

MARISK

Nantes-France
**MARITIME
RISK**



Security & Safety: a marriage of convenience?
Sûreté & Sécurité : un mariage de raison ?

**4th International
Forum on Maritime and
Port Risk Prevention**

La Cité Nantes Events Center
Nantes, France
26-27 January 2012

DOSSIER DE PRESSE

**4^e Forum International
sur la Prévention
des Risques Maritimes et
Portuaires**

La Cité Nantes Events Center
Nantes, France
26-27 January 2012



www.marisk2012.com



SÛRETÉ & SÉCURITÉ : UN MARIAGE DE RAISON ?

Pollution de la plate-forme pétrolière *Deep Water Horizon*, naufrage du paquebot *Costa Concordia*, attaques de pirates, prises d'otages, détournements du *Ponant*, du *Carré d'As*, du *Tanit*, du *Tribal Kat*... la sûreté et la sécurité maritime font fréquemment la une des médias. Les 26 et 27 janvier 2012, les experts du monde scientifique et industriel se rassemblent à Nantes autour de ces problématiques d'actualité à l'occasion de la 4^e édition du forum international sur la prévention des risques maritimes et portuaires, baptisé MARISK.

Dès sa mise en place, en juillet 2004, le code ISPS (International Ship and Port Facility Security) a établi un régime international de coopération entre les acteurs maritimes et portuaires. Depuis 2005, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime et le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire organisent un colloque scientifique international qui a déjà rassemblé plus de 1 000 participants. Ce forum, baptisé MARISK, propose, d'une part des conférences plénières et des tables rondes sur les thématiques de la sûreté et de la sécurité, d'autre part une vitrine pour les produits industriels, les méthodes et les systèmes s'y rapportant.

TROIS AXES PHARES : LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME, LA DÉFINITION ET LA GESTION DU RISQUE ET LE NAVIRE DU FUTUR

L'édition 2012 dont le titre est "*Sûreté & Sécurité : un mariage de raison ?*" est orientée vers l'étude de l'éventuelle complémentarité entre deux thématiques visant les mêmes objectifs : préserver les hommes, les installations et les marchandises. Les échanges seront structurés autour de trois grands axes : la lutte contre la criminalité maritime, la définition et la gestion du risque et le navire du futur. Les spécialistes aborderont ainsi des sujets comme les premiers enseignements

de la catastrophe de la plate-forme *Deep Water Horizon*, les flux énergétiques et le terrorisme maritime, la coopération en matière de lutte contre la criminalité maritime, le management du risque technique dans le monde maritime, la certification des ports et le bilan européen des audits sûreté des installations portuaires. Les débats traiteront également de la sécurité face au gigantisme, de la sécurité des navires à passagers et de l'impact du transport maritime sur l'environnement.

Une conférence junior sera organisée à partir des travaux de 8 jeunes thésards sélectionnés par le Comité Scientifique. Un prix d'excellence sera attribué à la meilleure contribution.

DES INTERVENANTS DE RENOM POUR UNE RÉFÉRENCE EUROPÉENNE

Fort du succès des précédentes éditions, cette biennale, ancrée durablement à Nantes, devient la référence européenne en matière de sûreté maritime. Environ 400 participants, représentant près de 20 nations, sont attendus aux conférences plénières et aux tables rondes. MARISK, véritable rendez-vous professionnel, proposera également des rencontres et des rendez-vous d'affaires.

Ce forum scientifique sera l'occasion d'échanges de haut niveau animés par des experts internationaux reconnus, parmi lesquels Philippe Boisson, juriste et spécialiste français du droit sur la sécurité maritime, Christian Dupont, chef d'unité adjoint à la Direction générale de l'énergie et des transports à la Commission européenne, Erick Røsæg, docteur en droit à l'Université d'Oslo et Frédéric J. Van Wijnen, secrétaire général de l'Association Européenne des Capitaines de Navires.

◀ SOMMAIRE ▶

Organisateurs et comités	3
Programme	4
La lutte contre la criminalité maritime	7
La définition et la gestion du risque	10
Le navire du futur	12
La junior conférence	14
L'ENSM au cœur de l'actualité de la sûreté et de la sécurité maritime	14
Remerciements	15
Une initiative ligérienne au cœur d'un dispositif mondial	16
Contacts	16

ORGANISATEURS & COMITÉS

Les Organiseurs du Forum

LE GRAND PORT MARITIME DE NANTES SAINT-NAZAIRE

Etablissement public de l'Etat, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est chargé de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durables, en composant avec l'économie, l'emploi et l'environnement. Plusieurs missions lui sont confiées, dont la police, la sécurité et la sûreté.

www.nantes.port.fr



L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

L'École Nationale Supérieure Maritime forme les commandants et les chefs mécaniciens des navires de commerce. Elle a été l'une des premières écoles en Europe à mettre en place les formations à la Sûreté Maritime et Portuaire.

www.supmaritime.fr

Les Partenaires Publics et Privés

Les organisateurs remercient la Région des Pays de la Loire, le Département de la Loire-Atlantique, Nantes Métropole, la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire, le Groupe Total et le Groupe GDF Suez de leur soutien.



Comités Scientifique et de Parrainage

LISTE DES MEMBRES DES COMITÉS SCIENTIFIQUE ET DE PARRAINAGE

- ▶ Président : **Jean-Pierre BEURIER** (Centre de Droit Maritime et Océanique, France)
 - Président : **Francis BERTOLOTTI** (Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, France)
 - **Région des Pays de la Loire** (France)
 - **Conseil Général de la Loire-Atlantique** (France)
 - **Nantes Métropole** (France)
 - **Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire** (France)
 - **Anne-Sophie AVE** (Armateur de France, France)
 - **Patrick BARAONA** (Pôle mer PACA, France)
 - ▶ **Eric BEATY** (Consulat des États-Unis, France)
 - **Paul BILLODEAU** (Cité Nantes Events Center, France)
 - **Patrick CHEDMAIL** (École Centrale de Nantes, France)
 - ▶ ● **John CLARENCE** (Collège National Maritime d'Irlande, Irlande)
 - ▶ **Manuel CIRA** (NAUSICAA Boulogne, France)
 - ▶ **Martin NDEDE** (Institut Eurafrrique Export, France)
 - ▶ **Gérard ETIENNE** (Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, France)
 - **Jean-Yves EOUZAN** (Pôle mer Bretagne, France)
 - **Henri FOLLIN** (Grand Port Maritime de Bordeaux, France)
 - ▶ Secrétaire : **Laurent GALY** (École Nationale Supérieure Maritime, France)
 - ▶ **Patrick GUILLOTREAU** (Université de Nantes, France)
 - **Björn KJERFVE** (Université Maritime Mondiale, Suède)
 - **Yves LAGANE** (Société Nationale de Sauvetage en Mer, France)
 - **Yves LECOINTE** (Université de Nantes, France)
 - **Philippe LOUIS-DREYFUS** (Louis Dreyfus Armateurs, France)
 - **Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNANT** (Fédération Française des Pilotes Maritimes, France)
 - **Edward V. O'BRIEN** (Consulat des États-Unis, États-Unis)
 - **Frédéric POUGET** (BAI Brittany Ferries, France)
 - **Jean-Pierre QUENEUDEC** (Académie de Marine, France)
 - **Thierry TROUVE** (ELENGY-GDF, France)
 - ▶ ● **Guus VERHAGEN** (Institut Maritime De Ruyter de Flessingue, Pays-Bas)
 - ▶ ● **Fredrik J. van WIJNEN** (Confédération Européenne des Associations de Capitaines de Navire, Pays-Bas)
 - ▶ **Larbi Ahmed YAHIA** (Institut Maritime du Québec, Canada)
- ▶ Comité Scientifique
● Comité de Parrainage

