



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

*Paris, le 25 Janvier 2012*

*Document à l'usage des professionnels du Tourisme, élaboré avec l'aide de l'European Cruise Council (ECC), de la CLIA - et des membres de l'AFCC Croisières.*

Tout d'abord, nous souhaitons renouveler notre sympathie la plus sincère aux passagers et membres d'équipage qui étaient à bord, et spécialement aux familles des passagers et membres d'équipage dont des proches ont disparu ou ont été blessés.

Nous souhaitons également rendre hommage à toutes celles et ceux qui ont travaillé sans relâche pour évacuer le navire et aider à minimiser le nombre de victimes.

Il y aura, bien entendu, une enquête complète et approfondie quant aux causes de cet événement, la compagnie et l'ensemble de l'industrie s'étant engagés en une coopération pleine et entière. En attendant, il serait imprudent de préjuger ou de préempter les résultats de cette enquête officielle.

Nous pouvons toutefois souligner les règles de sécurité rigoureuses qui s'appliquent à l'industrie de la croisière dans le monde entier. Veuillez noter qu'à ce titre, nous ne commenterons pas ou ne spéculerons pas sur les faits spécifiques en relation avec le Costa Concordia – Ex. : l'évacuation du navire, les problèmes de navigation ayant entraîné l'échouage, les décisions du Commandant et de l'équipage, l'exercice de sauvetage à bord, la stabilité du navire, les recours juridiques disponibles pour les passagers et membres d'équipage, sauf dans les termes les plus généraux en guise de contexte, comment cela a pu arriver.



# La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

## SOMMAIRE

---

- 1- *QUESTIONS GENERALES DE SECURITE*
- 2- *PROTOCOLES GENERAUX DE SECURITE*
- 3- *NAVIGATION*
- 4- *EVACUATION*
- 5- *COMMANDANTS DES NAVIRES DE CROISIERES / EQUIPES D'INTERVENTION A BORD*
- 6- *EXERCICES DE SAUVETAGE*
- 7- *GARDES COTES / EQUIPES D'INTERVENTION D'URGENCE*
- 8- *HISTOIRE*
- 9- *ENVIRONNEMENT*
- 10- *IMPACT SUR LE MARCHE*
- 11- *LEXIQUE & SOURCE*



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

### QUESTIONS GENERALES DE SECURITE

---

#### **Q – Les navires de croisières sont-ils sûrs ?**

R – Absolument. Faire une croisière est extrêmement sûr, et les incidents sont très rares. Tous les navires de croisières doivent être conçus et exploités en respect des exigences strictes de lois internationales. Tous les navires faisant escale aux Etats-Unis, quel que soit leur pavillon d'immatriculation, doivent également respecter les réglementations fédérales américaines ; en complément, les navires immatriculés en Union Européenne, ou faisant escale en Union Européenne, doivent également respecter des réglementations additionnelles conçues pour accroître la sécurité des passagers et membres d'équipage. De nombreux pays dans le monde où sont exploités des navires de croisières, en complément des réglementations américaines et européennes, inspectent et certifient les navires pour assurer le respect des plus hauts standards.

#### **Q – Est-il possible que les navires de croisières soient devenus trop grands et trop complexes ?**

R – En réalité, le dossier de sécurité globale des navires de croisières n'a cessé de s'améliorer à chaque passage de décennie, de même que les navires utilisent une meilleure technologie, et de meilleurs processus et procédures pour améliorer la sécurité et minimiser toute perte éventuelle. Les décès au cours de ce type d'accident dans l'industrie de la croisière sont extrêmement rares aujourd'hui – et sont même devenus encore plus rares comparés aux décennies précédentes.

#### **Q – Que font la CLIA (Cruise Lines International Association) & l'ECC (European Cruise Council) pour être certains que les navires de ses membres sont sûrs et leurs équipages compétents**

R – CLIA, ECC et leurs membres, l'Organisation Maritime Internationale (IMO), les états pavillons, les sociétés de classification, les experts de la conception et des tests et les organismes nationaux d'exécution travaillent en étroite collaboration sur des questions telles que les équipements d'évacuation, la planification et les procédures. Ces groupes continueront à travailler ensemble et à partager les informations dans un effort continu pour garantir que les passagers en vacances et les membres d'équipage soient en sécurité.

