Projet ISIDE

“Innovazione per la SIcurezza DEl mare”

CUP PROJET F54D18000120006

Report Focus Group n. 3

Viareggio
27 November 2020

Traduit de l'italien par Moreno Toigo

Università degli Studi di Cagliari
Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali
UNICA - CIREM

Janvier 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	15/1/2021	Premiere version en italien	Moreno Toigo
2	25/3/2021	Traduction en français	Moreno Toigo

Résumé

Le document contient le rapport du Virtual Focus Group - workshop qui s'est tenu le 27/11/2020 en ligne, dans le cadre de YARE 2020, un événement B2B dédié à la navigation de plaisance qui a lieu chaque année à Viareggio, organisé par Navigo Scarl.

Sommario

1 Introduction **4**

2 Méthodologie **5**

2.1 Méthodologie generale *5*

2.2 Thèmes à traiter *5*

2.3 Méthodologie spécifique à YARE VFG *6*

3 Participants **8**

4 Rapport resumè du workshop-VFG de Viareggio **11**

5 Documentation **16**

5.1 Affiche de l'événement *16*

5.2 Photos *17*

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, aussi bien de type gestion 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 T.1.2.1.

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

Le troisième Focus Groups (FG) envisagés dans le cadre de l'activité «T1.2 - Enquête terrain auprès les opérateurs» était dédié à la sécurité en navigation de plaisance. Le FG n'était pas prévu dans le projet, mais les partenaires ont décidé, afin d'avoir une vision plus précise et complète des enjeux critiques liés à la sécurité et à la communication, de dédier un FG au secteur de la plaisance.

Les groupes de discussion suivants auront lieu dans les mois de janvier à février 2021 dans les autres ports participant au projet, à savoir Bastia, Cagliari, Livourne, selon un calendrier en cours de définition.

Le FG s'est déroulé dans le cadre de YARE 2020, un événement, maintenant dans sa dixième édition, organisé à Viareggio par le partenaire Navigo Scarl dans le but de favoriser les rencontres et les échanges entre entreprises et opérateurs de plaisance. YARE 2020 s'est déroulé entièrement en ligne, en raison des limitations dues au COVID-19.

Au sein de l'événement, un espace était dédié aux problématiques de sécurité et de communication entre bateaux de plaisance de taille moyenne à grande, faisant appel à des experts dans un workshop intitulé «Sécurité en mer et risques de navigation».

L'événement a été transmis par la plateforme de YARE Navigo et a rencontré un certain succès, avec une participation importante et internationale (plus de 2000 participants, 102 intervenants, 19 événements proposés pour plus de 13 heures de streaming en direct et un total de 115.126 minutes de connexion).

L'ISIDE VFG s'est tenu en ligne le 27 novembre de 11h30 à 14h.

Le vidéo du workshop est disponible en ligne sur: https://youtu.be/VmOIo0X07h8

2 Méthodologie

2.1 Méthodologie generale

Pour réaliser le FG à distance et conserver les avantages de la méthodologie FG, les partenaires ont choisi d'utiliser la méthodologie «Virtual Focus Group Discussion (VFGD)». C'est un outil de recherche qui a déjà été testé depuis les années 1990. Jusqu'à l'urgence COVID, il était relativement peu utilisé et peu analysé par les méthodologistes de recherche. Recréer à distance une bonne atmosphère pour favoriser une discussion dynamique et une participation active, limiter les distorsions que les moyens et la distance peuvent engendrer, est en fait un défi complexe, qui nécessite une préparation minutieuse. Le VFGD est une méthode innovante encore expérimentale, dont l'efficacité reste encore à valider d'un point de vue scientifique. S'il n'existe pas de protocoles opérationnels et de plateformes technologiques de référence scientifiquement testés, l'objet d'investigation ISIDE (sujet très technique, qui nécessite une comparaison entre experts et professionnels du secteur) ne pose pas de problèmes particuliers liés aux distorsions que la distance pourrait engendrer.

