



# LES SYSTEMES D'INFORMATION MARITIME

## **SOMMAIRE**

<b>1. <u>INTRODUCTION</u></b> .....	1
<b>2. <u>GÉNÉRALITÉS SUR LES SI</u></b> .....	2
<b>2.1. Définition</b> .....	2
<b>2.2. Représentation des SI</b> .....	3
<b>2.3. Historique</b> .....	4
<b>2.4. Evolution des SI</b> .....	5
<b>3. <u>LES SOURCES D'INFORMATIONS MARTIME</u></b> .....	8
<b>4. <u>ÉTAT DE L'ART DES SIM EN FRANCE</u></b> .....	9
<b>4.1. Les SIM d'aide à la décision</b> .....	9
<u>4.1.1. Sui vi des navires</u> .....	11
a) SI Portuaires.....	12
● Les VTS.....	13
● Les VTMIS.....	14
b) Trafic 2000.....	16
c) SIRENAC 2000.....	23
d) EQUASIS.....	25
e) RISAP.....	29
<u>4.1.2. Sui vi des équipages</u> .....	31
a) Esculape.....	31
b) STCW.....	33

<b>4.2. Les SIM opérationnels</b> .....	35
4.2.1. SIM de gestion de navires : <b>Danaos</b> .....	35
4.2.2. SIM de conduite de navires : <b>Norcontrol</b> .....	36
<b>4.3. Les SIM de gestion de connaissances</b> .....	38
4.3.1. Les SIM scientifiques.....	38
4.3.2. Les SIM « Intranet ».....	40
4.3.3. Les SIM indépendants.....	42
4.3.4. Le SIM « projet <b>Merim</b> ».....	49
<b>5. Conclusion</b> .....	51
5.1. Au point de vue des SIM.....	51
5.2. Au point de vue de la rédaction de ce mémoire.....	51
5.3. Au point de vue personnel.....	52

## **1. INTRODUCTION**

En raison de la succession répétée durant ces cinq dernières années de catastrophes maritimes majeures, nous voyons émerger une volonté de tous les acteurs mondiaux d'assainir la situation en renforçant l'information et la prévention.

C'est à travers ces actions que l'on voit se développer des **Systèmes d'Information Maritime**<sup>1</sup>.

Les Systèmes d'Information Maritime sont devenus aujourd'hui des éléments déterminants et incontournables dans l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritime ceci dans un contexte de plus en plus exigeant.

Les possibilités liées à l'évolution technologique illustrées par les apports de l'Internet, autorisent une efficacité réelle pour gérer ces problématiques.

Aujourd'hui, l'information est de plus en plus accessible et surabondante, on sait transmettre « vite et à faible coût »: la facilité d'accès est là, mais reste à rendre pertinentes ces informations, tels sont les rôles des Systèmes d'Information Maritime.

*On entend par « pertinente »: la bonne information au bon moment adressée à la bonne personne.*

L'objectif de ce mémoire de fin d'étude est de vous présenter les Systèmes d'Information que le monde maritime français utilise.

---

<sup>1</sup> Nous utiliserons le sigle « **SIM** » pour nommer les Systèmes d'Information Maritime .

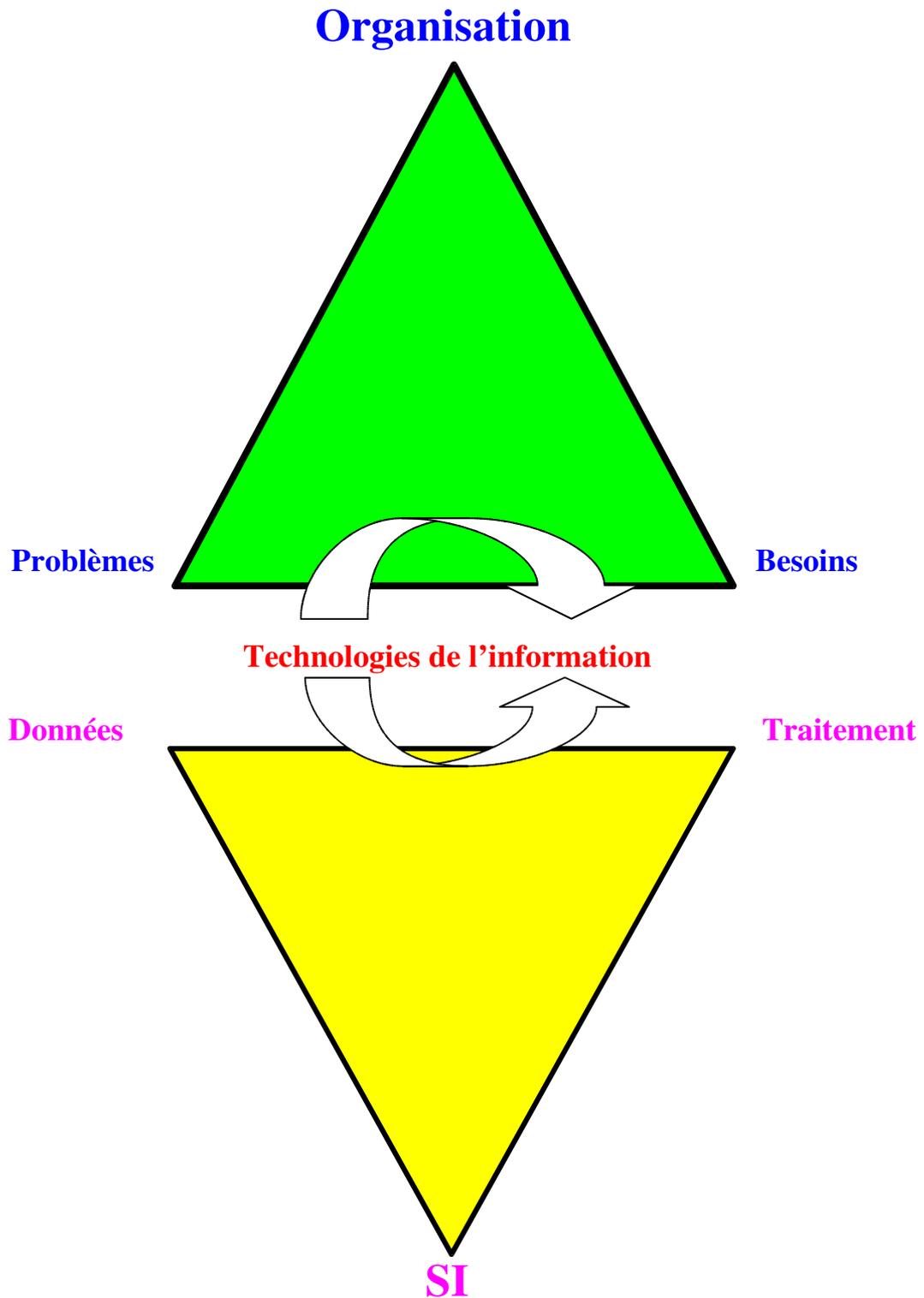
## **2. GÉNÉRALITÉS SUR LES SI**

### **2.1.Définition**

« Un système d'information est un système qui utilise des technologies de l'information pour saisir, transmettre, stocker, retrouver, manipuler ou afficher de l'information utilisée dans un ou plusieurs processus de gestion. »

*S.Alter, Informations Systems: Management perspective,*  
Benjamin Cummings Publishing Company, 2e édition, 1996.

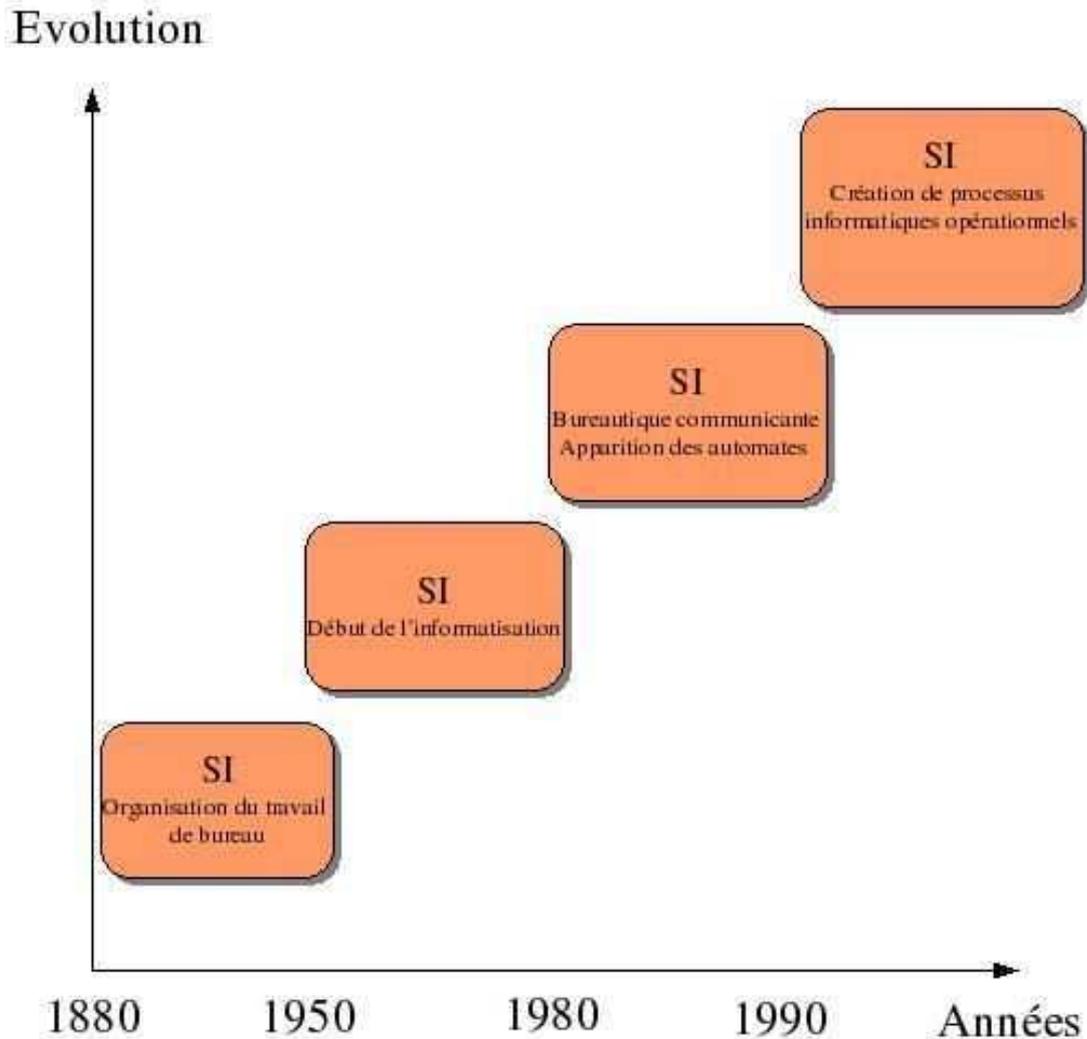
## 2.2.Représentation des SI



## **2.3.Historique**

L'histoire des Systèmes d'Information s'éclaire si on la situe dans la perspective des efforts d'industrialisation du travail de bureau qui débutèrent en 1880, à Chicago. D'abord utilisée pour faire croître la productivité par automatisation des tâches répétitives, l'informatique s'enrichit des apports de la bureautique communicante et équipe les processus de production au plus près de leur déroulement. Dès lors les organisations entrent dans l'ère du travail assisté par ordinateur généralisé, et elles doivent chercher à articuler au mieux ces deux ressources: le cerveau de l'être humain et l'informatique décentralisée.

## 2.4. Evolution des SI



Réalisation Christophe COUTY

Aujourd'hui le système d'information (SI) est au cœur de la création de valeur au sein des organisations. C'est un ensemble complexe, souvent hétérogène, car constitué d'éléments qui se sont juxtaposés au fil du temps, au gré des choix stratégiques, des évolutions technologiques des systèmes informatiques en place, du développement de l'organisation elle-même. Le besoin d'intégration de ses différents composants est actuellement fortement ressenti par l'ensemble des organisations.