#### **Q – Y-a-t-il assez de membres d'équipage à bord ? Les Syndicats et les Représentants d'Officiers disent que non.**

R – Les niveaux d'effectifs minimaux pour les navires de croisières sont fixés par l'Etat du pavillon pour chaque navire, dans ce cas précis, l'Italie. Ceci est reporté dans le Document des Effectifs de Sécurité (Safety Manning Document) du navire, tel que requis par la Convention SOLAS (Safety of Life at Sea). Dans de nombreux cas, les navires dépassent ces exigences d'effectifs minimum.

#### **Q – La communauté maritime n'a-t-elle rien appris du naufrage de l'Estonia, etc. ? Comment cela peut-il arriver encore et encore ?**

R – La communauté maritime a beaucoup appris de l'Estonia, où plus de 800 personnes sont mortes, et des autres incidents survenus sur ce type de navires, qui sont substantiellement différents à bien des niveaux, des navires de croisières. A la suite de cet accident, l'industrie et les gouvernements ont travaillé ensemble à travers l'Organisation Maritime Internationale (IMO) pour tirer des leçons, développer et mettre en place des standards améliorés et appropriés. Lorsque les faits entièrement connus et développés seront disponibles, nous nous attendons à tirer toutes les leçons de ce dernier



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

accident, afin de les appliquer et poursuivre l'amélioration continue de la sécurité à bord des navires de croisières.

**Q – N'est-il pas temps que la « Méthode IMO » soit abandonnée et remplacée en faveur d'une réglementation nationale ou régionale stricte ?**

R – En ce qui concerne le transport maritime international, incluant les navires de croisières, une réglementation unilatérale nationale ou régionale est rarement le mécanisme le plus efficace pour améliorer la sécurité maritime. Il est important que les standards maritimes soient uniformes et compatibles avec chacun, et l'IMO est très efficace en ce sens. IMO rassemble les meilleurs experts mondiaux de la communauté maritime et a constamment démontré sa capacité d'anticiper et de répondre efficacement aux problèmes de sécurité maritime. Chaque gouvernement bénéficie largement de l'expertise apportée par IMO au sein d'un seul forum.

### PROTOCOLES GENERAUX DE SECURITE

---

**Q – Tous les navires de croisières doivent-ils respecter les mêmes standards de sécurité et d'évacuation ?**

R – Nous sommes une industrie fortement réglementée. Une agence de l'O.N.U., l'Organisation Maritime Internationale, est mandatée pour la conception des standards globaux pour la sécurité et l'exploitation des navires de croisières, via l'adoption de traités, de réglementations et de résolutions. Le plus important de ces traités est la Convention Internationale pour la Sécurité des Vies en Mer (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), SOLAS, adoptée par les Etats-Unis, les états membres de l'Union Européenne, et la plupart des autres nations. Il inclut des obligations complètes concernant les équipements de sécurité et les procédures. Une part vitale de SOLAS, est l'*International Safety Management (ISM) Code* – Code de Gestion International de la Sécurité – qui comprend de haut en bas de l'échelle hiérarchique du bord et de la compagnie, des obligations en matière de responsabilités de sécurité, de rôles, de standards et de procédures.

Suite aux attentats du 11 Septembre 2001, l'*International Ship & Port Facility Security Code (ISPS)*, un vaste ensemble d'exigences de sécurité pour les navires et les infrastructures portuaires, a été ajouté en avenant aux exigences SOLAS et légiféré par les Etats-Unis et l'Union Européenne.

Ce traité d'exigences global est applicable sur tout navire commercial transportant plus de 12 passagers au cours de voyages internationaux. Le principal système d'application est l'état du pavillon d'immatriculation du navire, ou dans ce cas, l'Italie. Dans un second temps, les ports des nations où font escale les navires, peuvent également s'assurer du respect des normes SOLAS.

Les Etats-Unis et les états côtiers de l'Union Européenne sont les états du port et en tant que tels, disposent de programmes de contrôle en escale très actifs pour les navires à passagers, afin d'éviter qu'un navire n'appareille avec des passagers s'ils ne sont pas satisfaits des aptitudes des équipages, ou des exercices réels ou tout autre démonstration de compétence.