Pour garantir le bon fonctionnement du VFG, un protocole de fonctionnement spécifique a été défini pour le projet ISIDE qui part du choix de la plate-forme de videoconférence. Bien qu'il soit possible de réaliser le VFG sur l'une des plates-formes les plus populaires actuellement, le choix s'est porté sur Zoom, qui présente trois caractéristiques importantes: une large diffusion, une interface intuitive, des fonctions supplémentaires (comme, par exemple, la traduction simultanée) qui facilitent engagement et interactivité.

Une plate-forme technologique adéquate n'est cependant pas suffisante pour garantir le succès du VFGD. Il y a quelques aspects méthodologiques et logistiques à prendre absolument en considération, à partir notamment de la phase préparatoire, énumérés ci-dessous:

- Duréé plus court: max 3 ore
- Plus d'attention à la phase préparatoire (un rappel téléphonique est nécessaire)
- Questionnaire en ligne sur les sujets VFG envoyé avant la réunion

Dans ce but, nous avons défini un planning opérationnel précis pour la préparation de chaque VFG, qui est structuré comme suit:

1. Identification des catégories à impliquer (UNICA MT + PARTENAIRE LOCAL)
2. Construction du carnet d'adresses avec nom, catégorie, email et numéro de téléphone des participants potentiels (PARTENAIRE LOCAL)
3. Envoi de la première invitation à manifester son intérêt pour le projet et à participer au VFG (PARTENAIRE LOCAL) avec lien vers un questionnaire informatif préliminaire en ligne (UNICA-MT)
4. Collecte des manifestations d'intérêt via un questionnaire en ligne (UNICA-MT)
5. Sélection des participants, s'il y a plus de 20 manifestations d'intérêt (UNICA-MT + LOCAL PARTNER)
6. Confirmation envoyée à la sélection (au moins 10 jours avant le VFG) (PARTENAIRE LOCAL)
7. Envoi de rappel (3 jours avant) (PARTENAIRE LOCAL)
8. Appels de confirmation (1 jour avant) (PARTENAIRE LOCAL)

2.2 Thèmes à traiter

Les questions à traiter identifiées en général pour tous les FG concernent les points suivants:

1. SYSTÈMES DE COMMUNICATION ET DE SURVEILLANCE INTÉGRÉS
    a. Appareils actuels à bord
    b. Système d'identification automatique (SIA-AIS)
2. COMMUNICATION: problèmes critiques et suggestions d'amélioration
    a. BORD - TERRE
    b. NAVIRE - À- NAVIRE
    c. COMMUNICATION VERBAL (OMI, Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes - SMCP de l'anglais Standard marine communication phrases)
3. CAS PILOTE

Sur la base de ce schéma, un questionnaire en ligne a également été élaboré afin à la fois d'offrir à toutes les stakeholders impliquées dans le projet (et pas seulement celles sélectionnées pour participer au focus group) la possibilité de contribuer à l'identification des problèmes auxquels ISIDE devrait essayer de donner une réponse, à la fois pour offrir aux participants aux groupes de discussion l'opportunité de se faire une idée des questions à traiter déjà avant la réunion, en anticipant les considérations qui pourraient être utiles aux facilitateurs pour mettre en place la discussion.

Le questionnaire est disponible en italien et en français à l'adresse suivante:

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

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

2.3 Méthodologie spécifique à YARE VFG

La méthodologie générale décrite dans les paragraphes précédents dans le VFG de Viareggio a été adaptée au format spécifique de YARE et au secteur de la navigation de plaisance. Il a donc pris la forme d'un workshop animé par un facilitateur, avec une interaction limitée entre les participants. La participation était donc également ouverte au public intéressé, qui ne pouvait cependant intervenir que sous la forme des questions posées via chat sur plateforme de streaming. Le débat a donc eu lieu essentiellement entre les orateurs et le facilitateur. Cependant, cela n'a pas limité la portée et la variété des problèmes qui ont émergé.