► JEUDI 26 JANVIER 2012

8:00	Accueil des participants	
9:00	<p>Ouverture M. Francis BERTOLOTTI (Président du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, France) M. Jean DAUBIGNY (Préfet de Région des Pays de la Loire, Préfet de la Loire-Atlantique, France)</p>	
9:30	<p>Session plénière 1 (1^{re} partie) Président : M. Éric BEATY (Consulat des États-Unis, France)</p> <p>► Introduction</p> <p>► Bilan européen des audits sûreté des installations portuaires M. Christian DUPONT (Commission Européenne, Belgique)</p> <p>► Les flux énergétiques et le terrorisme maritime Dr. Hugues EUDELIN (SEALOC, France)</p>	AMPHITHÉÂTRE 450
10:30	Pause-café et visite de l'exposition	
11:00	<p>Session plénière 1 (2^e partie) Président : M. Éric BEATY (Consulat des États-Unis, France)</p> <p>► Citadelle sur navire de commerces M. Eric PRANG (SAGEM, France) - M. Gérald LEFEVRE (AMEFO, France)</p> <p>► Sûreté et sécurité d'un site terminal méthanier Intervenant à confirmer (ELENGY, France)</p> <p>► Questions/réponses</p>	AMPHITHÉÂTRE 450
12:00	Conférence de presse	SALLE G-H
13:00	Déjeuner presse	
14:00	<p>Table ronde 1</p> <p>► La problématique de la coopération en matière de lutte contre la criminalité maritime : le code de Djibouti est-il transposable ? Modérateur : Pr. Martin NDEDE (Institut Eurafrique Export, France) Pr. Joseph NTUDA EBODE (Université de Yaoundé II, Cameroun) M. Christian DUPONT (Commission Européenne, Belgique) Cdt Benjamin DOBO MANTAM (Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale, Cameroun)</p>	SALLE 200
	<p>Table ronde 2</p> <p>► La sécurité face au gigantisme : quelles réponses ? Modérateur : M. Erik ROSAEG (Institut de Droit Maritime Scandinave, Norvège) M. Francis VALLAT (Cluster Maritime Français, France) - M. Michel BABKINE (Secrétariat Général de la mer, France) M. Georges TOURRET (Institut Maritime de Prévention, France) M. Stéphane POUSSSET (Pilotes de la Loire, France)</p>	AMPHITHÉÂTRE 450
15:30	Pause-café et visite de l'exposition	
16:00	<p>Table ronde 3</p> <p>► Autoprotection de navires marchands et sûreté d'un champ maritime offshore Modérateur : M. Alain PAGES (Pôle Mer PACA, France) M. Bernard ALHADEF (SOFRESUD, France) - M. Eric PRANG (SAGEM, France) M. Gérald LEFEVRE (AMEFO, France) - M. Thibaut EUDE (Geos, France) M. Michel BOTALLA GAMBETTA (Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, France)</p>	AMPHITHÉÂTRE 450
	<p>Table ronde 4</p> <p>► Mesure de l'impact des nouvelles réglementations : le cas des doubles coques Modérateur : M. Georges TOURRET (Institut Maritime de Prévention, France) Cdt Hubert ARDILLON (Association française des Capitaines de Navire, France) Mlle Marie BOUREL (Fondation NIPPON, France) M. Dominique GUIZIOU (Ecole Nationale Supérieure Maritime, France)</p>	SALLE 200
17:30	Fin des sessions	

► VENDREDI 27 JANVIER 2012

8:30	Accueil des participants	
9:00	<p>Session plénière 2 (1^{re} partie)</p> <p>Président : M. Stéphane MIRIBEL (revue du Droit Maritime Français, France)</p> <p>► Introduction</p> <p>► Le renforcement de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée et ses conséquences Pr. Joseph NTUBA EBODE (Université de Yaoundé II, Cameroun)</p> <p>► Définition du risque acceptable M. Xavier MICHEL (RESECUM, France)</p> <p>► Les premiers enseignements de la catastrophe de la plateforme Deep Water Horizon Pr. Martin NDENDE (Université de Nantes, France) Maître Luc GRELLET (Pdt de la Commission Offshore de l'AFDM, France)</p>	AMPHITHÉÂTRE 450
9:00	<p>Junior Conférences (1^{re} partie)</p> <p>Un Prix d'Excellence MARISK 2012 sera attribué à la meilleure contribution</p> <p>Président : M. Michel QUIMBERT (Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, France)</p> <p>Modérateur : M. Pierre-Yves LARRIEU (Inspection Générale de l'Enseignement Maritime, France)</p> <p>► Risque et efficacité d'un modèle de prévention des abordages pour les eaux intérieures : estimation de la fréquence des cas pour la rivière Langat (Malaisie) M. Sulaiman. O, A.H. SAHARUDDIN (Université de Malaisie) M. AB. Saman ABD. KADER (Université de Malaisie)</p> <p>► Problèmes juridiques soulevés par l'application du Titre VI^e du Livre 1^{er} du Code de l'environnement (prévention et réparation de certains dommages causés à l'environnement par les pollutions maritimes) M. Yoann ORTIZ DE ZARATE (Université de Bretagne Occidentale, France)</p> <p>► Apports du géo décisionnel et de la géo collaboration aux systèmes de surveillance maritime de dernière génération M. Arnaud VAN DE CASTEELE (Mines Paristech, France)</p> <p>► La stratégie normative de l'OMI Mme Hélène CHALAIN (Université de Nantes, France)</p> <p>► Quelle politique de sécurité et de sûreté pour les ports autonomes de Cotonou et de Dakar ? M. Khalifa KANE (Université de Nantes, France) M. Amour ZINSOU (Université de Nantes, France)</p>	SALLE 200
10:30	Pause-café et visite de l'exposition	
11:00	<p>Session plénière 2 (2^e partie)</p> <p>Président : M. Stéphane MIRIBEL (revue du Droit Maritime Français, France)</p> <p>► Impact du transport maritime sur l'environnement M. Jean-Claude AMIART (Université de Nantes, France)</p> <p>► Sûreté et sécurité des navires à passagers Dr. Awa SAM-LEFEBVRE (École Nationale Supérieure Maritime)</p> <p>► Questions/réponses</p>	AMPHITHÉÂTRE 450
11:00	<p>Junior Conférences (2^e partie)</p> <p>Modérateur : M. Pierre-Yves LARRIEU (Inspection Générale de l'Enseignement Maritime, France)</p> <p>► Quels impacts ont eu les attentats du 11 septembre sur l'action publique relative à la sûreté du transport aérien et maritime ? M. Mathieu GUALINO (Ecole Nationale de l'Aviation Civile, France)</p> <p>► Menaces et risques en mer : les aspects juridiques de la surveillance satellitaire M. Cédric LEBOEUF (Université de Nantes, France)</p> <p>► Enjeux de la sécurité et de la sûreté maritime sur une mer agitée : la Méditerranée Mme Nora MAREI (Université de Nantes, France) M. Khansa LAGDAMI (Université de Nantes, France)</p>	SALLE 200
12:30	Déjeuner	