Beaucoup a été appris des incidents et accidents précédents aux Etats-Unis, en Europe, et partout dans le monde. Au fil des ans, l'Organisation Maritime Internationale, les Etats-Unis, l'Union Européenne et les régulateurs ont amélioré et renforcé les obligations de sécurité de nombreuses manières, dont : l'amélioration des systèmes de navigation ; la mise en place de systèmes de gestion de sécurité à bord ; l'amélioration des équipements de survies ; les standards de retour au port en toute sécurité ; la révision des standards de formation et de certification à la sécurité ; etc.

**Q – Comment ces programmes de contrôle portuaire fonctionnent-ils ?**



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

R – Aux Etats-Unis, en complément des inspections de sécurité annoncées et non annoncées, les Gardes Côtes Américains (USCG) conduisent annuellement un Examen de Contrôle et de Vérification (avec des réinspections trimestrielles) pour chaque navire de croisières faisant escale aux Etats-Unis. Ces inspections se focalisent sur la sécurité incendie structurelle, le bon fonctionnement de tous les systèmes et équipements de sécurité tels que les moyens de lutte contre les incendies, les équipements de survie, et autres systèmes de sécurité tels que les canots de sauvetage, les radeaux de survie, les gilets de sauvetage, en complément des compétences et de la formation donnée à l'équipage.

Si les Gardes Côtes Américains estiment qu'un navire de croisières est en infraction avec l'une des réglementations en vigueur, ou qu'ils le considèrent comme dangereux de quelque manière, le Commandant des Gardes Côtes du port local dispose de l'autorité et de la responsabilité d'empêcher les passagers d'embarquer ou le navire d'appareiller d'un port américain avec des passagers jusqu'à ce que les défaillances relevées soient corrigées.

Pour la plupart des pays de l'Union Européenne, soumis aux accords de Paris (Paris MoU), une visite de contrôle dans le pays d'escale à bord d'un navire débute généralement, au minimum et dans la mesure applicable, par la vérification des documents en respect de l'Annexe 10 du Paris MoU.

En complément, PSCO conduit une inspection générale de plusieurs espaces à bord afin de vérifier que l'état général du navire respecte ce qui est requis par les divers certificats.

S'il le navire est en règle, PSCO remet un rapport d'inspection « Clair » (Formulaire A) au Commandant du navire. Au cas où des défaillances ont été relevées, le rapport d'inspection inclura un rapport des défaillances trouvées (Formulaire B) indiquant toute action à entreprendre pour rectifier les problèmes identifiés. Ensuite, les données du navire et de l'inspection seront transmises et enregistrées dans la base centrale de données informatisées située à Lisbonne, Portugal.

Par ailleurs, le contrôle sur la conformité aux exigences opérationnelles à bord peut être inclus dans les procédures de contrôle, surtout si le PSCO a raison de croire que l'équipage démontre une maîtrise insuffisante dans ce domaine.

**Q – Certaines compagnies de croisières adhèrent-elles à des protocoles de sécurité plus stricts que d'autres ?**

R – Les compagnies de croisières sont libres de s'auto-imposer et s'imposent souvent des exigences additionnelles.

**Q – Quelles sont les étapes additionnelles prises par les compagnies de croisières pour assurer la sécurité, à la lumière de cette tragédie ?**

R – Les accidents de ce type sont très rares, même si les compagnies de croisières évaluent en permanence la sécurité – et quand ils se produisent, elles consacrent une quantité énorme de temps et d'énergie pour en comprendre les causes et déterminer comment les risques peuvent être minimisés dans l'avenir. Nous examinerons tous les aspects de cet accident et appliquerons les leçons tirées afin d'améliorer la sécurité de l'ensemble de l'industrie.



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

### NAVIGATION

---

**Q – Quel équipement de navigation existe à bord des navires de croisières afin d'éviter un échouage ? Existe-t-il un équipement de sauvegarde des données ?**

R – Tous les navires de croisières modernes sont équipés d'un grand nombre d'instruments électroniques de navigation, apportant une assistance à la navigation du navire. Les équipements minimum obligatoires sont listés dans le Chapitre V de la convention SOLAS. La plupart des navires de croisières dépassent de façon substantielle les exigences réglementaires en la matière.

