



FICHE ARGUMENTAIRE

DRONES MARITIMES ...

Un Scandale maritime

A la demande des industriels français, Mme la Ministre de la Mer GIRARDIN crée par ordonnance les “Drones maritimes”. Aucun OFNI de la sorte n’existe à l’OMI où seuls les “Navires autonomes” sont en cours de réglementation à titre expérimental. Ces “engins flottants” ne sont pas non plus prévu aux référentiels des Sociétés de classe.

Depuis avril 2021 ! ...

Le texte d'application de l'ordonnance N°2021-1330 sur les navires autonomes et drones maritimes. Extrait du courrier adressé par la FOMM CGT à la DGAMPA en octobre 2022

Notre Fédération a participé à l'ensemble des séquences d'échanges relatives aux navires autonomes et drones maritimes organisées par vos services (STEN2) depuis le 20 Avril 2021.

Dès les premiers échanges, nous avons fait part de notre méfiance à l'égard de ce type de « navire » car leur mise en service nous paraît incompatible avec ce que nous défendons, l'emploi des inscrits maritimes. Toutefois, notre Fédération s'est déclarée favorable à ce que leur utilisation permette de sécuriser voire améliorer des domaines d'intervention dans lesquels la vie humaine est mise en danger (sauvetage en mer, exploration sous-marine...).

De nombreuses réserves ont été émises par notre Fédération sur l'évolution de la différenciation entre navires autonomes et drones maritimes et nous tenons à souligner l'excellent travail d'analyse et de proposition effectué par le Cdt PREBOT (CFTC) à chaque séquence d'échange.

Votre administration a elle-même reconnue avoir des doutes sur cette évolution. Pourtant, la séquence d'échange suivante a toujours été dans le sens du toujours plus. Le lobby des industriels doit avoir plus de poids que nos réserves, celles du GICAN et de l'AFCAN. Nous avons pourtant le sentiment d'avoir été entendus mais visiblement pas écoutés.

Depuis l'ordonnance 2021-1330 les “drones maritimes” doivent être définis par décret par dérogation aux “navires autonomes” définis par l’OMI ...

... entre le 20 Avril 2021 et aujourd'hui, les caractéristiques des drones sont passées en valeurs maximales de 10 à 24m, de 10 à 20 nœuds avec une formation de 12 heures pour l'opérateur du drone ... chez le fabricant !

Pour rappel, la formation Capitaine 200 va bien au-delà de ces exigences pour un navire identique.

Les textes d'application envisagés par votre administration vont d'ailleurs bien au-delà des recommandations de l'OMI (MSC.1/Circ.1638) et sont contraires aux principes préconisés par ITF et ETF.

On nous annonce alors la couleur ... là où les “navires autonomes” sont réglementés, à titre expérimental, en respect de toutes les conventions de l’OMI, STCW, SOLAS, COLREG, MARPOL ... les “drones maritimes” français relèvent du jouet télécommandés :

- Un opérateur situé on ne sait où titulaire d'un permis plaisance hauturier et d'une formation de quelques jours chez le fabricant.
- Le “*drone maritime*” est un engin flottant de 100 UMS, 16 mètres de long, 20 nœuds et pesant de 10 à 100 Tonnes...
- On ne parle d'engins opérationnels sans autres forme d'expérimentations.

Nous défendons l'intérêt général relatif à la sécurité des expéditions maritimes et celui de notre profession. La DGAMPA n'entend que les intérêts privés et commerciaux d'industriels. L'intérêt général aurait souffert que ces engins soient considérés comme des navires et d'en prévoir des dérogations suivant des seuils adaptés à l'usage. IxBlue, qui ne s'en est pas caché, a imposé ses conditions.

Le décret d'application sera publié :

Sans consultation de la CNNCMEFP sur les titres STCW et conventions de l'OMI :

- l'opérateur "*Capitaine plaisance*" n'est pas un marin professionnel;
- le "*Drones maritime*" n'est pas un navire.

Sans consultation de la Commission centrale de sécurité (CCS) car le "*Drone maritime*" n'est pas un navire. L'autorisation d'exploitation est délivrée par le préfet local.

Sans que les membres du Conseil supérieur de la marine marchande n'aient eu de réponses aux questions de fond suivantes :

- Qu'en est-il des règles de construction applicables à ces engins ?
- Qu'en est-il de la COLREG ?
- Qu'en est-il de l'obligation d'assistance en mer de ces engins ?
- Qu'en est-il de la responsabilité du capitaine abordé ?
- Qu'en est-il de la couverture P&I en cas de dommage sur navire abordé ?

L'ensemble des Fédération maritimes représentant les marins professionnelles demandent le respect des mesures suivantes :

- Les activités maritimes se doivent être encadrées dans le cadre d'une expérimentation limitée sur 2 ans au regard des risques encourus;
- Un opérateur titulaire du brevet de Capitaine 200 UMS;
- Le respect de la COLREG impose que l'opérateur dispose d'un canot d'intervention rapide avec prise de remorque à moins de 500 mètres par bonne visibilité, depuis la terre, une plate-forme offshore ou un navire en surface;
- Un engin limité à 12 Tonnes et 12 Nœuds.

*Extrait du courrier interfédéral adressé au Ministre Hevré BERVILLE
en amont du CSMM du 24 février dernier*

Sous forme de provocation ultime de notre profession et de leurs représentants ! Nous apprenons la veille du CSMM qu'IFREMER exploite depuis un an un Drones maritimes, le DRIX d'IxBlue en Golfe de Gascogne de 8 mètres de long à coup d'AVINAV.