► VENDREDI 27 JANVIER 2012 (SUITE)

14:00	<p>Table ronde 5 AMPHITHÉÂTRE 450</p> <p>► Comment un équipage prend-il en compte ses tâches opérationnelles face à un impératif de sûreté</p> <p>Modérateur : Pr. Christine CHAUVIN (Université de Bretagne Sud Lorient, France) M. Lawrence CONWAY (Ecole Nationale de l'Aviation Civile, France) Mme Marie-Noëlle OBRIST (SNCF, France) Mme Michèle DODIER (BRITAIR, France) M. François THOMAS (Louis DREYFUS Armateur, France)</p> <p>Table ronde 6 SALLE 200</p> <p>► Les apports de la convention du travail maritime de 2006 en matière de sûreté et de sécurité</p> <p>Modérateur : Pr. Patrick CHAUMETTE (Université de Nantes, France) M. Jean NECTAR (JNP Consulting, France) Cdt Hubert ARDILLON (Association française des Capitaines de Navire, France) M. Larbi AHMED YAHIA (Institut Maritime du Québec, Canada)</p>
15:30	Pause-café et visite de l'exposition
16:00	<p>Table ronde 7 AMPHITHÉÂTRE 450</p> <p>► Les outils de management au coeur de changements majeurs dans le monde maritime</p> <p>Modérateur : Dr. Raphael BAUMLER (Université Maritime Mondiale, Suède) Dr. Syamantak BHATTACHARYA (Centre de Recherche en Logistique, Economie et Finance Maritimes, Royaume-Uni) Pr. Frederik MISPELBLUM-BEYER (Université d'Évry Val d'Essonne, France)</p> <p>Table ronde 8 SALLE 200</p> <p>► Le navire du futur entraîne-t-il la déresponsabilisation du bord ?</p> <p>Modérateur : Pr Jean-Pierre BEURIER (Université de Nantes, France) M. Emmanuel CORNEE (Ecole Nationale Supérieure Maritime, France) Cdt Fredrik J. van WIJNEN (Confédération Européenne des Associations de Capitaines de navire, Pays-Bas) Mme Françoise ODIER (Association du Droit Maritime Français, France)</p>
17:30	<p>Remise du Prix de la Junior Conférence AMPHITHÉÂTRE 450</p> <p>M. Michel QUIMBERT (Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, France)</p> <p>Clôture</p> <p>M. Henri POISSON (Ecole Nationale Supérieure Maritime, France)</p>
17:45	Fin des sessions

LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME

La mer n'a jamais été un océan paisible. Piraterie, attaques, guerre de course ont toujours existé et les marins ont appris à cohabiter avec un potentiel danger criminel, venant s'ajouter à celui de la fortune de mer. Les dernières années ont cependant vu la criminalité maritime prendre une tout autre dimension.

La mer, désormais principal vecteur de l'économie mondialisée, est aussi devenue un terrain de chasse privilégié pour des actions criminelles de tous ordres : piraterie, narcotrafic, trafic humain et même terrorisme. Ces dix dernières années, deux développements sont intervenus en parallèle : celui du transport maritime mondial et celui des infractions commises en haute mer.



Credits : MARINE NATIONALE

Les commandos de la marine française interceptant des trafiquants

LA MENACE PIRATE AU LARGE DE LA CORNE D'AFRIQUE

En Somalie, la piraterie a trouvé un terrain propice à son développement : un pays ravagé par la guerre et la famine, une pêche dévastée par les catastrophes naturelles et le pillage de bateaux étrangers. Et, à proximité immédiate, les très stratégiques routes maritimes de transit vers le canal de Suez. Pétrole du golfe Persique et conteneurs asiatiques, c'est tout le symbole de la richesse et de la puissance économique des pays occidentaux qui passe à 15 nœuds devant l'un des pays les plus pauvres du monde. Au début des années 2000, les pêcheurs somaliens ont renoué avec l'ancestrale tradition de piraterie d'opportunité qui a toujours existé dans le golfe d'Aden. Un petit boutre traditionnel, un grappin, une arme à feu : il n'en fallait pas plus pour aborder un bateau. La présence de nombreux navires, la croissance du trafic maritime et le fait que les équipages soient sans défense a démultiplié les opportunités d'attaque, générant une manne financière de plus en plus importante. Rapidement, la piraterie s'est organisée, profitant d'un cadre juridique "favorable" pour passer à la vitesse supérieure. Les pirates, armés lourdement et équipés en moyens de communication, prennent désormais en otage les navires en les forçant à se rendre dans les eaux territoriales somaliennes. De là, où les conventions internationales interdisent théoriquement toute intervention policière ou militaire étrangère, ils négocient des rançons qui dépassent désormais le million de dollars.

La petite piraterie d'opportunité s'est désormais transformée en véritable industrie qui brasse des sommes considérables et dont on ne sait plus réellement qui est aux commandes. Face à cette situation,

c'est l'exaspération. Des marins d'abord, plus de 800 d'entre eux étant actuellement retenus dans des conditions épouvantables le long des côtes somaliennes. Celles des armateurs, qui voient leurs primes d'assurances flamber en raison du risque dans la région, désormais classée "zone de guerre". Celle des États occidentaux, qui voient la flotte battant leur pavillon et leurs flux stratégiques gravement menacés, et qui, malgré l'envoi de nombreux navires de guerre en océan Indien et dans le golfe d'Aden, dans le cadre de missions internationales de lutte contre la piraterie, ne parviennent pas à trouver une solution.