L' amélioration de l' efficacité et de l'efficience<sup>2</sup> des organisations est la préoccupation permanente des décideurs. Dans une économie qui se mondialise, où la concurrence s'accroît, où les organisations cherchent à offrir davantage de services aux clients, l'information est de plus en plus une variable stratégique essentielle. Elle est nécessaire au processus de décision. Mais, si l'information accroît la connaissance et réduit ainsi l'incertitude, c'est le système d'information, grâce à toutes ses composantes et en liaison avec les autres moyens opérationnels, qui permet aux organisations de répondre aux besoins, de fournir en tous lieux les biens et services personnalisés.

Ainsi, l'information est nécessaire au sein des organisations, pour décider, agir, apprendre (acquérir par l'expérience), comprendre (par exemple en analysant les faits passés), prévoir (par exemple par extrapolation), contrôler (par exemple en confrontant données réelles et prévues)...

Le SI d' une organisation est de fait constitué d' un ensemble de moyens, de ressources, d'éléments organisés afin de :

- **recueillir** (collecter, saisir),
  
- **traiter** (extraire une information pertinente, calculer),
  
- **stocker** (mémoriser),
  
- **diffuser de l'information** (communiquer).

---

<sup>2</sup>Efficience: Capacité à être efficace

## *Les Systèmes d'Information Maritime*

Au sein des organisations, les systèmes d'information sont souvent différenciés selon

la nature de l'information et des traitements:

- **les systèmes d'aide à la décision**  
(qui exploitent des modèles d'analyse de problèmes)
- **les systèmes opérationnels**  
(qui exploitent des ensembles )
- **les systèmes de gestion de la connaissance**  
(qui fournissent en particulier des outils pour le travail collaboratif)

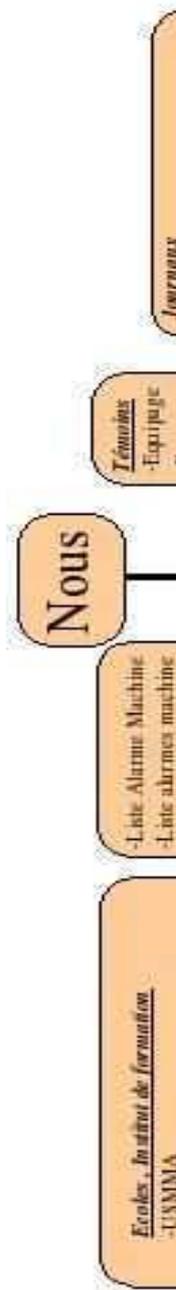
*(Typologie de classement retenue pour différencier les SIM. )*

Les SI sont aujourd' huides systèmes informatisés qui constituent des ensembles de plus en plus intégrés et spécifiques. Ainsi, dans le monde maritime nous retrouvons des SI dédiés : dans les administrations, dans les compagnies de navigations, dans les organismes de surveillance, sur les navires, dans les ports , etc...

Chacun contribue au développement :

- **De la sécurité**
- **De la prévisibilité**
- **De la disponibilité**
- **De la fiabilité**
- **De la maintenabilité**

### 3. LES SOURCES D'INFORMATION MARITME



## **4. ETAT DE L'ART DES SIM EN FRANCE**

### **4.1. Les SIM d'aide à la décision**

La **DAMGM** reportant au Ministère des transports et de la mer (Direction des Affaires Maritimes et des Gens de mer) a en charge les systèmes d'informations au service de la sécurité maritime.

Un département est dédié au sein de l'organisation :

#### **« Département des Systèmes d'Information » : DSI**

Il assure, à ce titre, la conception, le développement, la diffusion, l'assistance et la maintenance des applications informatiques correspondantes ainsi que l'administration des serveurs pour l'utilisation des données informatiques nationales et internationales. Il participe, dans le domaine de ses compétences, aux travaux des organismes nationaux et internationaux.

Les **SIM** hébergés<sup>3</sup> et développés par le **DSI** sur le site de St Malo sont:

- **SIRENAC** (Systèmes d'Informations RELatifs aux NAVires Controlés)
- **EQUASIS** (European QUAlity Shipping Information System)
- **TRAFIC 2000**
- **ESCULAPE**
- **STCW**

Les SIM sous tutelle de l'État constituent l'ensemble des **Systèmes d'Information d'aide à la décision** à ceux-la viennent s'ajouter:

- **RISAP** (Report Information System Among Pilot)

une initiative des pilotes.

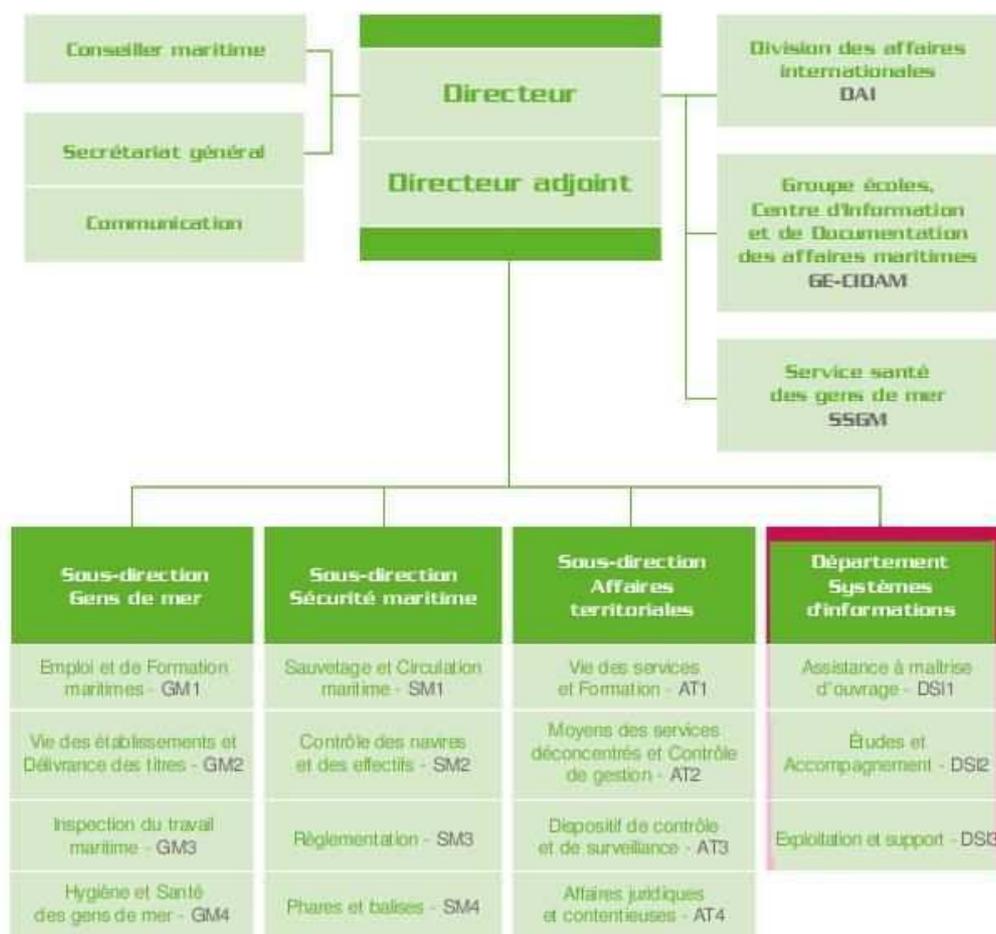
- **VTMIS (suite des VTS)**

une solution développée par les ports.

---

<sup>3</sup>Le projet FMC existe aussi, il est quant à lui plus spécifique au suivi des navires de pêche.

**ORGANISATION DE LA DAMGM AVEC LA BRANCHE DSI**



*Illustration 1: Organigramme DAMGM*

**Principaux objectifs de la DSI en 2005:**

- Accompagner le développement d'**Equasis**, notamment vers les pays du MOU de Tokyo.
- Mettre en place le système **trafic 2000** en liaison avec le projet de surveillance de la marine nationale (**SPATIONAV** Système national de surveillances des espaces maritimes et des zones sous juridiction nationale).

#### **4.1.1. Suivi des navires**

Afin d'illustrer mes propos sur les différentes informations fournis par les SIM de suivis de navires, les exemples seront extraits d'un seul navire:

**Le CMA CGM UTRILLO.**

Les copies d'écran illustrant les possibilités de ces outils sont disponibles en annexes.

- *Annexes A, B, C: SI portuaires*
  
- *Annexe D: Trafic 2000*
  
- *Annexe E: Sirenac*
  
- *Annexe F: Equasis*
  
- *Annexe G: Risap*

*Les Systèmes d'Information Maritime*

**a) SI PORTUAIRES (annexes A,B, C)**

*Fonction: Gestion des navires sur zone portuaire*

◆ Les VTS  
(Vessel Traffic Services)

Ces systèmes utilisent des écrans reproduisant des cartes numérisées des principaux chenaux des ports, sur lesquels sont reportées les images radars des navires. Ils permettent, grâce à l'**AIS** de suivre leurs trajets depuis les points d'arrivée, de noter leurs temps de passage (ETA, ETD), et d'enregistrer les différents paramètres des trajectoires (cap, vitesse), qui peuvent être archivés pour les reconstitutions d'accidents. Les **VTS** sont donc les outils de travail fondamentaux des officiers de



port dans les capitaineries. L'objectif est de contrôler le trafic et les mouvements des navires dans les zones portuaires en toute sécurité, avec bien entendu, les liaisons radio VHF permettant le dialogue en temps réel. La tendance actuelle est d'apporter de plus en plus de service aux navires, en perfectionnant la fiabilité et le

rayon d'action des **VTS**. Un port d'estuaire comme celui de BORDEAUX a même mis au point en concertation avec les pilotes, une procédure de guidage des navires sans que le pilote monte à bord : le pilote est placé devant l'image radar et dialogue avec le navire par radio, on se rapproche ici un peu des procédures de contrôle des trafics aériens. Bien entendu, ceci implique une prise de responsabilité de plus en plus lourde des autorités portuaires, qui doivent être en mesure de garantir la fiabilité de leurs services en toutes circonstances.

◆ Les VTMIS

(Vessel Traffic Management and Information Services)

Les capitaineries sont en général satisfaites de leurs VTS, mais il est vite apparu l'intérêt de coupler avec le VTS, outil fondamental de contrôle et de sécurité, un outil plus commercial de programmation des escales des navires, permettant de traiter le plus efficacement possible, en liaison avec les agents maritimes, les relations avec les remorqueurs, les lamaneurs, les pilotes, ainsi que tous les problèmes liés à l'escale du navire, y compris celui du choix des postes à quai.

Ces systèmes appelés VTMIS permettent également, en automatisant la transmission des informations, d'éviter les traditionnelles réunions de coordinations à la capitainerie, et d'économiser l'envoi de multiples fax et appels téléphoniques consommateurs de temps et d'argent.

C'est ainsi que les ports de BORDEAUX, LE HAVRE, MARSEILLE, NANTES-SAINT-NAZAIRE, sont dotés des progiciels<sup>4</sup> VIGIE, VTM, ESCALE, GIMNAUTE...

→ *exemple de l'application VTM au port du Havre (Voir annexe A, B, C)*

---

<sup>4</sup>logiciels professionnels utilisés par des entreprises accompagnés d'un suivi, assistance, stage de formation.

**Les fonctions principales traitées par ces logiciels sont les suivantes :**

- L'agent maritime ou consignataire déclare à l'avance la date et l'heure d'arrivée du navire, ses caractéristiques, la nature de sa cargaison, le poste à quai souhaité, les besoins de pilotage remorquage, lamanage ...
- Sa demande est enregistrée, et la capitainerie inclut le navire dans sa programmation prévisionnelle des mouvements : numéro d'escale, poste à quai alloué etc ...
- Les autres usagers peuvent accéder à ces informations et confirmer de leur côté leurs participations aux opérations, qui deviennent contractuelles.
- Les changements apportés aux prévisions initiales sont répercutés à toutes les parties prenantes, qui sont également informées des heures exactes de passage du navire aux points clés du port.
- Le commandant de port conserve le pouvoir de décision et valide en définitive les conditions d'escale.
- Des banques de données (caractéristiques des navires, des postes à quai, marégraphes, cotes de dragages, historique des escales...) aident à la décision.

