

Et vous ?

l'an prochain en 2023, ferez-vous du transport en M.A.S.S. ?



La définition du sens des termes « *Master* », « *Equipage* » ou « *Personne Responsable* » a été identifiée comme hautement prioritaire par le **Maritime Security Council (MSC)** de l'**Organisation Maritime Internationale (OMI)**. Depuis 2017, le MSC a analysé les traités pertinents en matière de sécurité des navires, afin d'évaluer comment les **MASS** (navires de surface autonomes) pourraient être réglementés afin de suivre le rythme et la pratique du progrès technologique et garantir des opérations de transports toujours plus sûres, sécurisées, et, respectueuses de l'environnement.

Ainsi, sont étudiés différents degrés d'autonomie de MASS :

- Les navires de degré 1 : Navire avec équipage avec processus automatisés et aide à la décision,
- Les navires de degré 2 : Navire télécommandé avec des « Gens de mer » à bord,
- Les navires de degré 3 : Navire télécommandé sans « Gens de mer » à bord,
- Les navires de degré 4 : Navire entièrement autonome.

Les traités de sûreté évalués comprennent la Convention SOLAS et divers codes rendus obligatoires dans le cadre de la **Convention SOLAS** [*Enquêtes sur les accidents, Programme renforcé de visites (ESP), Systèmes de sécurité incendie (FSS), Procédures d'essai au feu (FTP), Produits chimiques en vrac (GRV), Transporteurs de gaz (IGC), Cargaisons solides en vrac (IMSBC), Marchandises dangereuses (IMDG), Transport de combustible nucléaire irradié (INF), Stabilité à l'état intact, Gestion internationale de la sécurité (ISM), Sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), Réglementation en matière de collision (COLREG), Convention sur la sécurité des conteneurs (CSC), Convention et Code STCW-F, Recherche et sauvetage (SAR 1979), Jaugeage (Tonnage 1969), Recueil de pratiques sûres pour l'arrimage des cargaisons (CSS) et le Code d'application des instruments de l'OMI (Recueil III)*].

Il faut ainsi redéfinir internationalement la terminologie maritime et définitions des termes, des fonctions & opérations de MASS pour les « *Master* », « *Crew* » ou « *Personne Responsable* », mais aussi désormais, pour le « *Poste ou Centre de télécommande* », de « *Téléopérateur* » ou encore de « *Gens de mer* ».

Au-delà des hommes, il reste à évaluer la sécurité liée aux « **opérations et alarmes sur le pont habituellement réalisées manuellement** », aux « **actions du personnel** » (telles que la lutte contre l'incendie, piraterie, l'arrimage des cargaisons, l'entretien) », à la « **veille** », aux implications pour la « **recherche et le sauvetage** » pour obtenir les informations nécessaires pour « **avoir à bord une navigation sûre** ».