En particulier, les grandes lignes des problématiques à traiter ont été adaptées par le partenaire Navigo aux spécificités du secteur de la plaisance. Ci-dessous, la trace:

1. ETAT ACTUEL DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION EMBARQUÉS
    a. Quels sont les outils les plus utilisés (selon les typologies : verbal, visuel, acoustique, etc.) ?
    b. Quelles sont les limites de ces outils ?
    c. Quelles sont les figures professionnelles qui y ont accès ?
    d. Parmi les technologies que vous connaissez, pouvez-vous indiquer des outils qui pourraient être obligatoirement intégrés pour améliorer la communication ?
    e. Les opérateurs qui utilisent ces outils doivent-ils être formés à leur utilisation ? Avez-vous des obligations en matière de formation ?

   f. 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 ?
2. COMMUNICATION TERRE - MER
   a. 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?
   b. Quels sont les principaux points critiques dans ce type de communication?
   c. 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 ?
   d. 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?
   e. 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?
   f. En cas d'urgence, quel est, selon vous, le moyen de communication le plus approprié et pourquoi?
3. COMMUNICATION DE NAVIRE À NAVIRE
   a. 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?
   b. Quels sont les principaux points critiques dans ce type de communication?
   c. 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?
   d. 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?
   e. 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?
   f. En cas d'urgence, quel est, selon vous, le moyen de communication le plus approprié et pourquoi?
4. COMMUNICATION VERBALE
   a. L'OMI a publié un recueil officiel de phrases types en anglais (Standard Marine Communication Phrases, SMCP) qui doit être connu du personnel embarqué.
   b. 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?
   c. A quelle fréquence le destinataire, même s'il n'a pas parfaitement compris la communication, interrompt-il cette dernière sans vraiment savoir quoi faire?

   d. A quelle fréquence l'expéditeur ne se préoccupe-t-il pas d'être compris, supposant que la communication était efficace et parfaitement compréhensible?
   e. 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?
5. SURVEILLANCE
   a. 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?
   b. Quelles sont, le cas échéant, les limites et les difficultés de l'utilisation du système d'identification automatique?
   c. L'extension de l'obligation d'utiliser le système d'identification automatique peut-elle être étendue au trafic plaisancier?
   d. 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?
   e. Comment pourrait-on améliorer l'utilisation du système d'identification automatique d'après votre expérience?
6. CAS PILOTES
   a. Pouvez-vous nous raconter quelques expériences que vous avez vécues en rapport avec les difficultés de communication?

Sur la base de cette trace, un nouveau questionnaire en ligne a également été développé, similaire à celui mentionné dans le paragraphe précédent et disponible sur:

https://bit.ly/progetto-iside-diporto

Le questionnaire a été envoyé à toutes les stakeholders identifiées par le partenaire Navigo. À l'heure actuelle, cependant, les réponses reçues sont insuffisantes pour mener à bien l'analyse.

3 Participants

Le VFG / workshop a vu la participation d'un modérateur et de 4 intervenants principaux, qui ont discuté les thèmes du focus de différents points de vue. La réunion était animée par Pietro Angelini di Navigo. Le débat a été introduit par une présentation du projet faite par le prof. Gianfranco Fancello, de l'Université de Cagliari. Moreno Toigo, un collaborateur de l'Université de Cagliari et chargé de faciliter la réunion, était en charge de l'observation et de l'enregistrement du contenu pertinent pour le projet.

Les principaux intervenants étaient:

#	Nom	Prenom	Organisme	Fonction
1	Aliperta	Cristiano	Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'IMO	Ammiraglio
2	Summonti	Carlo	Comandante Super Yacht	Comandante Super Yacht
3	Ortolani	Alberto	CNR - Consorzio LAMMA	Ricercatore

La rencontre a vu la participation en ligne de 47 personnes, appartenant pour la plupart à des catégories professionnelles directement intéressées par le thème de la sécurité et de la communication dans les bateaux de plaisance.

Ci-dessous la liste des participants au workshop-VFG à Viareggio.