L'expérience montre que les usagers, d'abord réticents, ont très vite adopté ces systèmes et demandent même de nouvelles fonctionnalités comme la saisie des statistiques, et des éléments de facturation des droits de port, l'avitaillement, la prise en compte des spécificités des pétroliers, des problèmes de réception et traitement des déchets...

**b) TRAFIC 2000 (annexes D1, D2)**

*Fonction: Transparence du transport maritime, suivi du trafic commercial.*

*Développé par : DSI*

*Maintenu par : Cap Gémini<sup>5</sup>*

*Année de création : 2002*

*Date de mise en service : Décembre 2004*

*Accès : CROSS/Autorités maritimes/Autorités portuaires via internet*



*Illustration 2: Photo cross Jobourg*

Les récents accidents maritimes ont montré l'importance que revêt le suivi des marchandises dangereuses, suivi qui s'avère d'autant plus difficile que ces produits sont souvent empotés dans des conteneurs et donc passeraient inaperçus s'ils n'étaient pas déclarés aux officiers de port par les armements ou leurs représentants. Les officiers de port, s'appuyant sur la codification **IMDG** (International Maritime Dangerous Goods) peuvent donner les consignes de manutention et de placement des marchandises à bord ; mais ces problèmes sont souvent traités au coup par coup et manuellement, sans transmission des informations qui restent dans les ports.

La directive **HAZMAT**, adoptée en 1993 par l'Union Européenne, préconise une banque de données centralisée, qui pourrait être consultée par les autorités compétentes en cas de risques graves ou d'accidents. .

---

<sup>5</sup>Voir annexe H

## *Les Systèmes d'Information Maritime*

La solution envisagée en France est de faire intervenir les ports et les **CROSS**<sup>6</sup> (Centres régionaux opérationnels de recherche et de sauvetage), qui suivent les navires dans les zones sensibles et coordonnent les opérations en cas de sauvetage et de pollution en liaison avec la marine nationale.

Le projet '**Trafic 2000**', piloté par le **DSI**, est mis en œuvre par le port autonome du Havre, le port de Caen et le **CROSS** de Jobourg, il est opérationnel depuis fin décembre 2004.

### Ses objectifs sont:

- Améliorer la réactivité face à un accident ou un sinistre maritime et prévenir des situations à risques.
- Améliorer le contrôle des navires par l'État du Port et le suivi des marchandises dangereuses.
- Connaître le trafic maritime transitant dans les eaux européennes.

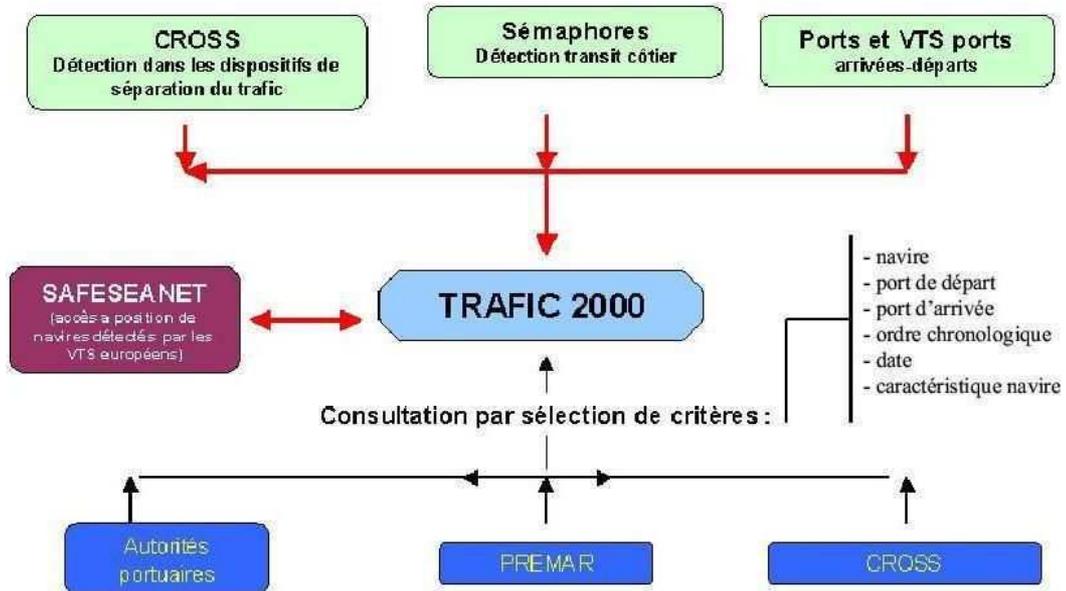
### Comment ?

- La constitution d'un réseau Intranet entre Ports et CROSS, avec la possibilité de faire suivre ces informations aux autres pays de l'Union Européenne.
- Une banque de données unique enregistrant les navires et les marchandises dangereuses permettant l'envoi électronique de manifestes relatifs aux marchandises dangereuses.
- Intégration du système **AIS**.

---

<sup>6</sup> Le comité interministériel de la mer (**CIMER**) du 16 février 2004 a confirmé le lancement d'un grand chantier de rénovation des **CROSS** de la Manche (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage).

### **LES ACTEURS**



<i>Alimentation de Trafic 2000</i>	<i>Utilisation de Trafic 2000</i>
<b>CROSS, Sémaphores et Ports</b>	<b>Autorités portuaires, Préfet maritime, SafeSeaNet<sup>7</sup>, CROSS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Position des navires (Compte Rendu de Passage DST)</li> <li>➤ Les caractéristiques navires</li> <li>➤ La nature et volume des marchandises dangereuses</li> <li>➤ Dossier de sécurité technique attaché aux navires</li> <li>➤ Etat des déchets d'exploitation ou de cargaison présents à bord</li> <li>➤ Historique en matière d'accidents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Planifier le trafic des DST et ports (accidents ou pas)</li> <li>➤ Connaître les marchandises dangereuses transportées.</li> </ul>

<sup>7</sup>SafeSeaNet: Projet européen d'échange d'informations sur la sécurité maritime (à voir en fin de chapitre)

## Les Systèmes d'Information Maritime

En conséquence, l'exploitation de cette base de données permettra de connaître

### ➤ Les mouvements de navires



**Réseau opérationnel de surveillance du trafic maritime**

Ministère de l'Équipement des Transports et de Logement

SUIV. DES MOUVEMENTS

FICHER DES NAVIRES

ANNUAIRE AUTORITES

ANNUAIRE PORTS

ANNUAIRE ADMINISTRATION

REGLEMENTAIRE

**FICHE NAVIRE**

Nom : NOLACATE

N° OMI : 9139713    Longueur : 272.05    Largeur : 40    Type : CONTAINER CARRIER

---

**LISTE DES MOUVEMENTS**

Type	Emetteur	Date mouv.	Provenance	Destination	MD
Arrivée	Port Autonome du Havre	30/1/2000 03:52	Singapore	Le Havre	Oui
Passage	Jobourg	29/1/2000 21:56	Singapore	Le Havre	Oui
Passage	Coiser	29/1/2000 16:00	Singapore	Le Havre	Oui
Prévision	Port Autonome du Havre	28/1/2000 12:30	Singapore	Le Havre	Oui

[Retour à la liste des navires](#)

INDICATEUR DE PRESENCE DE MARCHANDISES DANGEREUSES A BORD

### ➤ Les mouvements par ports de destination



**Réseau opérationnel de surveillance du trafic maritime**

Ministère de l'Équipement des Transports et de Logement

SUIV. DES MOUVEMENTS

FICHER DES NAVIRES

ANNUAIRE AUTORITES

ANNUAIRE PORTS

ANNUAIRE ADMINISTRATION

REGLEMENTAIRE

**RESULTAT RECHERCHE – MOUVEMENTS DE NAVIRES PAR PORT DE DESTINATION**

**LISTE DES MOUVEMENTS**

NAVIRE (liste mouv.)	PAVILLON	EMETTEUR	DATE MOUV.	TYPE MOUV. (mouv.)	PROVENANCE	DESTINATION	ETA	MD
monika mueller	GERMANY	Port Autonome du Havre	01/12/2000 06:37	Arrivée	Port inconnu	Le Havre	-	Non
CAPE RACE	LIBERIA	Port Autonome du Havre	01/12/2000 06:26	Arrivée	Port inconnu	Le Havre	-	Non
POHANG SENATOR	GERMANY	Jobourg	01/12/2000 05:33	Passage	Singapore	Le Havre	-	Oui
SYELAN	GERMANY	Port Autonome du Havre	01/12/2000 04:23	Arrivée	Dunkerque	Le Havre	-	Non
SARAH WONSILD	ITALY	Port Autonome du Havre	01/12/2000 04:13	Arrivée	Rotterdam	Le Havre	-	Non
TCRBBEN MAERSK	UNITED KINGDOM AND COL	Port Autonome du Havre	01/12/2000 04:13	Arrivée	Rouen	Le Havre	-	Oui
GOODWOOD	FRANCE	Port Autonome du Havre	01/12/2000 04:00	Prévision	Southampton	Le Havre	01/12/2000 09:45	Non
ROUSSE	MALTA	Port Autonome du Havre	01/12/2000 03:43	Arrivée	Rotterdam	Le Havre	-	Non

## Les Systèmes d'Information Maritime

### ➤ Le manifeste concernant les marchandises dangereuses

<b>Réseau opérationnel de surveillance du trafic maritime</b>		SUIVI DES MOUVEMENTS	ANNUAIRE AUTORITÉS	ANN ADM											
<b>Réseau opérationnel de surveillance du trafic maritime</b>		FICHER DES NAVIRES	ANNUAIRE PORTS	REG											
<b>RECEPTION DU MANIFESTE SOUS FORMAT ELECTRONIQUE</b>															
<b>PORT AUTONOME DU HAVRE - BUREAU DES MARCHANDISES DANGEREUSES</b>				<b>MANIFESTE</b>											
Navire : APL AGATE		Date Etabl. : 22/11/2000 23:26:00		Emetteur : APLSOAK											
Date PVA : 30/11/2000		Date Recept. : 23/11/2000 16:35:14													
Mti	Clas	ONU	Claspt	DésLcstj	Appellation technique	GE	PF	Nb	Emballage relatif	Poids Brut	Poids Net	Em	Mltg	N° Conteneur	Position
T	1.4C	336	CNHUA	DEHAM	FIREWORKS			938	CT5	19 934,000 KGM		1-04	7.3	TPHU5254157	0620980
T	1.4C	336	CNHUA	DEHAM	FIREWORKS			1535	CT5	23 945,000 KGM		1-04	7.3	CRX 14088/30	0670987
T	1.4C	336	CNHUA	DEHAM	FIREWORKS			1281	CT5	17 422,000 KGM		1-04	7.3	APL3808266	0620982
T	1.4C	336	CNHUA	DEHAM	FIREWORKS			1023	CT5	14 675,000 KGM		1-04	7.3	GAT34215114	0621182
T	1.4S	337	CNHUA	DEHAM	FIREWORKS			176	CT5	7 852,000 KGM		1-04	*	GAT34215114	0621182
T	2.2	1956	JRID	NLRTM	COMPRESSED GASES			5	CT5	643,000 KGM		2-04	620	ULLH3818599	1541199
T	2.2	3353	JRID	NLRTM	AIR BAG INF. A. OES, COMPRESSED			2	CT5	253,000 KGM		NONE	NONE	CLH38185793	0341190
T	3.2	2296	DIKLI	NLRTM	PAPER MATL.F.LATEX BLISTER			510	CT5	3 123,000 KGM		3-07	310	APL38994584	0180182
T	8	1779	KRPU8	NLRTM	FORMIC ACID	II		1	CU	20 713,000 KGM	852 376 000 KGM	8-05	700	SNH1220215	0190482
T	8	1779	KRPU8	NLRTM	FORMIC ACID	II		1	CU	20 733,000 KGM	852 376 000 KGM	8-05	700	SNT10400352	0191282
T	8	2794	JRID	NLRTM	BATTERIES, WET, FILLED WITH			6	CT5	764,000 KGM		8-10	700	CLH38185793	0341190
T	9	2156	JPNMI	DEHAM	ENGINES, INTERNAL COMBUSTION			1	CU	3 069,000 KGM		POST	NONE	CRX1214150	0250806

Illustration 3: Manifeste de marchandises dangereuses

**Trafic 2000 possède également les fonctions suivantes :**

**a) Historique des navires**

- Accidents
- Passage DST
- Pollution occasionnée...