LA GUÉRILLA DANS LE GOLFE DE GUINÉE

En dehors de la Somalie, une tension similaire, moins connue, est également palpable dans le golfe de Guinée, un des principaux sites mondiaux d'extraction d'hydrocarbures. Le delta du Niger, qui abrite un des principaux ports pétroliers d'Afrique de l'Ouest, est un des terrains de chasse privilégiés de pirates, qui ont, à plusieurs reprises, attaqué des navires de services pétroliers et des plate-formes offshore, kidnappant même leurs équipages. Ces actions ont été régulièrement revendiquées par le Mouvement d'émancipation du delta du Niger, né à la suite de la guerre du Biafra. Si le but politique pouvait être entendu pour les premières actions de piraterie, force est de constater que, désormais, celles-ci s'étendent à l'ensemble du golfe de Guinée. Des attaques ont désormais lieu devant les côtes camerounaises ou béninoises, les motivations politiques se doublant aujourd'hui d'intérêts financiers. Les acteurs locaux, armateurs et pétroliers, sont désormais dans l'obligation de recourir à des sociétés de sûreté à terre, tout en équipant certains de leurs navires (notamment de transport de personnel) de blindages.

PROTECTION DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS

Face aux attaques, faut-il armer les navires ? Si les solutions de défense passive embarquées sont désormais entrées dans les mœurs, celles de l'armement à bord ou de l'embarquement de gardes armés est plus délicate. La question de la légitimité d'une intervention armée pour la défense d'un navire est compliquée, surtout quand elle n'émane pas d'un dépositaire de la force publique, comme, par exemple, un militaire. Si, désormais, la plupart des États du pavillon autorisent l'embarquement de gardes privés, il n'y a pas encore assez de recul pour savoir ce qui se passerait juridiquement en cas d'incident.



Credits : MARINE NATIONALE

Veille dans le golfe d'Aden

LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME



Credits : US NAVY

Marins retenus en otage devant les côtes somaliennes

Faire escorter les navires par des bâtiments militaires ? C'est la solution des opérations Atalante de l'Union Européenne et Ocean Shield de l'OTAN. Mais ce sont des solutions coûteuses. Et, surtout, elles n'ont absolument pas réussi à juguler le phénomène, qui s'est depuis étendu dans une zone de plus d'un million de km², absolument impossible à surveiller. Renforcer les actions de vive force contre les criminels ? Des textes élargissant les prérogatives des marines militaires en matière de lutte contre la criminalité en mer ont été adoptés, y compris devant les plus hautes instances comme le Conseil de Sécurité des Nations-Unies. Mais tous les États du pavillon ne disposent pas de moyen d'intervention commando. Et ces actions ne peuvent qu'être extrêmement ponctuelles. Alors que la possibilité de mener des actions militaires contre les bases terrestres des pirates somaliens est par exemple évoquée actuellement, de nombreux experts craignent une escalade de la violence, doublée de problématiques juridiques et de potentielles bavures.

DÉVELOPPEMENT DES TRAFICS ILLICITES

La criminalité maritime s'est également développée chez les trafiquants de drogue. Afin d'approvisionner l'Europe en résine de cannabis, des embarcations dotées de moteurs surpuissants, les "go-fast" traversent la Méditerranée à pleine vitesse pour tenter d'échapper aux moyens de surveillance et fournir le "marché" européen. Ainsi, les seules autorités françaises rapportent que, depuis 2006, 21 "go-fast" ont été interceptés et 18 tonnes de drogue ont été saisies, alors qu'on estime le poids des cargaisons jetées à la mer avant interpellation à 36 tonnes supplémentaires.

Le narcotraffic est également un problème très important dans les Caraïbes, où les Etats riverains sont très fortement mobilisés sur le problème. La drogue, plus particulièrement la cocaïne, provenant notamment de Colombie, est dissimulée dans tout type de navire, qu'il s'agisse de bateaux de commerce ou de voiliers. Elle circule entre le continent sud-américain et les îles caribéennes, avant de traverser l'Atlantique pour gagner l'Europe. Une coopération internationale a été développée afin de lutter contre ce fléau, ce qui passe par un renforcement de la collaboration entre les services concernés,

notamment au niveau de la surveillance et du renseignement. De nouveaux moyens ont également été mis en place, comme l'observation par satellite des mouvements suspects de navires dans la zone. Ce renforcement des capacités de détection et de renseignement est d'autant plus important que les trafiquants ne manquent pas d'imagination. Ainsi, pour déjouer les moyens de surveillance aéromaritimes, les passeurs vont jusqu'à construire de petits sous-marins artisanaux chargés de convoier de grosses quantités de drogue. Plusieurs submersibles de ce type ont été interceptés ces dernières années.

On notera aussi que le développement du trafic maritime a également entraîné, de manière générale, le développement des trafics illicites. En dehors de la drogue, les organisations criminelles tentent de se servir de la masse considérable de marchandises transitant dans les ports pour y dissimuler différents trafics, par exemple du matériel volé, des produits prohibés ou même des armes dans certains cas. Armateurs, chargeurs, autorités portuaires, douanes et polices doivent donc redoubler de vigilance pour contrôler les marchandises transportées, notamment pour les conteneurs, avec un renforcement de la traçabilité des boîtes et la démultiplication des contrôles. Mais, face aux énormes flux traités, il demeure très difficile de déployer un système de contrôle totalement efficace.



Credits : MER ET MARINE

Le difficile contrôle des marchandises

LE RISQUE TERRORISTE

La menace terroriste est également sérieusement prise en compte au niveau maritime et portuaire. Pour l'heure, heureusement, peu d'actions sont à signaler. Ces dix dernières années, deux attentats retentissants ont fait prendre conscience de cette problématique. Le premier a visé le destroyer américain *USS Cole*, gravement endommagé par une embarcation piégée dans le port d'Aden, en octobre 2000. La seconde attaque s'est produite en octobre 2002 contre le pétrolier français *Limburg*, touché par un canot rempli d'explosifs alors qu'il se trouvait au terminal d'Ash Shihr, une bouée de chargement située devant les côtes yéménites. Actuellement, les militaires occidentaux redoutent que de nouveaux attentats soient en cours de préparation contre des navires empruntant le détroit de Bal-el-Mandeb, qui sépare la mer Rouge de l'océan Indien. Pour les pétroliers, porte-conteneurs,

LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME



Credits : DROITS RESERVES

Le pétrolier français Limburg, attaqué en 2002

vraquiers... il s'agit de l'un des principaux points de passage du commerce maritime mondial, emprunté notamment par les navires reliant l'Asie et la région du Golfe à l'Europe. Comme pour la piraterie, les navires en mer tentent de se prémunir contre d'éventuelles attaques, par exemple au travers de moyens de détection et d'alerte, ainsi que de moyens d'autoprotection (systèmes de défense à ultrasons, canons à eau, gardes armés...). Toutefois, devant un assaillant déterminé, ces moyens paraissent bien limités.