#	Nom	Prenom	Organisme
1	Basso	Sarah	Nord Est
2	Beretta	Roberto	MY Vision
3	Bianchi	Michele	IIS Galiei Artiglio
4	Bongioanni	Manuela	
5	Bottino	Daniele	ABS
6	Cagnacci	Lisa	
7	Canu	Roberta	sps srl
8	Chelazzi	Renzo	
9	Chersi	Daniele	Confindustria Toscana nord
10	Ciabatti	Riccardo	
11	COLZI	MOIRA	RIVIERE DI LIGURIA
12	Conoci	Giovanni	
13	CONTU	GIUSEPPE	CONFINDUSTRIA CNS
14	Corrado	Giuseppe	Riela Yachts
15	Di Loreto	Danilo	Professionista
16	dinelli	leonardo	Comune di Capannori
17	Fiorentini	Eraldo	
18	Fiorentino	Natale	MY SEVEN 7 STARS
19	Foddai	Luca	
20	KATSANEAS	ANASTASIOS	M/Y PRINCESS L
21	lafsahi	Khadija	Istituto Carlo Piaggia
22	Lavrenov	Oleksiy	MSC
23	Loong Tan	Kent Wen	
24	Malfatti	Arianna	
25	MASARACCHIA	BARBARA	
26	Masia	Giansimone	CONFINDUSTRIA CENTRO NORD SARDEGNA
27	Mattera	Gianfranco	MY Unique
28	Mazzoni	Alessandro	Equinoxe yachts international
29	morfino	giorgio	Prosail
30	Orlandi	Andrea	Consorzio LaMMA
31	PIRAS	CARLA	Università di Cagliari
32	Rabaglietti	Federica	Ambiente spa
33	Rayment	Suzy	
34	Rossi	Nicola	privato
35	SARDANELLI	GIANMARCO	
36	Semrany	Mazen	
37	Serra	Patrizia	Università di Cagliari
38	Simi	Riccardo	
39	Smit	Dominique	Virtual Pursers LLP
40	Soon	Evelyn	
41	TESTONI	SILVIA	CONFINDUSTRIA CENTRO NORD SARDEGNA

#	Nom	Prenom	Organisme
42	Valerani	Claudio	
43	Walker	Nick	Fiduchi
44	Wring	Miles	Technical Partner Anticovid Express
45	Zerilli	Massimo	
46	Zgorzelski	Dariusz	OmCo
47	Zino	Giangiacomo	GIN Superyachts

4 Rapport resumè du workshop-VFG de Viareggio

Introduction de Pietro Angelini

Présentation du projet ISIDE par Gianfranco Fancello

Le professeur. Fancello, représentant de CIREM, a illustré le projet, sa structure et le partenariat, en mettant l'accent sur les problèmes de communication entre les navires et la terre comme l'une des causes des accidents en mer. L'objectif fondamental du projet est de réduire la possibilité d'erreur humaine, qui est souvent à la base des accidents: d'où la discipline «Human Factors», qui traite de la conception de systèmes adéquat à les capacités, 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 de garantir que les destinataires ne se trompent pas et soient donc en mesure de mettre en œuvre des décisions cohérentes. Dans cette perspective, ISIDE propose de développer des modèles et protocoles partagés visant à optimiser les modes de transmission des signaux et les compositions textuelles des messages, réduisant les risques de fausses interprétations aussi bien lors de la navigation qu'à l'entrée / sortie des ports et à l'accostage, notamment dans les cas de conditions climatiques critiques. Pour plus de détails, voir l'annex 1.

Présentation du projet ISIDE par Patrizia Serra

La dott.ssa Serra illustra i primi risultati dell'analisi degli incidenti marittimi che mettono in evidenza come una parte importante degli incidenti avvenuti negli ultimi anni siano riconducibili a problemi relativi alla comunicazione.

Patrizia Serra (CIREM) illustre les premiers résultats de l'analyse des accidents maritimes qui mettent en évidence comment une part importante des accidents survenus ces dernières années est imputable à des problèmes de communication.

Pietro Angelini (NAVIGO) intervient:

- met en évidence les points d'intérêt du projet ISIDE exposés par Fancello et Serra et en souligne deux en particulier: la référence à l'OMI et au COVID, deux questions qui changent la façon dont les projets et les activités doivent être considérés et gérés, y compris les questions relatives à la sécurité en mer.

Le capitaine de corvette Nicola Stasi (Direction Maritime de Gênes) intervient

- La qualité de la communication est fondamentale
- Les aspects les plus intéressants sont: la communication terre-à-bord et navire-navire (bridge2bridge)
- La vidéo des garde-côtes est diffusée (incident de Rodanus dans le chenal de Sardaigne)
- Questions à aborder: Les outils disponibles sont-ils adéquats? Comment peuvent-ils être améliorés? Quel genre d'informations sont échangées?