**b) Target factor**

- Niveau de dangerosité du navire, fonction de l'année de construction, et de son entretien.
- Caractéristiques navire :Gazier, marchandises transportées, nucléaire, Ex Portland Senator

**c) Informations navires**

- Armateur
- Propriétaire
- Equipage
- Date du dernier contrôle
- Société de Classification...

### **Ouverture européenne**

L'objectif du système est d'offrir aux autorités en charge de la sécurité maritime, française et européenne, l'ensemble des données leur permettant d'apprécier, de manière prévisionnelle les risques attachés à la présence de navires qui présentent des déficiences.

#### **A terme, ce projet est à rapprocher de:**

- **EQUASIS et SIRENAC** (Informations concernant la qualité des navires au niveau européen)
- **SPATIONAV** programme de la Marine Nationale chargé d'établir une situation temps réel des approches maritimes françaises. (utilisation opérationnelle en 2007 dans les DOM), vision française de trafic 2000 étendue à l'ensemble des côtes françaises et pas seulement au DST.
- **SAFESEANET** programme européen de suivi du trafic sur l'ensemble des côtes européennes (en cours de réalisation).

Note: **SPATIONAV** et **SAFESEANET** ne sont en 2004 qu'au stade de projets.

#### *Planning prévisionnel :*

- 2004-2005 SPATIONAV V0 (cahier des charges élaboré)  
Traitement de l'information au sein des sémaphores de la Méditerranée pour synthétiser la surveillance radar.
- 2005-2010 SPATIONAV V1 et V2  
Intégration des informations de l'AIS  
Intégration des informations de surveillances recueillies par les bâtiments et aéronefs sur zone. Automatisation des échanges entre administrations (trafic 2000)
- SAFESEANET (en cours de développement)  
Initiative lancée par la commission européenne en 2002, pour instituer entre les Etats membres de l'Union européenne un système de suivi de trafic des navires et d'échange d'informations de sécurité maritime.

**c) SIRENAC 2000 (annexes E1, E2, E3)**  
(Systèmes d'Informations RELatifs aux NAVires Controlés)

*Fonction: Amélioration du contrôle par l'Etat du port*

*Développé par : CAAM puis DSI*

*Maintenu par :DSI*

*Année de création : 2000*

*Date de mise en service : Janvier 2003*

*Accès : Inspecteurs des Affaires maritimes <http://195.25.216.218/>*

*Interopérabilité :Accès Internet restreint (19 Etats)*

Membre fondateur du Mémorandum de Paris, la France assure depuis l'origine la gestion du système d'information de cette organisation. Cette tâche est exercée par le Département des Systèmes d'Informations de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer.

Le système d'information du Mémorandum de Paris (SIRENAC) a pour objectif de centraliser les informations relatives aux inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et d'assurer l'information des inspecteurs sur ces contrôles. La mission première de SIRENAC est de fournir une aide opérationnelle aux inspecteurs du contrôle par l'Etat du port afin de mieux valoriser leur action. De façon complémentaire, SIRENAC produit des statistiques régulières permettant au Comité d'apprécier l'impact de ses actions et de définir sa politique de contrôle.

Il s'agit d'un système très évolutif, intégrant régulièrement les techniques éprouvées de l'informatique. Il est refondu en moyenne tout les cinq ans afin de lui garantir un niveau opérationnel optimum.

Le système SIRENAC est accessible, en temps réel et de façon permanente, par l'ensemble des inspecteurs du Mémorandum de Paris. Les outils informatiques mis à leur disposition permettent la mise à jour directe d'une base de données contenant les dossiers de plus de 70 000 navires. La consultation de cette base de données est organisée de manière à délivrer une aide aux inspecteurs pour la sélection des navires à inspecter, ainsi que les données historiques des navires.

## *Les Systèmes d'Information Maritime*

Ce système, intègre les dispositions réglementaires adoptées par l'OMI et par l'Union Européenne. Les inspecteurs nationaux chargés des contrôles bénéficient depuis janvier 2003 d'une version moderne, SIRENAC 2000, via le réseau Internet. Les inspecteurs disposent, avec ce nouveau système, d'un accès à l'information et aux aides bureautiques pendant leurs actions de contrôle à bord des navires.

The screenshot displays the SIRENAC 2000 software interface. At the top, it shows 'Ship folder' and 'User : MRCC JO'. The software version is 1.1.0. The main section is titled 'Ship's Informations' and contains the following data:

IMO Number	9192430	Name Of Ship	CMA CGM UTRILLO
Call Sign	FNHH	Gross Tonnage	25803
Type of Ship	Container ship	Year of Building	1999
Flag	France		

Below this, there are buttons for 'History of particulars' and 'Target Factor', and the EQUASIS logo. The 'Status of Ship' section shows:

Status of Ship	In service
Target Factor	0
Ship message available	0

The 'Class Certificate' section shows:

Class Society	Date of record	Status	Reason
BV	01-01-2000	Delivered	

The 'List of Port State Control' section shows a table with the following data:

Country of insp.	Port of insp.	Date first boarding	Type	CIC	Detention	nb of Def
Germany	Hamburg	23-02-2004	IN	N	N	0
Germany	Hamburg	11-07-2001	IN	N	N	0

The 'Some ship related messages' section has a table with columns: 'Written by', 'Country', 'Date event', 'Format', and 'Date Message'. There is an 'Add related message' button below it.

The 'Ship allocated to' section shows:

Office of insp.	Sirenac PSCO	Date of affect

At the bottom right, there is a 'Close Window' button.

Illustration 4: Exemple d'informations obtenus par SIRENAC

**d) EQUASIS (annexes F1,F2)**

*European QUALity Shipping Information System*

**Fonction:** Base de données sur l'état de la flotte de commerce mondiale (Analyse en statique)

**Développé par :** DSI

**Maintenu par :** DSI

**Année de création :** 1997

**Date de mise en service :** Mai 2000

**Accès :** Accès internet hiérarchisé tout public [www.equasis.org](http://www.equasis.org)

**Interopérabilité :** Oui 6 Etats signataires (France, Japon Espagne, Angleterre, Singapour, Etats-Unis + Commission européenne )

**Coût :** 840 000 Euros

Cet investissement est subventionné à hauteur de 47 % (396 000 Euros) par la Commission européenne le solde étant assuré par la France (mise à disposition, partielle ou totale, de personnels, matériels et infrastructures).

Le " Mémoire d'entente sur le système d'information Equasis " a été signé le 17 mai 2000 dans les locaux de l' Organisation Maritime Internationale par 7 administrations maritimes : Japon, Singapour, Espagne, Gardes-côtes américaines, Royaume-Uni, France et Commission européenne.

Disponible sur l' nternet depuis mai 2000 ([www.equasis.org](http://www.equasis.org)), Equasis est un site géré par les autorités publiques afin de promouvoir la qualité au sein du transport maritime. Il a été conçu comme un outil permettant une meilleure sélection des navires à contrôler.

## *Les Systèmes d'Information Maritime*

### *Un accord entre 7 administrations maritimes :*

Le texte du " Mémoire d'entente sur le système d'information Equasis " prévoit une organisation à trois niveaux. Un Comité de suivi, formé des 7 signataires, a le pouvoir de décision quant au fonctionnement du système et supervise sa gestion. Un Comité éditorial, où siègent les fournisseurs de données, donne des avis sur les données diffusées sur le site.

La gestion quotidienne d'Equasis est assurée par une Unité de gestion, implantée à Paris, qui est dirigée par un fonctionnaire français désigné par le Comité de suivi. Le support technique informatique est fourni par le Département des systèmes d'informations des affaires maritimes de Saint-Malo.

### *Des données factuelles fournies navire par navire*

Seules des données liées strictement à la sécurité des navires sont diffusées par Equasis qui s'intéresse à tous les navires de commerce d'une jauge supérieure à 100 UMS.

Equasis ne produit aucune donnée lui-même, il rassemble des données existantes qui sont en général déjà accessibles sur d'autres sites; les visites subies dans le cadre des **Port State Control** (PSC) avec un historique de 3 ans, à partir des fichiers fournis par le **Lloyd's Register of Shipping**, l'**International Association of Classification Societies** (IACS), les 13 clubs P&I de l'International Group (mutuelles d'assurance), les 3 principaux régimes de contrôle par l'Etat du port (Mémoire de Paris, Mémoire Asie- Pacifique, US Coast Guard), des associations d'armateurs (Intertanko, Intercargo) et l'International Transport Workers' Federation.

Equasis s'attache à ne présenter que des données factuelles. Cette juxtaposition d'informations élémentaires sur une plate-forme unique apporte une image nouvelle et globale des navires, qui permet à l'utilisateur d'évaluer la cohérence des différentes sources d'information.

Il ne propose aucun classement des navires par ordre de mérite. Au contraire, il invite l'utilisateur à se forger son propre jugement sur le navire et sur ceux qui l'exploitent en lisant les données proposées à la lumière de son expérience professionnelle et de son échelle de valeurs personnelle.

### **L'actualité d'Equasis**

Le contenu du site doit être constamment enrichi. La définition d'un module "élément humain" complétant la description "technique" actuelle du navire a été actée. Ce module comprend des données liées au navire dans le domaine de la convention STCW, des données sur l'effectif minimal ou encore sur les conditions de travail à bord (Conventions OIT applicables, existence d'un accord collectif, temps de travail à bord,...).

Depuis son lancement Equasis a mis en évidence que les données qui lui étaient fournies étaient imparfaites. Les systèmes informatiques des différents fournisseurs n'offrent pas toutes les garanties souhaitables pour une exploitation automatisée des données fournies dont le format et l'intégrité sont parfois décevants. Des progrès sont à faire également en amont d'Equasis.

A l'heure actuelle environ 11000 utilisateurs, effectuent au moins la consultation de 100 000 pages par mois, contre seulement 6 444 en mai 2000.

Cependant, la répartition des utilisateurs par secteur d'activité montre que la cible visée par Equasis n'est pas encore parfaitement atteinte. Par exemple, les armateurs et les shipmanagers représentent 15% des utilisateurs alors que les courtiers, les affréteurs et les assureurs pour 36%.

## Les Systèmes d'Information Maritime

Equasis représente la première réalisation concrète dans la mise en place d' un plus grande transparence dans le transport maritime. Quand la consultation d' Equasis sera devenue une étape systématique dans le processus conduisant à la prise de décision pour le choix d'un navire cette entreprise sera proche d' atteindre son objectif.