Les ports, eux aussi, ont été amenés à se prémunir contre le risque terroriste, plus particulièrement sur leurs installations les plus sensibles, comme les terminaux pétroliers et gaziers.

Né des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, le code International Ship and Ports facility Security (ISPS), mis en application depuis le 1^{er} juillet 2004, vise à renforcer la sûreté du transport maritime et à établir un régime international de coopération entre les gouvernements, le transport maritime et l'industrie portuaire. Autrefois ouverts, les terminaux sont désormais clôturés et font l'objet de procédures de surveillance. Dans certains pays, comme la France avec la Gendarmerie maritime, des unités militaires spécialisées ont été mises en place pour renforcer les moyens de protection des ports. Et les industriels étudient de nouvelles solutions en matière de sûreté et de sécurité, à terre, sur les plans d'eau, mais aussi sous l'eau, par exemple au moyen de sonars à même de détecter des plongeurs.

LA PRESSION MIGRATOIRE

De nombreux États sont, aussi, confrontés au développement considérable de l'immigration clandestine. Ces dernières années, les réseaux de passeurs ont connu une activité record, les candidats à l'exil étant de plus en plus nombreux. Mais le voyage se termine souvent en drame et, alors que les centres de rétention, comme sur l'île italienne de Lampedusa, sont surchargés, on ne compte plus les drames en mer. Les autorités estiment que des centaines de personnes trouvent la mort chaque année après le naufrage de leurs bateaux, sans compter les passeurs qui n'hésitent pas, s'ils sont détectés, à pousser leur chargement humain par-dessus bord.

Les grands flux d'immigration clandestine se situent en Méditerranée, mais aussi en Atlantique, où les clandestins tentent de gagner l'Europe via les Canaries. Sans oublier la mer Rouge et l'océan Indien, avec de nombreuses tentatives de traversées vers les riches pays pétroliers.

La France est également confrontée à ce problème à Mayotte, que de nombreux immigrés comoriens tentent d'atteindre.

Face à cette situation, qui prend des proportions inquiétantes, les États renforcent leurs moyens de lutte contre l'immigration clandestine, au niveau national, mais également en coopération, par exemple au travers de l'agence européenne FRONTEX, qui coordonne les actions des différents États de l'UE.

DES SOLUTIONS TERRESTRES ET DES RÉPONSES INTERNATIONALES

Quel que soit le visage de la criminalité maritime, tous les experts, civils et militaires, s'accordent pour dire que : la solution n'est pas en mer, mais à terre. Piraterie en Somalie et au Nigeria, narcotraffic dans l'arc antillais ou en Méditerranée, immigration clandestine, lutte contre le terrorisme... la lutte contre ces phénomènes ne peut se faire qu'en



Credits : MARINE NATIONALE

Bateau chargé de migrants en Méditerranée

collaboration avec les pays concernés.

Les premiers accords internationaux dans ce sens ont déjà vu le jour : code de Djibouti dans le golfe d'Aden, dispositif d'aide de l'Union européenne pour la stabilisation de la Somalie, accords régionaux de lutte contre le narco-trafic, coopération militaire via une Joint Task Force au Nigeria... mais le crime va vite et son terrain d'action est immense.

L'urgence est cependant là. Les menaces criminelles qui pèsent sur les navires ont, en renchérissant le coût du transport maritime, des conséquences économiques désormais nettement palpables, y compris pour le consommateur final. ◀



Credits : MARINE NATIONALE

Escorte d'un navire de commerce dans le golfe d'Aden

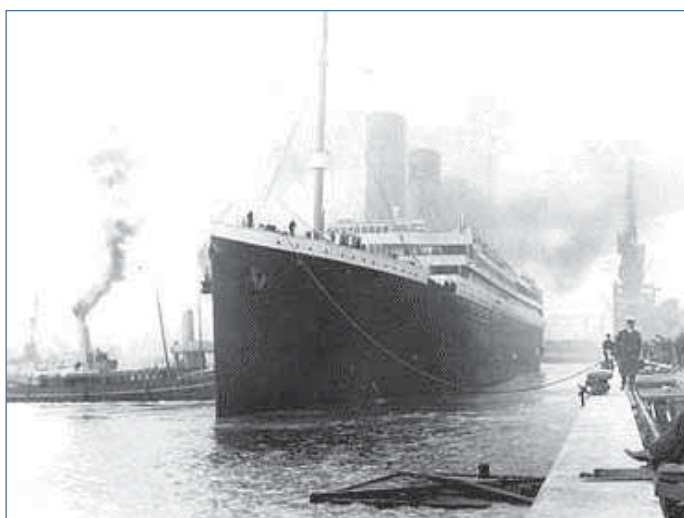
LA DÉFINITION & LA GESTION DU RISQUE

En matière de sécurité et de sûreté, les ports et les navires sont désormais soumis à un grand nombre de normes internationales. L'importance stratégique et commerciale des échanges maritimes, mais également l'émergence de nouveaux types de risques, écologiques et terroristes notamment, ont amené une inflation législative importante ces 15 dernières années. Sous la pression politique et économique, l'ensemble des maillons du transport par la mer est désormais quadrillé de réglementations, qui dépassent largement les préceptes techniques pour le chargement de matières dangereuses ou la discrimination des conteneurs en fonction de leur contenu. La fortune de mer, et l'aléa qu'elle a toujours représenté, appartient désormais au passé. L'ère du "risque maritime" est arrivée.

LE TITANIC : LE RISQUE MARITIME DEVIENT UNE NOTION D'ORDRE PUBLIC

Le risque en mer a, ancestralement, toujours été lié à la peur d'un naufrage, d'un accident ou à la perte de la cargaison. Rapidement, et pour garantir la fluidité des échanges, "l'expédition" maritime a été encadrée par des contrats spécifiques. Le capitaine, l'armateur, le propriétaire de la cargaison savaient que le transport par la mer comportait des risques spécifiques liés notamment aux aléas des éléments naturels. En conséquence, ils signaient des contrats comprenant des clauses extralégales du droit commun et bénéficiaient de conditions d'assurance spécifiques. Un exemple ancien et révélateur est l'avarie commune : "la situation juridique dans laquelle se trouvent et le navire et les chargeurs lorsque, sur l'ordre du capitaine, il a été nécessaire de jeter à la mer des marchandises ou des colis et de faire des dépenses extraordinaires pour sauver l'équipage, le bateau et le reste de la cargaison". Une traduction juridique du risque inhérent à l'expédition maritime.