Angelini reprend la parole

- Il souligne l'importance du rôle de la Guardia Costiera (GC). L'OMI a été mentionnée à plusieurs reprises et passe donc ensuite la parole à l'amiral Aliperta, à qui il demande quelles sont les perspectives d'avenir d'un point de vue technologique? Quelles procédures sont à l'étude pour l'adapter à la diffusion des nouvelles technologies (par exemple les drones)?

L'Amiral Cristiano Aliperta intervient:

- Pendant 7 ans, il a représenté l'Italie auprès de l'OMI; depuis 2016, il est à l'OMI pour un état du Pacifique. Il suit le Comité juridique à distance.
- Il commente la vidéo: il souligne que le détroit de Bonifacio est l'une des zones de haute sécurité et de protection (PSSA) au monde (il y en a peu)
- Il parle de l'accident de la «Concordia»: il semble qu'il y ait eu un problème de communication entre le capitaine Schettino et le barreur
- Le problème existe, les données de l'OMI sont partielles (la partie pêche est manquante, dans le Pacifique les accidents non signalés sont quotidiens, les voyages intérieurs, les bateaux de plaisance - cela ne fait pas partie du SOAS, les superyachts sont absents); il existe un intérêt mondial pour l'amélioration de la surveillance des accidents et de la sécurité en mer (par exemple les routes polaires)
- La formation est essentielle: c'est la pierre angulaire du système de sécurité; les différentes nationalités à bord sont un problème, en raison de la manière différente de parler anglais
- La couverture satellitaire est un autre problème critique: la surveillance est en train d'être étendue aux routes polaires (en raison de l'ouverture pendant 8 mois par an, en raison du réchauffement climatique)
- L'avenir? Navires autoguidés ou téléguidés (il existe des tests dans les fjords finlandais, mais il existe de nombreux modes); le Bateau radiocommandé introduit un autre problème de sécurité en mer, à savoir la cybersécurité.
- Au Cardinal, après l'accident de la Concordia, ils ont construit un centre de contrôle qui surveille en temps réel la position de tous leurs navires de croisière.

Angelini reprend la parole:

- La technologie offre beaucoup plus de possibilités, même si elle introduit de nombreux nouveaux éléments à évaluer, également en termes de risques de sécurité.
- Il passe la parole au commandant Carlo Summonti, à qui il demande un témoignage sur le thème de la sécurité et de la communication sur les yachts

Le Commandante Carlo Summonti intervient:

- Summonti parle du pont du yacht amarré dans le port de Monaco
- Il commande des yachts depuis 17 ans, après de nombreuses années dans la marine et dans les navires marchands (gaz liquéfiés)
- Il abord le thème de la sécurité de la navigation plaisancier dans les zones encombrées ou avec des fonds marins particuliers (pour les risques de collisions et d'échouement)
- Aujourd'hui, les commandants peuvent avoir des données qui n'étaient pas disponibles auparavant, grâce à la technologie
- La grande innovation de ces dernières années est la possibilité de contrôle également par des organismes externes (centres VTS et technologie AIS), comme pour la navigation aérienne. Il y avait déjà des précédents aux USA, avec des transpondeurs (en eaux restreintes)
- De la technologie militaire vient l'AIS
- Il raconte brièvement l'histoire du développement des technologies de communication naval (cinématique, etc.)
- La navigation est en train de se rapprocher au modèle de contrôle de la navigation aéronautique (plan de voyage, partagé avec les contrôleurs de la circulation au sol)