The screenshot displays the Equasis website interface for the ship APL AGATE. On the left is a navigation menu with options like Home, ship search, Information PSG, History of particulars, Manager's fleet, and current ship APL AGATE. The main content area is titled 'Ship's information' and lists key details:

- IMO number:** 9139713
- Call Sign:** S6JP
- Type of ship:** Containership
- Flag:** Singapore
- Registered owner:** CASSIOPEIA MARITIME
- Ship manager:** NEPTUNE SHIPMANAGEMENT
- Fleet manager:** NEPTUNE SHIPMANAGEMENT
- Name of ship:** APL AGATE
- Gross tonnage:** 65473
- Year of build:** 1997
- Status of ship:** In Service
- Address:** 456, Alexandra Road, Singapore SINGAPORE

Below this, the 'Classification' section shows a table with one entry:

Classification society	Date of record	Status	Reason
American Bureau of Shipping	15-05-2000	Delivered	

The 'Safety Management Certificate (IACS white list)' section includes a table:

Audited by	Issued by	Issued on	Expires on	Status
Lloyd's Register of Shipping	Lloyd's Register of Shipping	22-03-2000	19-04-2004	C

The 'List of Port State Controls' section features a detailed table:

FSC Organisation	Authority	Port of Inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
▶ Fomco MoU	The Netherlands	Rotterdam	10-11-2000	No		0
▶ Tokyo MoU	Hong Kong, China	Hong Kong Marine Department	22-07-2000	No		0
▶ Paris MoU	Germany	Hamburg	14-02-2000	No		3
▶ Tokyo MoU	Hong Kong, China	Hong Kong Marine Department	22-01-2000	No		0
▶ Fomco MoU	France	La Seyne	05-05-1999	No		0
▶ Paris MoU	The Netherlands	Rotterdam	26-11-1998	No		0
▶ Paris MoU	France	La Seyne	1-02-1998	No		0

Illustration 5: Exemple de données fournies par Equasis

**e) RISAP annexe G**  
***Report of Information on Ships Among Pilots***

***Fonction:*** Base de donnée sur l'état des navires en situation de pilotage

***Développé par :*** Financé par FFPM et développé en sous traitance

***Maintenu par :*** FFPM (Fédération Française de Pilotes Maritimes)

***Année de création :*** 2000

***Date de mise en service :*** Janvier 2000

***Accès :*** Pilotes et Administration [www.ffpm.org](http://www.ffpm.org)

***Interopérabilité :*** Accès Internet restreint

L'opération de pilotage est le propre de tout commencement ou de tout achèvement d'expédition maritime.

Partant de cette constatation, il est naturel que les pilotes pour les besoins de leurs métiers, conservent les renseignements qu'ils recueillent lors de leurs passages à bord des navires qu'ils servent. Ces navires peuvent se présenter à nouveau, s'ils sont sur des lignes régulières, il importe d'être le mieux renseigné possible sur leurs caractéristiques techniques et manoeuvrières et sur leur état.

Cela vaut aux pilotes d'être les mieux renseignés en temps réel.

Les textes posent le principe que le pilote renseigne le capitaine sur la géographie des lieux de l'opération de pilotage et à contrario que le capitaine renseigne le pilote sur son navire et lui fournisse tous les renseignements utiles à la manoeuvre.

A ce titre, la somme d'informations recueillies par le pilote est considérable. Il est donc tout aussi naturel que ces éléments soient pris en compte par le responsable du pilotage, le port ainsi qu'au responsable sécurité des navires.

L'appréciation d'un navire en dynamique est considérable: « comment un navire répond-il aux ordres? Comment réagit l'équipage? »

La FFPM (Fédération Française des Pilotes Maritimes) a donc constitué au niveau national depuis l'année 2000 une base de données confidentielles, accessible via le

## Les Systèmes d'Information Maritime

réseau INTERNET, comportant à ce jour 400 navires qui ont fait l'objet de fiches de non conformité lors des procédures ISO 9002 dans les stations de pilotage.

L'accès se fait par le site de la **FFPM**.

Les recherches sont multiples (par nom de navire, par type de navire, par station de pilotage, par nationalité...). Chaque station ayant en plus la possibilité de rentrer un navire, une non conformité...(Appareux de manœuvre défectueuse, black out, stop machine à répétition...)



Fiche : **MAREIKE** Cliquez pour imprimer.

Cette fiche présente les caractéristiques du bateau ainsi que la liste éventuelle des non conformités constatées dans diverses stations.

Nom du navire:	<b>MAREIKE</b>	Type:	<b>Cargo divers</b>
Longueur:	<b>80,5</b>	Nationalité:	<b>Hollande</b>
<b>Date</b>	<b>Station</b>	<b>Non conformité constatée</b>	
21/06/2004	LA ROCHELLE-CHARENTE (FRANCE)	15/05/2001 engine and bow thruster failure	
25/01/2002	LA SEINE (FRANCE)	A l'approche du quai ordonné de stopper machine. Sur la position 'STOP' la machine part en survitesse. Ordonné 'EMERGENCY STOP': 'emergency stop' hors service. Propulseur d'étrave hors service.	

FERMER

Illustration 6: Exemple de fiche navire de non conformité:

Cette base est aujourd'hui à l'usage des pilotes français et est en cours d'extension au niveau européen. La **FFPM** se propose de la mettre également à disposition des Centres de Sécurité des Affaires Maritimes.

### **4.1.2. Suivi des équipages**

#### **a) Esculape**

*Fonction : Sécurité médicale des marins en mer, système d'aide médicale en mer.*

*Développé par : A préciser*

*Maintenu par : A préciser*

*Année de création : A préciser*

*Date de mise en service : 01/2005*

*Accès : Centre médical de Purpan . Service santé des gens de mer.*

*Interopérabilité : Oui en France entre les services de santé des gens de mer*

Voulue par la **DAMGM** à partir du constat qu'il fallait assurer aux marins en mer une sécurité/santé au travail optimale conforme aux recommandations du **BIT** ; cette base de données médicales est quotidiennement actualisée par les médecins du service de santé des gens de mer et permet la télé consultation médicale depuis les navires.

Bien que cette mission ne soit pas spécifiquement mise en œuvre par le service de santé des gens de mer, il y est étroitement associé, car le centre de Consultations Médicales Maritimes de Toulouse, organisme national officiellement chargé de cette mission, travaille en étroite collaboration avec ses médecins qui lui fournissent les informations médicales nécessaires à l'optimisation de ses interventions.

Dans le prolongement de cette action sera créé, à l'université de Toulouse, un diplôme de télé médecine<sup>8</sup> dans lequel le **SSGM** (Service Santé des Gens de Mer) sera partie prenante.

---

<sup>8</sup>Article paru dans Amarre sur la télémédecine et le suivi des gens de mer .  
[http://www.mer.equipement.gouv.fr/actualites2/06\\_editions/documents/amarres/amarres\\_68.pdf](http://www.mer.equipement.gouv.fr/actualites2/06_editions/documents/amarres/amarres_68.pdf)

## Les Systèmes d'Information Maritime

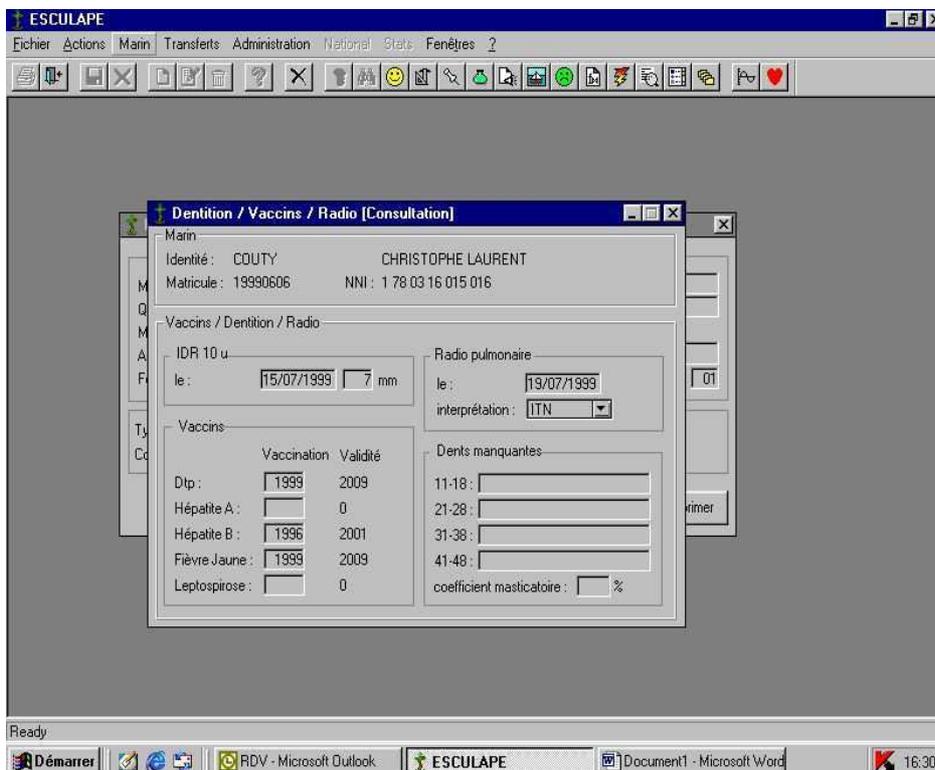
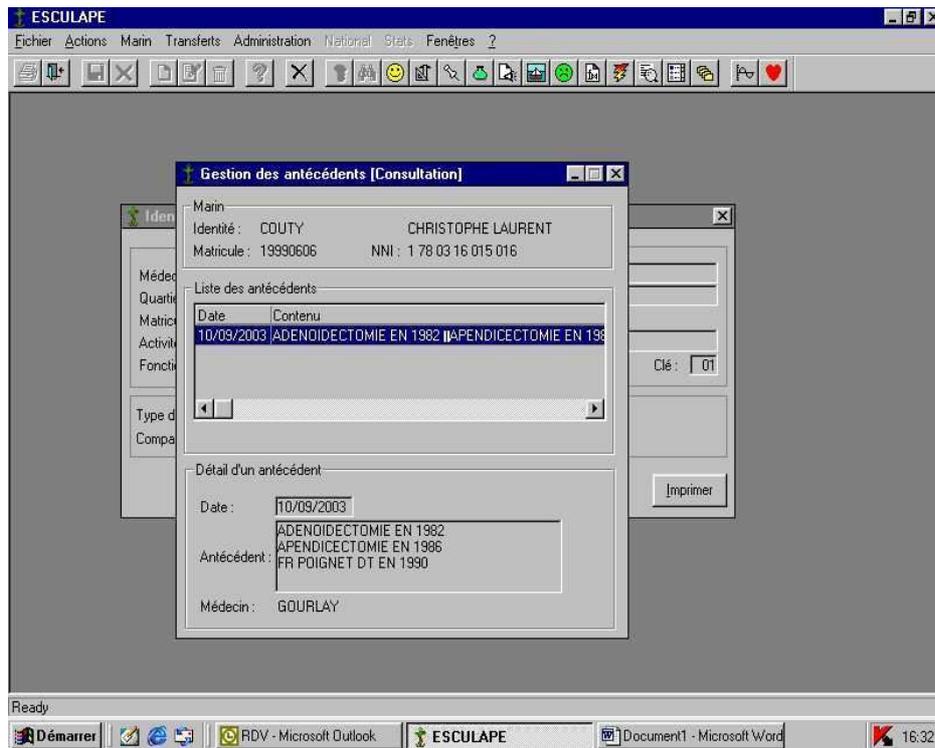


Illustration 7: Extrait de dossier médical

**b) STCW**

*Fonction : Suivi de la qualification des marins.*

*Développé par : DSI*

*Maintenu par : DSI*

*Année de création : A préciser*

*Date de mise en service : 01/2005*

*Accès : Internet*

*[http://www.mer.equipement.gouv.fr/hommes/07\\_stcw\\_95/08\\_base\\_gestion\\_titres.htm](http://www.mer.equipement.gouv.fr/hommes/07_stcw_95/08_base_gestion_titres.htm)*

*Interopérabilité : A préciser*

Il s'agit d' un SI permettant la gestion des titres **STCW 95** délivrés par la France.

Pour satisfaire à la Convention STCW en matière de gestion des titres de formation maritime, chaque pays signataire doit maintenir à jour un ou des registres contenant l'ensemble des titres délivrés par son Administration, et en permettre la consultation par les services habilités et les intéressés.