**Q – Existe-t-il une différence sur la façon dont un navire navigue de jour et de nuit ?**

R – Les officiers de navigation de nuit doivent davantage compter sur les instruments électroniques, car la navigation visuelle n'est pas aussi facilement disponible qu'à la lumière du jour. Cependant, un navire et ses officiers de navigation utilisent bon nombre des mêmes instruments électroniques de jour comme de nuit pour fixer la position du navire.

**Q – Combien de Commandant/membre d'équipage à bord sont capables de faire naviguer un navire ? Travaillent-ils en équipe ?**

R – Chaque navire doit avoir un nombre d'officiers qui sont qualifiés pour faire naviguer le navire. Il existe d'autres personnels qui assistent l'officier de navigation avec chaque équipe de quart. Ils travaillent généralement par équipe de 4 heures, ou quarts.

### EVACUATION

---

**Q – Comment est prise la décision d'évacuer ?**

R – La décision d'évacuer un navire n'est pas prise à la légère. Il existe un risque pour les passagers et l'équipage associés à une évacuation d'urgence de tout le monde à bord, dans une situation d'urgence. Généralement, le premier recours est de rapprocher le navire d'un port plutôt que de risquer des blessures associées à une évacuation d'urgence.

**Q – Comment est communiquée la décision d'évacuer à l'équipage et aux passagers ?**

R - Chaque navire dispose de signaux d'urgence prédéfinis et des annonces sonores dans les espaces publics sont effectuées informant la décision d'évacuer le navire.

**Q – Quel est le protocole de déploiement des canots de sauvetage ?**

R – La décision d'abaisser les canots de sauvetage ou autres équipements de survie, est généralement prise lorsque le Commandant décide que le navire est en danger imminent.

**Q – Combien de temps faut-il généralement pour déployer les canots de sauvetage ?**

R – La Convention SOLAS exige que les canots de sauvetage puissent être, sous certaines circonstances, chargés, lancés et manœuvrés loin du navire dans les 30 minutes suivant le signal d'abandon donné par le Commandant.



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

**Q – Comment l'équipage d'un navire hiérarchise-t-il l'ordre des passagers pour l'embarquement dans un canot de sauvetage ?**

R – Chaque passager est assigné à un canot de sauvetage en fonction de la location de sa cabine. Au-delà d'agir avec bonne foi et avec prudence, il n'existe pas de priorité légale requise, excepté pour ceux ayant des besoins spécifiques de mobilité et qui sont alors assignés à un canot de sauvetage répondant à leurs besoins. Les membres d'équipage assignés à chaque canot de sauvetage doivent diriger spécifiquement les passagers durant une évacuation.

---

### COMMANDANTS DES NAVIRES DE CROISIÈRES / EQUIPES D'INTERVENTION A BORD

**Q – Quelle proportion de réponses à un accident relève du jugement personnel du Commandant par rapport à des protocoles établis ?**

R – La décision d'appliquer un protocole d'urgence est celle du Commandant. Cependant, une fois la décision prise, tous les membres d'équipage doivent, par la loi, avoir une tâche pré assignée et bien maîtrisée qu'ils exécuteront. Ils doivent être formés à ces tâches et pleinement conscients de leurs rôles.

**Q – De quelle nationalité est la majorité des Commandants ?**

R – Les Commandants de navires de croisières sont originaires de tous les pays ayant de solides programmes de formation maritime et des traditions maritimes.

---

### EXERCICES DE SAUVETAGE

**Q – Les navires de croisières doivent-ils effectuer des exercices de sauvetage afin de revoir les protocoles d'urgence avec les passagers sur chaque navire ?**

R – Oui, dans les 24 heures suivant l'appareillage. Ceci est obligatoire dans le traité SOLAS. Ces exercices aident à s'assurer que les passagers se familiarisent avec les procédures et les protocoles d'abandon du navire, de savoir comment enfiler un gilet de sauvetage et toute autre procédure d'urgence. Tous les passagers doivent assister à l'exercice en se rendant à toutes les stations de rassemblement sur le navire.

---

### GARDES COTES / EQUIPES D'INTERVENTION D'URGENCE

**Q – Après le sauvetage, quelle est la procédure de comptage des passagers/d'identification des personnes manquantes ?**

R – Dans une évacuation telle que celle-ci, où toutes les personnes n'ont pas été évacuées par les chaloupes du navire (il y a eu des ferries, des embarcations du port et hélicoptères utilisés), il existe une confusion inévitable. De nombreux évacués du navire Costa ont été mis en sécurité dans différents lieux, en raison des circonstances spécifiques de cette tragédie. Certains sont retournés à leur domicile sans avoir été comptabilisés à un point de contrôle.