- Que voit un commandant de navire depuis le pont?
- Les principaux risques sont les collisions et l'échouement. Il peut y avoir un problème de trop d'informations provenant des instruments à bord: radar, AIS, ECTIS;
- L'officier a tendance à se concentrer sur les cibles AIS mises en évidence par le radar, mais ce ne serait pas sa fonction; il ne faut pas oublier que les bateaux les plus dangereux n'ont pas d'AIS (petits bateaux, sans culture maritime, offshore), on risque donc de sous-estimer cette information
- Les informations AIS peuvent également être consultées sur ECTIS (cartographie électronique): l'objectif principal est l'antigrounding; mais il a également des fonctions supplémentaires, telles que l'affichage des cibles fournies par l'AIS; cela crée une tendance à être utilisé pour éviter les collisions, mais ce n'est pas sa fonction.
- Par conséquent, le facteur humain doit être pris en compte. Un flux important d'informations peut même apporter une contribution négative, en particulier lors des moments les plus stressants (atterrissage et manœuvres). Si le commandant doit vérifier les instruments, il doit également communiquer avec les autorités sur le terrain. À Livourne, par exemple, il y a trois canaux VHF à surveiller (GC, Authority, Avvisatore). Tout doit être lié aux conditions météorologiques actuelles, qui, pour les yachts, sont très risquées pour le contrôle du navire, notamment en raison de la vitesse réduite qui réduit la stabilité et le contrôle. De plus, le capitaine doit préparer le navire pour l'atterrissage (check-list à vérifier et obligatoire). De plus, il existe des communications internes (maître d'équipage, copilote, etc.).
- Avant l'introduction des AIS, qui sont désormais très efficaces, il y avait un flot de communications dans lesquelles ils tentaient d'identifier les bateaux pour donner des instructions: "ne parlez pas, manœuvrez", a déclaré un ancien capitaine.
- Souvent, les yachts entrent sans communication. Parlez-moi, je vous écoute, mais je ne vous répondrai pas. Les mains sont occupées à la manœuvre. Donc, la règle est de parler puis d'évaluer la réaction. Les communications doivent être économisées et réglementées car sinon elles risquent de créer de la confusion et donc des risques.
- Lorsque nous parlons de technologies, nous parlons de sûreté et de sécurité. La menace de piratage informatique est sérieuse et réelle (voir Mersk). La cybersécurité est un sujet d'actualité et de plus en plus à venir.

Angelini prend à nouveau la parole et la transmet à Ortolani (LAMMA) pour demander des informations sur l'état de la technologie de pointe sur le thème "meilleur itinéraire"

Alberto Ortolani (LAMMA) intervient:

- Il projette des diapositives sur les activités de sécurité du CNR, de l'Institut de bioéconomie et du LAMMA
- Présente le LAMMA (né pour la protection civile)
- Ils ont des compétences importantes en météorologie marine et fournissent des données à tous les garde-côtes italiens.
- Trois divisions scientifiques: atmosphère (Ortolani), océanographie (Gandini), géomatique.
- La navigation est particulièrement risquée d'un point de vue physico-dynamique
- Les conditions météorologiques en mer changent souvent dans le temps et dans l'espace, ainsi que pendant la navigation (vitesse, caractéristiques, etc.)
- Difficultés supplémentaires à l'approche des ports

- Compte tenu des risques, l'information (non déterministe, mais probabiliste) est essentielle pour réduire les risques de ceux qui doivent prendre des décisions
- Que fait LAMMA?
    - Projet PROFUMO: concerne le «routing», l'Agence Spatiale Européenne ets partennaire, et il étude quel est le meilleur itinéraire marittime (pour l'économie de carburant et la sécurité, diminuer les émissions). L'objectif est de fournir des hypothèses de meilleurs itinéraires, à travers des prévisions ciblées. En pratique, ils fournissent des données plus fréquentes et des données probabilistes, grâce à des mesures grâce à l'utilisation de capteurs directement sur les navires, informations qui sont intégrées dans le système de prévision, l'enrichissant et le rendant plus précis. L'Agence spatiale européenne souhaite développer le système de navigation par satellite "Galileo".
    - Projet INTERREG SICOMAR plus: sécurité pour la protection de l'environnement; corridors d'itinéraires plus sûrs, surveillance environnementale, sanctuaire de cétacés pour éviter les collisions, harmoniser les mesures de sauvegarde et de protection de la France et de l'Italie; entre autres, SICOMAR a installé le plus grand réseau européen de radars HF pour la surveillance de la sécurité côtière. Le réseau peut également permettre d'autres applications et expériences.
    - Projet GIAS: intelligence artificielle pour la prédiction des événements les plus rares: brouillards, ondes anormales, collisions avec des cétacés.
    - Projet SINAPSI: aide à la navigation lors de l'accès aux ports. Dans les ports, les modèles utilisés en pleine mer ne sont plus valables. Nous avons donc besoin de modèles qui prennent en compte la résonance, la réfraction avec les structures portuaires. Nous avons donc besoin d'outils de mesure qui fournissent des informations en temps réel à celui qui commande le navire.
- Idées de projets futurs:
    - acheminement d'entrée et de sortie des ports: prise en charge d'alertes pour les capitaines, grâce aux nouvelles technologies de précision des satellites GPS; → cybersécurité
    - systèmes d'aide à la décision, à travers des prévisions probabilistes multi-objectifs, avec des outils mathématiques (optimalité de Pareto).