Ce n'est qu'après le naufrage du *Titanic* qu'on a intégré le risque "humain" dans l'ordre juridique maritime. Pour la première fois, le concert des nations a admis que le risque en mer pouvait être partiellement prévenu par des normes relatives aux conditions de formation et d'organisation de la vie du bord. Un accord international,



Le *Titanic*, le plus grand paquebot du monde en 1912

Credits : WHITE STAR LINE

la convention Solas (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), organise dès lors l'expédition maritime, qui relevait jusque-là de la sphère du droit contractuel. La notion de risque maritime est désormais une notion de droit public.

L'ÉMERGENCE D'UN ENCADREMENT DE LA VIE DU BORD

Et celle-ci ne va cesser de prendre de l'ampleur. L'arrivée, au cours du XX^e siècle de navires de plus en plus grands et présentant des contraintes techniques inédites va provoquer l'émergence de nouveaux types de contraintes, liés à leur potentielle dangerosité. Dans les années 70, plusieurs accidents impliquant des navires-citernes, particulièrement des pétroliers, éveillent les consciences sur les risques



Credits : MARITIME NEW ZEALAND

Le porte-conteneurs *Rena*, échoué en Nouvelle-Zélande

liés au transport d'hydrocarbures. Pour la première fois, la notion de risque écologique émerge. La convention internationale Marpol (de MARine POLLution : pollution marine), signée en 1973 et remaniée par la suite, établit un ambitieux programme de prévention et de gestion du risque de pollution des navires. Les navires sont désormais assujettis à l'établissement de nombreux plans de prévention.

Les marins doivent, à l'intérieur même de l'organisation de leurs bords, s'astreindre à des cadres juridiques internationaux. Progressivement, la navigation, les escales, le rythme de vie à bord des navires vont s'articuler autour des conventions de l'Organisation Maritime Internationale. Celle-ci va consacrer ce principe d'encadrement du risque embarqué dans le code ISM (International Safety Management), guide de bonnes pratiques qui régit désormais les bords du monde entier. La sécurité à bord est désormais codifiée par des plans, régulièrement auditée, en interne et en externe, et des personnes référentes sont désignées. Le risque répond à une réglementation, ce qui a imposé, ces 15 dernières années, un profond changement des mentalités des équipages, qui voient désormais la "terre", armement, administration des affaires maritimes ou personne désignée au sens de l'ISM, donner les instructions.

LA DÉFINITION & LA GESTION DU RISQUE

LES NAVIRES ET LE RISQUE ÉCOLOGIQUE

La notion de "risque écologique" en mer est sans doute celle qui a le plus évolué durant ces dernières années, à la suite notamment de l'accident de l'*Exxon Valdez*, en Alaska, puis, dix ans plus tard, de l'*Erika* et du *Prestige*. Les conséquences de ces marées noires, désormais médiatisées, ont été un nouveau renforcement des règles, qui ne sont plus, désormais, forcément prises au niveau international. Les réglementations régionales, l'Oil Pollution Act aux Etats-Unis, les paquets législatifs *Erika* en Europe, prévoient un encadrement de plus en plus strict des conditions de navigation : contrôle préventif mais également sanctions financières lourdes. Les décisions de justice, à l'image du jugement de l'*Erika* en France, renforcent la responsabilisation financière de l'ensemble de la chaîne du transport maritime. La culture du risque écologique se généralise, y compris dans les pratiques commerciales, puisqu'en plus des contrôles imposés par les autorités publiques, les navires sont désormais soumis à des inspections privées, les vettings. Celles-ci, réalisées par les affréteurs, souvent pétroliers, ont mis en place un standard d'exigence inédit pour la sécurité des navires, souvent bien plus contraignant que les normes internationales. Désormais, le risque écologique en mer s'étend bien au-delà des risques de marée noire. Rejets en mer, tri des déchets, émissions de gaz, eaux de ballast... les navires sont soumis à des conventions de tous ordres, et quand l'accident arrive, les tribunaux sont souvent sévères. Le récent accident de la plateforme *Deep Water Horizon* en sera sans doute un exemple. Le droit américain à la réparation (les "punitive damages") ouvre la possibilité d'indemnisation quasi-illimitée. Ce qui, dans le domaine maritime, peut aller bien au-delà des traditionnels plafonds mis en place dans le droit contractuel maritime.

LE RISQUE DE TERRORISME OU L'ÉMERGENCE DE LA SÛRETÉ

Dernière évolution majeure du risque dans le domaine maritime : celui lié à la criminalité et surtout au terrorisme. La notion de sûreté a désormais une place fondamentale sur les navires, mais également sur les ports depuis la mise en place, en 2004, du code ISPS (International Ship and Port Facility Security). Celui-ci trouve son origine dans une



Attentat contre le *Limbourg*, en 2002

initiative américaine, à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Les autorités américaines ont considéré, en s'appuyant notamment sur les précédents des attaques du pétrolier *Limbourg* et de l'*USS Cole*, que le navire pouvait être l'objet ou le vecteur d'attaque terroriste. Par conséquent, elles ont demandé l'adoption de nouvelles règles et d'équipements liés à ce risque spécifique. Recensement des moyens de lutte ou de protection du navire, zones de rassemblement, boutons d'alerte, procédures spécifiques liées à la sûreté des navires : tous les bords doivent désormais être munis d'un plan de sûreté recensant tous ces paramètres. Un officier est responsable de la sûreté à bord, une personne est désignée dans les services à terre. Les ports sont également soumis à ces plans de sûreté, gradués selon des niveaux de menace, et doivent désigner une personne responsable. Des audits sont menés et un port qui n'a pas sa certification ISPS aura les plus grandes difficultés à se placer sur le marché du transport maritime actuel.

Les procédures liées à la sûreté, déjà contraignantes pour l'organisation du bord et des opérations commerciales, pourraient encore s'alourdir. Certains évoquent notamment la possibilité du "100% scanning" : tous les conteneurs devraient être examinés avant d'être embarqués comme cela se pratique déjà pour certaines destinations. Mais l'impératif de sûreté est désormais incontournable. ◀



Le *Costa Concordia*, échoué sur l'île du Giglio le 13 janvier 2012

LE NAVIRE DU FUTUR

Des bateaux plus sûrs, plus performants et plus respectueux de l'environnement. C'est la voie suivie aujourd'hui par les compagnies maritimes, les chantiers navals et leurs équipementiers. Si des designs très novateurs ont émergé ces dernières années, le secteur maritime, réglementé et pragmatique, se modernise en fait par étapes, intégrant progressivement différentes avancées technologiques, lorsque celles-ci sont matures et éprouvées.



