les ports, ainsi que les pièces justificatives relatives à échanger entre navire et terre. Aujourd'hui, les procédures et la documentation sont très inégales d'un port à l'autre, en particulier d'un pays à l'autre, malgré les directives du IMO: cela détermine pas seulement

une augmentation significative du travail du personnel à bord, d'abord et avant tout le commandant, mais surtout il alimente le risque d'erreurs et d'actions incorrectes et potentiellement dangereuses. Un exemple significatif concerne l'utilisation des canaux radio dans les communications navire / port: une gestion différente est suggérée, notamment en attribuant à un navire un canal spécifique pour parler à tous les sujets sur le terrain sans forcer, comme cela se produit aujourd'hui, à effectuer des changes de frequence en fonction du sujet au sol avec lequel vous souhaitez communiquer. En dehors du port, un seul canal est utilisé aujourd'hui, utilisé par tous les navires de la zone, ce qui peut créer des moments de colmatage des communications. Cet aspect est en outre complexe car il est réglementé par des réglementations spécifiques qui devraient être modifiées.

Enfin, l'aspect de la formation est mis en évidence, obligatoire pour les armateurs mais minimal et aujourd'hui largement insuffisant, surtout par rapport à l'introduction continue de nouvelles technologies, leur utilisation appropriée et les ajustements réglementaires qui en découlent.

CLOTURE DE LA REUNION

Le Focus Group s'est terminé vers 13h00 avec des remerciements aux invités qui ont assisté aux organisateurs et à tous les partenaires du projet.

PIÈCES JOINTES

- Présentation prof. Fancello
- Présentation com. Bonelli