La France a ainsi décidé de mettre en place une base de données informatisée, intégrant tous les titulaires de titres de formation maritime, qui puisse fournir des renseignements sur l'état desdits titres de formation aux autres Parties et aux compagnies de navigation maritime qui demandent à en vérifier la validité et l'authenticité.

Le principe de fonctionnement de cette base est le suivant :

- stockage des informations dans un centre d' exploitation informatique,
- saisie effectuée par les services déconcentrés des affaires maritimes,
- consultation : via Internet, via Intranet pour les services gestionnaires des affaires maritimes.



## 4.2. Les SIM opérationnels

Les parties qui suivent vous présentent sommairement des applications opérationnelles implantées sur des navires . Elles montrent l'importance des systèmes d'information opérationnels sur les navires

### 4.2.1. SIM de gestion de navires : Danaos

**Fonction :** *Gestion technique centralisée, vivres, équipage appliquée à un navire ou bien une flotte.( exemple voir annexe J)*

**Développé par :** *DANAOS (Grèce) <http://web2.danaos.gr/>*

**Maintenu par :** *Danaos*

**Année de création:** *???*

**Date de mise en service :** *2004 sur les Navires CMA CGM*

**Accès :** *Hiérarchisé sur le navire*

**Interopérabilité :** *A préciser*

**Ces fonctions sont entre autres:**

- **Planned Maintenance**  
Outil de maintenance préventive :pièces de rechange , gestion du parc, inventaire,commandes/contrôles ,hommes : gestion....
- **Monitoring System**  
Aide à la veille de l'officier de quart machine
- **Spare Parts Control System**  
Système de gestion des pièces de rechange
- **Stores Control System**  
Gestion magasin
- **Provision Control System**  
Gestion des vivres .
- **Crewing System**  
Gestion de l'équipage
- **ISM Administrator**  
Administration ISM

#### **4.2.2. SIM de conduite de navires : Norcontrol**

*Fonction : Systèmes de contrôle commande : machine et passerelle*

*Développé par : Kongsberg Norcontrol (Norvège) <http://www.norcontrolit.com/>*

*Maintenu par : Kongsberg Norcontrol*

*Année de création: A préciser*

*Date de mise en service : 1997 à la CGM*

*Accès : Hiérarchisé sur le Navire*

*Interopérabilité : A préciser*

**Kongsberg Norcontrol** constitue un groupe de filiales opérationnelles, dont le siège social est à Horten en Norvège. Aujourd' hui Kongsberg Norcontrol est un leader mondial dans un certain nombre de segments de l'industrie maritime.

Les concepts évolutifs des produits incluent : le système de contrôle commande machine ainsi que le système de navigation du navire, les simulateurs et les systèmes de surveillance du trafic de navires



Les systèmes de contrôle commande de Kongsberg Norcontrol sont reconnus comme leader du marché pour des navires marchands.

Tous les systèmes sont basés sur une architecture commune, des fonctions standard et des modules de matériel ayant une fiabilité élevée et par conséquent un faible besoin en pièces de rechange.

**a. Systèmes d'automatisation machine**

Les produits principaux sont:

**DataChief** : Une famille des systèmes de contrôle commande avec des possibilités évolutives s'étendant des systèmes simples d'alarme et de surveillance aux systèmes complètement intégrés et complexes, y compris la cargaison et le ballastage

**AutoChief** : Une série de systèmes de commande complets et complètement automatisés qui pilote la propulsion et qui incluent la régulation de vitesse, la commande moteur, les systèmes de secours

**b. Systèmes de navigation passerelle**

**Kongsberg Norcontrol Seacraft** est une filiale se spécialisant dans la navigation, offrant des produits tels que les solutions intégrées passerelle avec les radars Arpa, et les cartes de navigation électroniques.

**BridgeLine**, un passerelle intégrée pour des navires marchands offrant la possibilité de veille à une personne.

**DataBridge 2000** : Un système de visualisation avancé avec Arpa capable d'être couplé aux cartes de navigation électroniques.

**SeaCockpit** : un système de passerelle intégré pour les navires à grande vitesse, qui emploie la technologie d'avant garde pour assurer une navigation sûre et fiable.

**SeaMap** : un système de cartes électronique pour les navires au long cours

## **4.3.LES SIM DE GESTION DE CONNAISSANCES**

### **4.3.1. Les SIM scientifiques**

*Fonction :Base de données*

*Développé par : SISMER ISD <http://www.ifremer.fr/sismer/>*

*Maintenu par : SISMER ISD*

*Année de création : 1990*

*Date de mise en service : ??*

*Accès : Accès hiérarchisé + Tout public*

*Interopérabilité :Avec les autres centres scientifiques du monde*

**SISMER** (Systèmes d' rformations Scientifiques pour la Mer) a été créé en 1990.

Depuis 1997 il est rattaché au département **Informatique et Données Marines (IDM)** de la **Direction de la Technologie et des Systèmes d'Information (TMSI)** de l'**IFREMER**.

Il participe au programme "**Systèmes d'information pour l'océanographie**" du thème fédérateur "**Grands Equipements pour l'Océanographie**". Ses missions concernent la conception et l' exploitation de systèmes d' rformations et de bases de données dans le domaine marin, en collaboration avec le service **ISI (Ingénierie des Systèmes d'Information)**.

Ses activités comprennent la compilation, la sauvegarde et la diffusion de données conventionnelles collectées lors de programmes nationaux et internationaux. La gestion des données inclus l'information sur les formats et les méthodes (méta-données), et les contrôles de qualité pour assurer la cohérence entre les jeux de données provenant de sources diverses.

## Les Systèmes d'Information Maritime

**ifremer**

Bienvenue au Centre de Données Océanographiques

**Présentation**

**Accès aux données**

- [Demande en ligne](#)
- [CDROMs](#)
- [Accès SQL aux SGRD](#)
- [règles de diffusion des données des campagnes](#)

**Banques Nationales**

**Produits & Publications**

**Assurance Qualité**

**Projets**

**Partenaires & utilisateurs**

**Liens**

**Nouvelles**

- [International Marine Data & Information Systems Conference \(IMDIS\)](#)
- [Sea-DataNet](#)
- [SISMER & ISI dans leurs nouveaux locaux](#)

**Contributions**

**Autre recherche par mot cle**

### TMSI/IDM/SISMER

Systèmes d'Informations Scientifiques pour la Mer

#### DONNEES & INFORMATION OCEANOGRAPHIQUES

Information et Catalogues	Données Temps Réel
<ul style="list-style-type: none"><li>ROSCOP-Résumés de Campagnes</li><li>EDMED-Données des laboratoires</li><li>Sea-Search</li><li>EDIOS-Observations temps réel</li><li>MAMA - Réseau MEDGOOS</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Données CORIOLIS/ARGO</li><li>MIFSP, MFSTEP-Méditerranée</li><li>Centre Global de Température et de Salinité TOGAWOCE/LIVAR</li><li>Environnement Côtier</li></ul>
Géophysique Marine	Physique et Chimie Marines
<ul style="list-style-type: none"><li>Banque Nationale</li><li>Base de données DORSALES</li><li>Investaire ELUROSEISMIC</li><li>Acoustique BOBLINKS ACME</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Banque Nationale</li><li>GOSUD-Solite de Surface</li><li>MIFILMATER - Méditerranée</li><li>MEDATLAS, MEDAR, MEDATLAS II</li><li>OCTOPUS - Tomographie Acoustique</li></ul>
Autres Données marines	Données des Chantiers Régionaux multi-disciplinaires
<b>IFREMER</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Environnement littoral - ENVLIT</li><li>Données biologiques - BIOCEAN</li><li>Crossotrea ggas Data Base</li><li>Données satellitaires - CERSAT</li><li>Données économiques - SEM</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Méditerranée - PIM MEDICIS</li><li>Golfe de Gascogne</li><li>PNEC Baie de Seine</li><li>IGOFS-France</li></ul>
Organismes Français	Données de Référence
<ul style="list-style-type: none"><li>SHOM: Cartes, Marées et courants</li><li>CETMEF - Houle</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>SIG de IFREMER (<i>intranet</i>)</li><li>Données cartographiques SEXTANT (<i>intranet</i>)</li><li>Climatologies marées</li><li>Topographies marées</li><li>CDROMs reçus au SISMER</li></ul>

Les **missions** sont définies au sein de TMSI/IDM

SISMER est le Centre National de Données Océanographiques (CNDO) désigné par la France et la Commission Océanographique Intergouvernementale (COI) de l'UNESCO, dans le cadre du programme **International Oceanographic Data and Information Exchange (IODE)**, la suite de l'ancien Bureau National des Données Océaniques (**BNDO**).

L'archivage des données françaises date de 1968 et couvre les domaines de l'océanographie physique et chimique, la géophysique mesurée en route et l'information générale sur les campagnes et les jeux de données collectées.

SISMER participe aux structures de gestion de données mises en place dans le cadre de plusieurs projets scientifiques internationaux.

#### **4.3.2. Les SIM « intranet »**

La plupart des compagnies possèdent aujourd'hui un réseau privé d'ordinateurs: un **intranet**.

Au travers de ce réseau les postes échangent des fichiers, et des informations; Cette solution permet le partage de l'information réservée aux postes "internes" (réseau local ou étendu).

L'avantage technologique repose sur les standards de l'Internet (connexion depuis un navigateur Internet, code de développement permettant d'interroger des bases de données)

*Un Intranet est donc une source d'information privée qui généralement est connectée au système d'information central (connexion avec les applications et bases de données privées).*

Un intranet est protégé, il utilise un système d'authentification (identifiant et mot de passe) et permet de publier et partager de l'information selon des droits, mais il est surtout l'interface vers les applications et fonctionnalités transactionnelles (développement "métiers" spécifiques comme la gestion de projet, les achats... etc).

Encore dédié aux personnes travaillant à terre, l'intranet des compagnies commencent néanmoins à se démocratiser....

Dorénavant, le marin peut savoir plus rapidement et plus précisément, la date de son prochain embarquement, les autres embarquants , sur quel navire, sur quelle ligne...

Il peut également y chercher les opportunités de travail à terre.

On y trouve aussi dernières nouvelles de la compagnie, quelles sont les derniers navires achetés, les nouvelles lignes ouvertes, le journal hebdomadaire de la compagnie..

L'intranet devient alors un complément d'information apprécié du marin, lui permettant de suivre à distance sa compagnie...Reste maintenant à ce qu'il puisse lui aussi interagir avec, pour y transmettre son information de navigant...

**MIRA**  
My Internet Resources & Applications

Home | Lines | Other Departments | Agencies | Subsidiaries | Projects | Applications | Safety-Security | Procedures | Documents | Subscriptions

Accueil Home

**CMA CGM**

**Wishes you the very best for 2005**

**Welcome to MIRA**

SAIL TO...  
----- Select a Destination -----

**Corporate Communication**

- Flash hebdo
- CMA CGM Magazine
- Livret d'Accueil
- La Boîte à Doc
- CMA CGM Web Site
- Launching of a new CMA CGM line

**Business Activities**

- Annuaire CMA CGM
- LARA Deployment Status
- Security - US New Rules
- Sureté : Nouvelles Réglementations US
- Start-up Vessels by SVC Export US
- US Go Live
- LARA US - Import Schedule with CSI

**CMA CGM Latest News**

Zaha Hadid: The Selected Architect of CMA CGM New Head Office Building  
Nouvel Immeuble CMA CGM : Choix de l'architecte

english version... / version française...

**Schedules : Port 2 Port (NEW)**

Port 2 Port | Schedules Finder | Vessels in Port | Distances

Enter your area of departure and destination

Place Of Loading (Place name or UN code or Country name)

Place Of Discharge (Place name or UN code or Country name)

Search on: Departure Arrival

From: 28-12-2004 (dd-mm-yyyy)

Sort by: Transit line

For next: 2 weeks

search | new search | advanced search

**The New CMA CGM Line**

Discover our new visual identity

**Group Life**

- Need to find a colleague? Recherche dans l'annuaire de la messagerie.
- CMA CGM mail box
- Messagerie CMA CGM.
- Mobilites internes / Internal recruitment opportunities

**Restaurant d'Entreprise**

- Voile menu aujourd'hui!  
En un clic, consultez les plats proposés au H.O restaurant!