Crédits : BOURBON

Le Bourbon Mistral, l'un des premiers navires modernes à étrave inversée

NOUVELLES TECHNOLOGIES

De très importants travaux sont menés par les motoristes, afin de proposer des systèmes de propulsion toujours plus fiables, robustes et moins gourmands en énergie. A ce titre, le développement de la motorisation électrique et des convertisseurs de puissance se révèlent très prometteur. Les travaux de recherche et développement réalisés sur les piles à combustibles, tout comme l'amélioration de la capacité des batteries, constituent également un axe stratégique. De même, l'émergence de solutions dans le domaine de la propulsion au gaz naturel liquéfié offre de nouvelles perspectives. Dans le même temps, les bureaux d'études travaillent les designs, avec des formes de carènes optimisées, permettant aux navires de mieux franchir les vagues, améliorant ainsi le confort tout en réduisant les efforts sur la structure et la consommation en carburant. L'exemple le plus symbolique dans ce domaine demeure l'étrave inversée, qui a réalisé



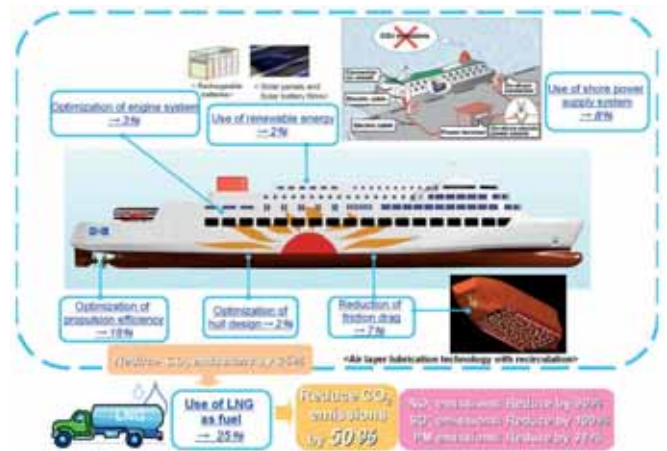
Crédits : MOL

Concept de roulier développé par MOL

avec succès ses premiers pas dans l'offshore et pourrait bien percer dans d'autres secteurs. On notera aussi l'adoption de nouveaux revêtements, comme les peintures à base de silicone, ou encore la lubrification de la coque par injection de bulles d'air.

RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les efforts se concentrent aussi sur la réduction de l'impact environnemental des navires. L'optimisation des carènes et des systèmes propulsifs y contribue, de même que l'émergence de propulsions propres (électrique, GNL), poussée par des considérations économiques (la baisse du poste carburant constitue d'abord un gain financier pour les opérateurs) mais aussi par le renforcement de la réglementation sur les émissions polluantes : CO₂ (dioxyde de carbone), NO_x (oxydes d'azote), SO_x (oxydes de soufre) et particules de matière. Des programmes sont également menés pour diminuer la consommation interne, notamment des navires à passagers, par exemple au niveau de l'éclairage et de la climatisation. Les équipements de retraitement des déchets et de recyclage des eaux usées se sont généralisés, alors que de nouveaux concepts voient le jour : cela va du recours à l'énergie solaire à l'ajout d'une voile de traction, en passant par la récupération des eaux de pluie, ou encore la réorganisation architecturale des locaux pour utiliser les flux d'air



Crédits : MOL

Alliance de plusieurs technologies selon l'armement japonais MOL

comme isolants naturels. De même, certains navires sont désormais dotés de dispositifs "cold ironing", qui permettent, lors des escales, de se brancher directement sur le réseau électrique terrestre, autorisant l'arrêt des générateurs et donc des rejets dans les ports. En intégrant sur une même plate-forme différentes technologies, il sera bientôt possible de réduire de moitié les émissions de CO₂ et de 90 à 100 % celles des NO_x, SO_x et particules de matière.

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

L'un des enjeux majeurs du navire du futur est bien évidemment la sécurité. Evoluant au sein d'un trafic maritime toujours plus dense, les bateaux doivent pouvoir compter sur des systèmes de plus en

LE NAVIRE DU FUTUR

plus performants pour mieux connaître leur environnement et éviter ainsi les accidents. Le développement des moyens de communication, notamment satellites, ainsi que les outils de surveillance et de gestion du trafic maritime offrent des avancées significatives. A bord, les automatismes peuvent appuyer efficacement le travail des équipages, qu'il s'agisse d'alertes sur un danger potentiel ou d'équipements des espaces de travail.

D'un point de vue architectural, le concept de double coque, imposé au début des années 2000 pour limiter les risques de marée noire, fait l'objet d'un questionnement. Après une décennie d'exploitation, de nombreux experts craignent que cette option ne provoque de graves problèmes de corrosion. Toujours en matière de lutte contre la pollution, le navire du futur intègrera sans nul doute des dispositifs permettant de mieux sécuriser les cargaisons et les soutes à combustible. Ainsi,



Passerelle d'un ferry

Credits : MER ET MARINE



Le premier navire de 18 000 EVP sera livré à Maersk Line en 2012

Credits : MAERSK

des équipements de type FORS (Fast Oil Recovery System) permettent depuis peu de mieux accéder aux soutes pour pomper le carburant en cas d'accident.

De nombreuses questions se posent également devant l'augmentation considérable de la taille des navires. Cette tendance se traduit par la mise en service de géants, avec des porte-conteneurs qui embarqueront bientôt près de 20 000 boîtes et des paquebots capables de transporter plus de 8 000 passagers et membres d'équipage. Ce gigantisme impose de repenser la sécurité à bord des navires, mais aussi de réfléchir au contrôle des marchandises transportées.

Dans le domaine de la sûreté, le navire du futur devra, en parallèle, pouvoir se prémunir contre différentes menaces, comme le terrorisme ou la piraterie. A cet effet, des systèmes de veille et d'autoprotection sont en cours de développement, de même que la mise en place de locaux protégés, les citadelles, au sein desquelles les équipages peuvent se réfugier en cas d'attaque.



Le concept de paquebot Eoseas

Credits : STX France / SDI

LA PROBLÉMATIQUE DES ÉQUIPAGES

Si le navire du futur est une nouvelle aventure technique, il doit aussi impérativement prendre en compte le rôle de l'équipage. Pour mettre en œuvre des navires toujours plus complexes et dotés de technologies de pointe, l'enseignement et la formation des marins

Junior conférence

Une conférence junior est organisée à partir des travaux de 8 jeunes thésards sélectionnés par le Comité Scientifique. Un prix d'excellence sera attribué à la meilleure contribution.

**M. Sulaiman. O, A.H. SAHARUDDIN,
M. AB. Saman ABD. KADER**

Risque et efficacité d'un modèle de prévention des abordages pour les eaux intérieures : estimation de la fréquence des cas pour la rivière Langat (Malaisie)

Université de Malaisie

M. Yoann ORTIZ DE ZARATE

Problèmes juridiques soulevés par l'application du Titre VI^e du Livre 1^{er} du Code de l'environnement (prévention et réparation de certains dommages causés à l'environnement par les pollutions maritimes).

Université de Bretagne Occidentale

M. Arnaud VAN DE CASTEELE

Apports du géodécisionnel et de la géo-collaboration aux systèmes de surveillance maritime de dernière génération.