Angelini reprend la parole

- Il répond à un utilisateur qui a posé une question. Pour participer, il faut avoir des idées valables et pertinentes.
- Il invite tous les participants en ligne qui ont des questions à envoyer un e-mail.

Le Prof. Fancello intervient pour souligner les nombreuses idées intéressantes qui ont émergé des interventions

- Il souligne l'attention sur le problème de la cybersécurité.
- La Blockchain, par exemple, sera une question de plus en plus fondamentale, sur laquelle de plus en plus d'attention sera nécessaire tant de la part de ceux qui font de la recherche que des opérateurs.
- Un problème mis en évidence est la langue anglaise: combien de problèmes peuvent découler de la manière différente de parler et de comprendre à l'intérieur et à l'extérieur du navire.
- Autre question: surcharge d'informations qui peut réduire les outils ou simplifier l'information?

Aliperta intervient:

- Il pourrait raconter de nombreux épisodes sur les problèmes générés par l'utilisation inadéquate de l'anglais;
- Au sein du comité de l'OMI, il y a 1 200 personnes, chacune parlant un anglais totalement différent les unes des autres. C'est très difficile pour se comprendre. Même à bord, où de nombreuses langues sont parlées, même si la langue officielle est l'anglais.
- L'exactitude de la langue parlée se reflète dans les commandes (par exemple, il semble que Schettino a donné un ordre et le barreur l'a mal compris).

Summonti intervient:

- quand il travaillait dans la marine, il y avait 7 personnes sur le pont, 3 sur les navires marchands, en moyenne il n'y a que le commandant sur le yacht; il ne pense pas que la quantité d'informations devrait être réduite, mais les interfaces graphiques devraient peut-être être améliorées.
- Il raconte un épisode aux USA: l'US Navy apprend à ne pas regarder les instruments; vous invite à créer d'abord une carte mentale de la façon dont ils devraient être et pendant la manœuvre, ne les utiliser que pour identifier les problèmes.
- Une plus grande attention doit être accordée à la conception des interfaces utilisateur : mieux vaut un chiffre ou une icône? La symbologie aide certainement. Il est mieux utiliser des graphiques que des chiffres et des textes. Il est nécessaire de réduire le temps d'interprétation des informations. La formation du personnel est essentielle, il faut bien connaître les outils à bord et bien comprendre les informations primaires, en les distinguant des autres.
- Limites actuelles: la navigation marittime est en retard par rapport à l'aéronautique, aucun pilote d'avion n'ose atterrir si l'avion n'est pas certifié pour ces conditions, il n'ose pas; en navigation de plaisance, il n'y a pas de repères et de limites.

Aliperta intervient:

- Il existe un groupe de travail OACI-OMI pour normaliser la signalisation et la langue dans les ports et les aéroports.
- Les plus gros problèmes sont sous la côte et difficiles à gérer.

Angelini reprend la parole: il y a de nombreux éléments, la question de la sécurité est centrale. Il n'y a pas de questions et il clôt le débat.