**Q – A quel moment le Commandant contacte-t-il les Gardes Côtes pour demande de l'assistance ?**



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

R – Il doit normalement alerter immédiatement les gardes côtes dans l'éventualité d'un incident. Une demande d'assistance peut suivre plus tard en fonction des évolutions de l'incident.

### HISTOIRE

---

#### **Q – Cet accident est-il similaire à celui du Titanic ?**

R – Bien que nous comprenions amplement qu'il s'agit d'un accident traumatisant pour ceux impliqués, les standards et les systèmes de sécurité en place aujourd'hui sont énormément plus avancés que ceux en place en 1912. Nous devons donc permettre aux enquêteurs d'effectuer leur travail et en tirer des conclusions en conséquence. Nous ne devons pas perdre de vue que plus de 4.000 passagers et membres d'équipage ont été évacués en sécurité.

#### **Q – Les protocoles de sécurité des navires de croisières diffèrent-ils d'autres types de navires à passagers (ferries par ex.) ?**

R – Les règles SOLAS pour les navires de croisières s'appliquent également aux ferries engagés dans le commerce international, mais les risques et l'exploitation impliqués par le transport de véhicules sont très différents.

### ENVIRONNEMENT

---

#### **Q – Quels sont les impacts sur l'environnement ? Comment les navires évitent-ils des fuites de carburant ?**

R – Selon le lieu où les dommages sont recensés, les réservoirs de carburant peuvent être compromis dans le cas d'un accident par échouage. Lorsque cela arrive, il existe une probabilité de fuite de carburant. Plusieurs réservoirs sont situés dans des zones protégées où cette probabilité est minimisée, et il existe des réglementations internationales imposant de telles zones protégées pour les réservoirs de carburant à bord des nouveaux navires.

### IMPACT SUR LE MARCHÉ

---

#### **Q – A quoi vous attendez-vous en terme d'impact sur les réservations ?**

R – L'industrie de la croisière est une industrie solide qui s'est développée ces dernières années, mais aujourd'hui, notre attention se porte sur le Costa Concordia. Il s'agit d'un accident sans précédent dans l'histoire de l'industrie de la croisière. Nous sommes convaincus que la croisière reste l'un des choix de vacances les plus sûrs.



## La sécurité à bord des navires de croisières : Questions - réponses

### LEXIQUE :

---

- A.F.C.C. : **Association Française des Compagnies de Croisières**  
*Regroupant 15 compagnies membres représentant 25 compagnies. Membre de l'E.C.C.*  
*Lien : [www.afcc-croisieres.fr](http://www.afcc-croisieres.fr)*
  
- CLIA : **Cruise Lines International Association (USA)**  
*Association américaines regroupant tous les principaux armateurs au monde. En relation directe avec les organismes tels que IMO, SOLAS*  
*Lien : [www.cruising.org](http://www.cruising.org)*
  
- ECC : **European Cruise Council (Bruxelles)**  
*Equivalent européen de la CLIA, regroupant les armateurs, en charge des relations avec la commission européenne. Travaille en liaison directe avec la CLIA.*  
*Lien : [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com)*
  
- IMO : **International Maritime Organization**  
*Division de l'O.N.U en charge de l'élaboration des réglementations de sécurité maritime*  
*Lien : [www.imo.org](http://www.imo.org)*
  
- O.N.U : **Organisation des Nations Unies**  
*Lien : [www.un.org/fr](http://www.un.org/fr)*
  
- PSCO : **Passenger Ships Control Organization**  
*Protocole d'inspection des navires dans les ports de l'Union Européenne, en respect du traité Paris MoU*  
*Lien : [www.parismou.org](http://www.parismou.org)*
  
- SOLAS : **Convention for the Safety of Life at Sea**  
*Convention Internationale pour la Sécurité des Vies en Mer*  
*[www.imo.org](http://www.imo.org)*
  
- USCG : **United States Coast Guards**  
*Gardes Côtes des Etats-Unis. Lien : [www.uscg.org](http://www.uscg.org)*
  
- Sources :** CLIA & ECC