Mines Paristech

Mme Hélène CHALAIN

La stratégie normative de l'OMI.

Université de Nantes

M. Khalifa KANE, M. Amour ZINSOU

Quelle politique de sécurité et de sûreté pour les ports autonomes de Cotonou et de Dakar ?

Université de Nantes

M. Mathieu GUALINO

Quels impacts ont eu les attentats du 11 septembre sur l'action publique relative à la sûreté du transport aérien et maritime ?

Ecole Nationale de l'Aviation Civile

M. Cédric LEBOEUF

Menaces et risques en mer - Les aspects juridiques de la surveillance satellitaire.

Université de Nantes

Mme Nora MAREI, M. Khanssa LAGDAMI

Enjeux de la sécurité et de la sûreté maritime sur une mer agitée : la Méditerranée.

Université de Nantes

L'ENSM au cœur de l'actualité de la sûreté et de la sécurité maritime

UNE CITADELLE À BORD DES NAVIRES DE COMMERCE

La piraterie s'exerce dans des zones maritimes de plus en plus vastes. Le déséquilibre entre les richesses à bord et à terre, la technique de la prise d'otages et la réelle facilité à prendre possession d'un navire aux mains d'un équipage réduit incitent aux actes de piraterie.

La solution de protection externe par des flottes de guerre ou même par des milices spécialisées (à bord ou en patrouille) a montré ses limites : problèmes légaux, de montée de la violence, coûts importants, risques de corruption... Dans ce contexte, les équipages sont vulnérables.

Par ailleurs, une fois à bord, les pirates ont de nombreux moyens de pression : les otages, le navire, la marchandise... Ceci limite les possibilités d'intervention après l'attaque et condamne généralement les armateurs à payer des rançons toujours plus conséquentes.

De plus, la prise de contrôle du navire par les pirates augmente les risques d'accidents et de catastrophes écologiques (qui peuvent, par ailleurs, être volontaires dans le cas d'une action terroriste).

Les futurs travaux de recherche de l'ENSM consisteront à étudier un ensemble de moyens et leur mise en œuvre pour améliorer l'auto-protection du navire. Un des principaux objectifs sera d'obtenir une bonne efficacité d'anti agression avec des moyens non létaux.

Les résultats attendus sont une baisse du stress des équipages, une diminution des risques d'attaques des navires, donc une baisse des primes d'assurances, et une augmentation de la capacité opérationnelle des navires.

LA PROTECTION DES CHAMPS ÉOLIENS OFFSHORE

À ce jour, il n'existe pas de système opérationnel dédié à la gestion active de la sécurité de la navigation, dans et autour des champs éoliens offshore, prenant en charge l'ensemble du processus de surveillance

et d'alerte vis-à-vis des mobiles marins naviguant dans ce périmètre. Les objectifs sont multiples : il s'agit principalement de concevoir et de développer un système global de gestion active de la sécurité dans et autour d'un parc éolien et de proposer des moyens d'alerte et de réponse graduée prenant en compte toute la chaîne de traitement, depuis la détection d'un mobile marin potentiellement à risque jusqu'à la mise en œuvre de la réaction, en s'intégrant dans les modes de fonctionnement de l'infrastructure et en prenant en compte les contraintes réglementaires et juridiques.

Le service de recherche de l'ENSM étudiera, au cours des mois à venir, la possibilité de mettre en place une démarche nouvelle d'élaboration automatique de plans de réaction adaptés à la nature du risque détecté, aux modes de fonctionnement de l'infrastructure et au contexte réglementaire et juridique.

LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES NAVIRES À PASSAGERS

Le récent naufrage du *Costa Concordia* nous rappelle que la sécurité des navires à passagers est toujours d'actualité. L'augmentation de la taille des navires de croisières oblige à repenser les schémas traditionnels de gestion de l'abandon des navires.

Sur un plan humain, il paraît nécessaire de définir de nouvelles méthodes pour gérer le flux soudain de personnes non-initiées en état de panique. Il faut donc repenser les techniques d'abandon encore basées sur un schéma traditionnel, lequel n'a finalement guère évolué depuis le *Titanic*, remodeler la réglementation et renforcer les contrôles de son application.

L'ENSM, en collaboration avec ses partenaires du Centre de Droit maritime et Océanique de l'Université de Nantes, conduira des travaux de recherche sur cette thématique. ◀

REMERCIEMENTS

Les organisateurs voudraient remercier les institutions et entreprises suivantes pour leur support au forum :

Partenaires



Partenaires médiatiques



UNE INITIATIVE LIGÉRIENNE...

... au cœur d'un dispositif mondial

A l'origine du forum international MARISK, deux entités concernées par les questions de sécurité et de sûreté : **le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et l'École Nationale Supérieure Maritime.**

La formation des équipages et des personnels portuaires ne saurait avancer sans le croisement régulier d'expériences entre professionnels de tous points du globe. Il s'agit bien de mettre en place des pratiques communes pour faire face aux actes de malveillance tels que la piraterie, le terrorisme ou le trafic de drogue, et améliorer la protection des personnes et des biens.

L'École Nationale Supérieure Maritime a été l'une des premières écoles en Europe à mettre en place les formations à la sûreté maritime et portuaire. Elle conduit actuellement, dans le cadre du projet européen BESST (Breakthrough in European Ship and Ship Building Technologies), un projet de recherche sur l'évaluation de la sûreté des navires à passagers. Ce projet qui regroupe près de 70 partenaires européens, dont les principaux chantiers de construction navale et d'importantes sociétés de classification.

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est certifié ISO 9001 et 14001. Premier port de la façade atlantique française, il accueille chaque année plus de 3 000 escales de navires et ses terminaux spécialisés gèrent 270 types de trafics.

Travaillant de concert, les équipes du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et de l'École Nationale Supérieure Maritime ont créé la biennale MARISK en 2005. L'événement s'est implanté durablement à Nantes avec l'aide des partenaires territoriaux : la Région des Pays de la Loire, le Département de la Loire-Atlantique, Nantes Métropole et la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire.

Contacts

Laurent Galy

Secrétaire de l'Association pour l'organisation de Colloques sur la Sûreté Maritime (ACSM)

Chef du service de coordination de la recherche de l'École Nationale Supérieure Maritime.

laurent.galy@supmaritime.fr

Tél. 02 40 71 19 11

Pascal Fréneau

Trésorier de l'Association pour l'organisation de Colloques sur la Sûreté Maritime (ACSM)

Directeur du Cabinet et de la Communication du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

p.freneau@nantes.port.fr

Tél. 02 40 44 21 73

Claire Sébillet

Chargée de communication, attachée de presse du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

c.sebillet@nantes.port.fr

Tél. 02 40 44 71 60 - 06 79 22 77 35