Illustration 9: Intranet CMA CGM

### 4.3.3. Les SIM indépendants

La richesse de l'information réside dans les données officielles mais aussi dans de multiples informations de sources individuelles, exploitées de façon plus tacite et informelle.

Les sites maritimes sont multiples et constituent eux aussi ce que l'on peut appeler des **SIM indépendants de gestion de connaissances**.

Ils s'adressent à tous: navigants, anciens navigants, professeurs, élèves... tous ceux qui s'intéressent au monde maritime. Ces sites proposent forums, listes de discussion, ressources internet, voir de devenir rédacteur du site ... Les visiteurs sont invités à réagir et à participer, ils deviennent acteurs, ils sont la base du succès des sites à gestion de contenus.

On peut constater sur des sites comme [www.marine-marchande.com](http://www.marine-marchande.com) que les commentaires issus de la liste de diffusion apportent une valeur ajoutée à l'information, deux types d'informations se distinguent:

- **l'information institutionnelle**, qui apporte ce qui peut être émis par une source dite de confiance, (lois, décrets...)
- **l'information officieuse** qui, par un mécanisme de retour, permet d'obtenir : la validation, la correction, la discussion d'une information, et son enrichissement par tout lecteur.

Il est alors facile d'imaginer que toute approche facilitant le partage des informations et des connaissances entre les différents acteurs, contribuera à la formation de tous...:

- [www.profmarine.org](http://www.profmarine.org)
- <http://dept.navigation.enmm.free.fr/>
- <http://www.jeunemarine.com/>
- [www.marine-marchande.com](http://www.marine-marchande.com)

➤ [www.profmarine.org](http://www.profmarine.org)

The screenshot shows the homepage of Profmarine.org. At the top, there's a banner with the site's logo and the slogan "changer pour progresser". Below this is a navigation bar with tabs for "Accueil", "Articles", "Ressources", "Liens Web", "Forum", and "Proposer un article". The main content area is divided into several sections: a welcome message, a "Divers: Actualité maritime (24/12/04)" section with a list of news items, and a "Conférences: Les défis technologiques du « Queen Mary 2 » - Liège" section. On the left, there's a "Modules" sidebar with links to "Accueil", "Articles", "Fichiers ressources", "Forums", "Help", "Les Archives", "Liens Web", "Nous contacter", "Publier un article", "Rechercher", "Recommandez-Nous", and "Votre Compte". On the right, there's an "Aide" sidebar with links to "Profmarine, quid ?", "Les articles ?", "Le forum ?", "Les liens web ?", "Le téléchargement ?", "Les utilitaires ?", "Lettre d'information ?", "Pourquoi s'inscrire ?", and "Problème de soumission?". Below the "Aide" sidebar is a "Utilitaires" section with icons for "Get Adobe Reader" and "OBTENEZ macromedia FLASH PLAYER". At the bottom right, there's an "Infos Site" section with a login form for "Surnom/Pseudo:", "Mot de Passe:", and "Code de sécurité:" (displaying "942005").

« *Profmarine* est un site ouvert à tous ceux qui s'intéressent à la formation maritime : pédagogie, technologies, pratiques maritimes...

Créé par un petit collectif d'enseignants du domaine maritime, ce site a pour objectif de créer un réseau d'change afin de mutualiser les connaissances dans ce domaine:

- **pédagogie**, cours et enseignement maritime,
- **technologies** liées à la mer, aux navires et à la navigation,
- **pratiques** dans le domaine maritime (conduite d'installations, réglementation, sûreté, sécurité, etc),
- **manifestations** techniques ou culturelles liées à la mer (conférences, documentaires, livres...)

## *Les Systèmes d'Information Maritime*

Avec **ProfMarine** vous pouvez partager vos sources (livres, sites ou documents), vos expériences et vos questions.

- [Articles](#) pour consulter ou proposer des articles,
- [Ressources](#) pour consulter et télécharger logiciels et documents,
- [Liens web](#) pour enregistrer et rechercher des liens web intéressants,
- [Forum](#) pour discuter, poser des questions,
- [Rechercher](#) pour rechercher un sujet dans l'ensemble des rubriques (articles, téléchargement, liens web).
- [Lettre d'information](#) pour recevoir l'actualité maritime et les nouveautés sur le site.

N' hésitez pas à nous transmettre votre avis, à vous inscrire et à participer pour faire vivre ce réseau d' échange qui ne peut exister sans vous !!!

Nous vous attendons autant pour animer ce site par vos idées, vos découvertes et vos critiques...

Cette plate forme d' échange n' est sûrement pas parfaite. Elle ne demande qu'à évoluer (autant que nos compétences le permettent!) et à être modifiée selon vos besoins...

A bientôt

Aude Charbonnel

Webmaster de Profmarine »

➤ <http://dept.navigation.enmm.free.fr/>

Ce site est consacré à la formation des élèves officiers de la marine marchande.

Des cours de navigation allant de la 1ère année d'EO1MM à la 3ème année y sont proposés. (Loxodromie, arc capables, pointage radar, AIS, DGPS...)

**DEPARTEMENT NAVIGATION** de l'école de la Marine marchande de Marseille

Navigation  
Règles de barre  
Manoeuvre  
Stabilité  
Mise à jour  
Espace professeurs  
Liens  
Documents  
téléchargement  
Témoignage  
conseils  
Passerelle intégrée  
mémento nav

**Auteurs:**  
Professeurs de l'enseignement maritime du département navigation:  
- Auzon  
- Barbot  
- Baudu  
- Chevassu  
- Hayot  
- Lansade  
- Le Bourhis  
- Vachias  
- Giroud  
- Campet  
- Laffont

**AVERTISSEMENT**

Ce site est consacré à la formation des élèves officiers de la marine marchande.

Tout le contenu des cours n'engage que la responsabilité des auteurs. La diffusion des cours est soumise à leur autorisation et ne doit, en aucun cas servir à des fins commerciales.

Les professeurs de l'enseignement maritime  
Département Navigation de l'Enmm Marseille

mise à jour le: 23/12/04  
<http://hydro.marseille.free.fr/>

Téléchargez le plug-in Flash Player  
015406  
contactez-nous

L' utilisation des nouveaux systèmes d' information, même si elle s'est développée sensiblement ces dernières années, reste modeste à l' école et dans les programmes de formation, on assiste néanmoins à une nouvelle vague de prévisions optimistes quant à l' influence des réseaux sur les potentialités de formation.

«Un étudiant qui ne serait pas branché sur internet et ne disposerait que des ouvrages de la bibliothèque de son université se trouverait fort démuné...

Or tous ceux qui ont une quelque expérience de l'enseignement savent que les étudiants qui lisent quelques livres chaque année pour leurs cours sont déjà rares et que les bibliothèques sont le plus souvent très suffisantes pour assurer une bonne formation. L'accès à l'information ne doit pas, être confondu au savoir et à la connaissance.

Le développement du savoir, fruit de la formation initiale et permanente, valorisée par l'expérience, est au coeur du pouvoir et de la prise de responsabilité.

Le savoir est la capacité de donner sens aux signes, de faire le tri entre le bruit et l'information, de faire la part entre l'important et l'accessoire.

Plus le savoir grandit avec l'éducation et l'expérience, plus s'étend le champs du sens et plus *le besoin d'information s'élève*<sup>9</sup>».

Marc Guillaume, Les SI , Art et pratiques p219

---

<sup>9</sup>Voir annexe I

➤ <http://www.jeunemarine.com/>

Site proposant des articles d'intérêt général destinés à tous les officiers de la marine marchande.

**Jeune Marine**  
Revue des élèves et officiers de la Marine Marchande

**Nouvelles de la flotte**

- Navires en commande
- Adresses des armements
- Nous contacter
- Abonnements
- Index Jeune Marine (N° 164 à 169)
- Histoire de Jeune Marine

**Actualités**

- Mise en service du *CMA CGM Bellini*
- L'ancien *Marion Dufresne* à la casse
- Livraison du *Martret Douce France*
- Nouveau cimentier pour la *SOMECA*
- Quatre **ULCC** pour *Euronav*  
Que les nostalgiques de la grande époque des Ultra Large Crude Carriers (ULCC) sous pavillon Français (*Batillus*, *Belamyra*, *Prairial*, *Pierre Guillaumat*) retrouvent l'espoir !  
[Lire la suite](#)
- Vente du *Philippe LD*
- Nouvelle vie pour l'ancien *Jules Verne*
- Démolition des anciens *Valencay*, *Ile de Beauté* et *Rhapsody*
- Nouveau *Sainte Baume* chez *Sudcargos*
- Avenir incertain pour le *Norway*
- Unishipping*, un opérateur discret mais ambitieux

**Archives**  
Archives de janvier à avril 2004

➤ [www.marine-marchande.com](http://www.marine-marchande.com)

**Site de forums, d'articles, et d'actualités sur le monde maritime.**

[www.marine-marchande.com](http://www.marine-marchande.com)

Forums	Fret maritime	Voyages/Croisières	Petites annonces	Rubriques	Page principale
--------	---------------	--------------------	------------------	-----------	-----------------

Jeudi 30 Décembre 2004

*Les dernières mises à jour :*

- 16 déc : [Marcophilie maritime](#)
- 16 déc : [Journal officiel](#)
- 03 déc : [Journal officiel](#)
- 03 déc : [Une femme à la mer](#)
- 28 nov : [Journal officiel](#)
- 23 nov : [Moment d'Histoire](#)
- 20 nov : [Le Glossaire](#)
- 18 nov : [Journal officiel](#)
- 14 nov : [Bulletin de la Faam](#)
- 8 nov : [Le départ de l'Arca](#)
- 6 nov : [Lettre des paquebots](#)
- 7 nov : [Journal officiel](#)
- 5 nov : [Le Glossaire](#)
- 29 oct : [Journal officiel](#)
- 28 oct : [Une femme à la mer](#)

- [Tous les jours](#) : [La revue de presse](#)
- [Tous les jours](#) : [Le navire du jour](#)



[Plan du site](#)



*L'équipage de Marine-marchande.com vous souhaite une bonne année 2005.  
N'oublions pas les marins qui sont en mer, loin de leurs familles.*

Le navire du jour



*Chaque jour, nous vous présentons la photo d'un navire de commerce différent.*

### **434 Le SIM « projet Merim »**

*Une application « associative » développée par des étudiants de 5<sup>ème</sup> année de l'ENMM du Havre.*

L'ensemble des mémoires des élèves de dernière année représente une source d'informations très précieuses de par la variété et la spécificité des sujets traités. Ces informations ne sont malheureusement pas toujours disponibles:

- Les élèves d'une ENMM n'ont pas accès aux mémoires des autres ENMM.
- Un seul exemplaire par école (si un élève emprunte un exemplaire pour une longue période, les autres ne peuvent plus le consulter).
- Les anciens élèves ou personnes étrangères aux ENMM doivent se déplacer à l'ENMM pour consulter les mémoires, ce qui restreint considérablement la diffusion.

De nombreux sites à l'initiative d'élèves d'autres écoles (<http://videoweb.insa-rouen.fr/>; <http://www.diffusion.ens.fr/> ...) dont le but est la diffusion des savoirs existent déjà depuis plusieurs années.

Le site Internet **merim.fr** (Mise En Réseau d'Information Maritime) se propose de diffuser gratuitement les mémoires des élèves, afin qu'ils puissent être consultés par tous.

## *Les Systèmes d'Information Maritime*

L'objectif de merim est d'être un espace d'échange, de partage et de mutualisation de connaissances entre élèves, enseignants et intervenants extérieurs, permettant de mettre en valeur les travaux réalisés par chacun.