La réunion se termine à 13h30

5 Documentation

5.1 Affiche de l'événement

Interreg MARITTIMO-IT FR-MARITIME

ISIDE

Nell'ambito dell'evento internazionale Yare siamo lieti di invitarvi all'evento del progetto

ISIDE

Innovazione per la SIcurezza DEl mare

VENERDÌ 27 NOVEMBRE 11:30 | ON-LINE

Per registrarsi: yare2020.likeevent.it/EUprojects

PROGRAMMA

11 :30 **Presentazione del progetto Iside**
Prof. Gianfranco Fancello
Dott.ssa Patrizia Serra

11 :45 **La sicurezza in mare - Il ruolo della Guardia Costiera**
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera

12 :00 **La sicurezza in mare e i rischi della navigazione**
Ammiraglio Cristiano Alberta - Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'IMO
Comandante Carlo Summonti
Dott. Alberto Ortolani - CNR - Consorzio LAMMA

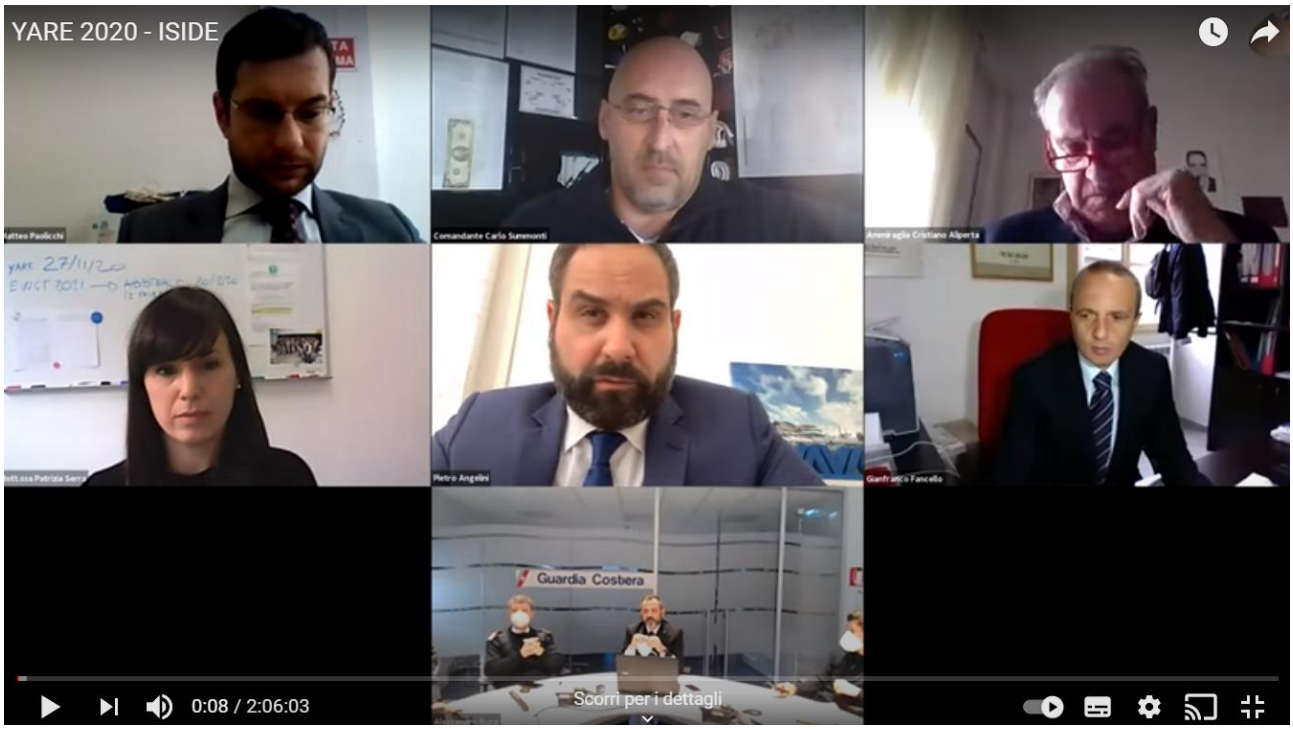
12 :45 **Focus Group: "Esperienze, buone pratiche e problematiche sulla sicurezza in mare" - Il ruolo della comunicazione mare/terra** Modera: Dott. Pietro Angelini - Direttore di NAVIGO

14 :00 **Conclusione dell'evento**

Hosted by

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

5.2 Photos


YARE 2020 - ISIDE
Guardia Costiera
0:08 / 2:06:03
Scorri per i dettagli