Une production publiée ne sera plus simplement visible par les seules personnes fréquentant l'école. Elle pourra être vue, reprise voire exploitée, améliorée, actualisée par d'autres.

**merim.fr** vient d'être créé par des élèves de dernière année de l'ENMM du HAVRE et sera opérationnel à partir de mars 2005.



## 5. CONCLUSION

### 5.1 Au point de vue des SIM

En analysant les SIM mis en place à l'heure actuelle, on peut être frappé devant leurs diversités, et leurs domaines d'applications ( suivi des navires, suivi des équipages, suivi des machines, suivi des connaissances...).

Ils ont été créés depuis peu pour certains, longtemps pour d'autres, et présentent qu'ils le seront de plus en plus .

L'enjeu de l'interopérabilité amène les acteurs des différents pays européens à travailler ensemble.

Les évolutions dans le monde maritime nécessitent de nouvelles approches dans le pilotage et la gestion des projets afin d'éviter le déploiement de systèmes peu compatibles et difficilement évolutifs.

L'intérêt bien compris sera d'organiser des systèmes qui pourront communiquer plus facilement entre eux.

Les projets ACTIF<sup>10</sup> et SEASAFENET ont cette tâche.

ACTIF: Projet de élaboration d'une architecture cadre pour le transport intelligent: optimisation de la fluidité du trafic, respect de la réglementation, gestion des urgences, gestion de fret et de flotte...

SEASAFENET: Projet lancé par la commission européenne en 2002 instituant le suivi de trafic des navires et d'échange d'informations de sécurité maritime au niveau européen.

Les Systèmes d'Information Maritime sont amenés à devenir des Systèmes d'Informations Maritimes synthétisant des données de diverses origines pour des utilisateurs variés.

---

<sup>10</sup>ACTIF: Aide à la Conception de systèmes de Transports Interopérables en France  
<http://www.its-actif.org/>

### **5.3 Au point de vue de la rédaction de ce mémoire**

En réalisant ce mémoire, j'ai pu rencontrer divers acteurs du monde maritime, que je suis amené à côtoyer dans ma fonction d'officier: CROSS, pilotage, port, inspecteurs des affaires maritimes... Ces rencontres m'ont permis de mieux comprendre le rôle de chacun, savoir quelles sont leurs attentes, et savoir aussi ce que l'on peut attendre d'eux.

### **5.5 Au point de vue personnel**

J'ai pu mettre en pratique ce que j'ai appris sur les SIM, et avec l'aide de deux camarades nous avons créé le site merim.fr .

J'ai compris également que l'investissement relatifs aux SIM est essentiellement humain.

Reste maintenant à chacun de nous à savoir utiliser ces informations, pour comprendre et faire comprendre...

*« Commander, c'est comprendre, plus faire comprendre »*

*Foch*

## CONTACTS

### **Trafic 2000 / SI portuaire**

*Port autonome du Havre*

Adjoint chargé de la Sécurité Marchandises Dangereuses

CHERVY Nicolas

[nicolas.chervy@havre-port.fr](mailto:nicolas.chervy@havre-port.fr)

### **SIRENAC**

*Affaires Maritimes du Havre*

*Inspecteur de navigation*

### **RISAP**

*Station de pilotage de seine*

*Pilote / Professeur de manoeuvre ENMM*

Mr SAGOT

### **Trafic 2000**

*CROSS Jobourg*

Chef du service circulation

DREVON Olivier

[CROSS-Jobourg@equipement.gouv.fr](mailto:CROSS-Jobourg@equipement.gouv.fr)

*Pointeur trafic 2000*

LEQUITTE Remy

[remy.lequitte@equipement.gouv.fr](mailto:remy.lequitte@equipement.gouv.fr)

### **Esculape**

*Groupe hospitalier du Havre*

Chef de service Service Information Médicale

BRIQUET, emmanuel

[ebriquet@ch-havre.fr](mailto:ebriquet@ch-havre.fr)

### **Profmarine.org**

Webmaster de Profmarine

CHARBONNEL Aude

[webmaster@profmarine.org](mailto:webmaster@profmarine.org)

### **Merim.fr**

Webmaster

COUZY Christophe

[christophe.couzy@laposte.net](mailto:christophe.couzy@laposte.net)

## WEBSOURCING

***SI portuaires***

<http://www.cetmef.equipement.gouv.fr>

***Trafic 2000***

<http://www.mer.equipement.gouv.fr/>

***Equasis***

<http://www.equasis.org/>

***RISAP***

<http://www.pilotes-maritimes.fr/>

***STCW***

[http://www.mer.equipement.gouv.fr/hommes/07\\_stcw\\_95/08\\_base\\_gestion\\_titres.htm](http://www.mer.equipement.gouv.fr/hommes/07_stcw_95/08_base_gestion_titres.htm)

***SIM scientifique***

<http://www.ifremer.fr/sismer/>

***SIM indépendants***

<http://www.profmarine.org/>

<http://dept.navigacion.enmm.free.fr/>

<http://marine-marchande.com/>

<http://www.jeunemarine.com/>

mais aussi

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:Portail\\_Maritime](http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:Portail_Maritime)

[www.aislive.com](http://www.aislive.com)

[www.logistique-en-normandie.com](http://www.logistique-en-normandie.com)

## **GLOSSAIRE**

**SI:** Système d'Information

**SIM:** Système d'Information Maritime

**CROSS:** Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Secours

**DSI:** Département Systèmes Informations

**VTS:** Vessel trafic Services

**VTMIS:** Vessel traffic Management and Information Services

**VTM:** Vessel Traffic Management (Logiciel VTMIS)

**RISAP:** Report of information on Shipš Among Pilots

**FFPM:** Fédération Française de Pilotage Maritime

**EQUASIS:** European QUAlity Shipping Information System

**MOU:** Accords regroupant les états d'ne même « région » organisant les contrôles sur les navires étrangers par l' état du Port. MOU est l' abréviation de Memorandum Of Understanding.

Exemple de MOU : MOU de paris (<http://www.parismou.org/>)

MOU de Tokyo (<http://www.tokyo-mou.org/>)

**AIS:** Automatic Identification System

**OIT:** Organisation internationale du Travail

**BIT:** Bureau international du Travail

***ISO 9002*** La norme ISO 9002 fait partie des normes **ISO 9000** de maîtrise de la qualité. (ISO signifiant **International Organisation for Standardisation**)

ISO 9002 est la norme appropriée pour une organisation qui s'occupe de la production, l'installation et l'assistance après vente. Enfin elle permet la certification partielle d'un établissement ou d'une branche d'une entreprise.







# ANNEXE D1

TRAFFIC 2000 - Microsoft Internet Explorer

TRAFFIC 2000 v1.3 PROO  
système de suivi et d'informations sur la circulation maritime

Accueil > Fiche navire > Consultation

Navire
Nouveautés
Cargaison
Dépêches
Notes
Messages
Evénements

**Nom** : CMA CGM UTRILLO

**Indicatif d'appel** : FNHH

**OMI** : 9192430

**Immatriculation** : **MAJ par : Message CRO émis par JOBOURG TRAFIC le 11/11/2004 à 05:44**

**M. D.** : 1 2 3 4 5 6 / 8 9

**Latitude** : 50° 02' N

**Cap** : 281

**Remarque** : **POB** : 29

**Longitudo** : 001° 58' W

**Vitesse** : 17,2 nds

**PAX** : 0

**Validé** : Valide

**MMSI** : 226076000

**Pavillon** : FR/FRANCE

**Type Commerce** : UCC:Ports-conteneur

**Type Flotteur** : Navire de Commerce (OMI)

**Mouvements**

Type	Emetteur	Date	Altitude	La	Port de départ	POB	PAX	Tenant d'eau	Activité
VO SEQ	FRJ08CST	11/11/2004 05:44	USRC	18/11 05:00	FRLEH	29	0	-10,75	
VO CRO	FRGRHCST	09/11/2004 05:06	FRLEH	06/11 00:00	FR0KK	25	0	-10,3	

Requêtes de renseignements  
Requêtes de renseignements

Créer un nouveau message : CRO

[Retour](#)

**Fiche navire**

Message

Rafraîchir

Deconnexion

**Alertes**

**Alarnez**

**Dossiers**

En attente

Emis

Interrogations

Requis

Evénements

Attendus Rail

Montant (38)

Attendus Rail

Descendant (33)

Traverseur FR ->

UK

Emis FR

JOBOURG (3077)

**Informations**

Nouvelle Recherche

Dozzier

Navires

Liste de navires

Destinataires

Liste de destinataires

Requêtes du participant

Le code

Crise

TRAFFIC 2000

© DAMSIF 11 déc 2004 02:32:30

maritimes

Internet local

# ANNEXE D2

TRAFFIC 2000 V1.3 PROOD  
 JOBOURG TRAFFIC CO. NAV  
 11 déc. 2004 02:34:05

Accueil > Fiche navire > Consultation > Message CRD > Consultation

**Navire identifié**

Indicatif: FRIH Nom: CMA CGM UTRILLO Immat.: Validité: valide  
 OMI: 9132430 Type Navire: Navire de Commerce (OM) Pavillon: FR/FRANCE Liste:  
 MMSI: 226076000 Commerce: UCC-Porte-conteneur

Port de départ (POD) \*: Le Havre FRLEH Port d'arrivée (POA) \*: New York USNYC  
 HPA (ETA): 18/11/2004 06:00 Tirant d'eau (DFT) \*: 10,75 m  
 Nombre d'équipage (CRW): 29 Passager (PAS): 0 Éclairement (STD): 0 Personnes à bord: 29  
 État de navigation (NAV) \*: 0 (en route)

Cargaison

Présence marchandises dangereuses: Oui  
 Sans changement

**Cargaison dangereuse**

	Qte		Qte
1. (DM1)		2. (DM2) 2-2-1-2-2-2-3	13 708,00 Kilogrammes
3. (DM3) 3	120 658,00 Kilogrammes	4. (DM4) 41	89 256,00 Kilogrammes
5. (DM5) 5	657,00 Kilogrammes	6. (DM6) 6	234 882,00 Kilogrammes
7. (DM7)		8. (DM8) 8	115 374,00 Kilogrammes
9. (DM9) 9	46 689,00 Kilogrammes		

**Cargaison non dangereuse**

CH (19 458,00 Tonnes métriques)

**Informations**

- Navires
- Liste de navires
- Destinataires
- Liste de destinataires
- Requêtes du participant
- Locode
- Crise

TRAFFIC 2000  
 TRAFFIC 2000  
 11 déc. 2004 02:34:05  
 Internet local

# ANNEXE E1



Ship folder

User : MRCC-JO  
Software version 1.1.0

---

**Ship's informations**

IMO Number	9192430	Name Of Ship	CMA CGM UTRILLO
Call Sign	FNHH	Gross Tonnage	26803
Type of Ship	Container ship	Year of Building	1999
Flag	France		

---

**History of particulars**

**Target Factor**

Status of Ship	In service
Target Factor	0
Ship message available	0

---

**Class Certificate**

Class Society	Date of record	Status	Reason
EV	01-01-2000	Delivered	

---

**List of Port-States Control**

Country of insp.	Part of insp.	Date first boarding	Type	CIC	Detention	nb of Det
Germany	Hamburg	23-02-2004	IN	N	N	0
Germany	Hamburg	11-07-2001	IN	N	N	0

---

**Some ship related messages**

Written by	Country	Date event	Format	Date Message
<b>Add related message</b>				

---

**Ship allocated to**

Office of Insp.	Sirenac PSCO	Date of affect
-----------------	--------------	----------------

**Close Window**

## ANNEXE E2



**Paris MOU**  
SIReMac 2000

**Target Factor**



User : MRCC-ID  
Software version 1.1.0

IMO Number	9192430	Name Of Ship	CMA CGM UTRILLO
Call Sign	FNHH	Gross Tonnage	28803
Type of Ship	Container ship	Year of Building	1999
Flag	France		

<b>Target Factor</b>	0
----------------------	---

<b>Generic Factor : 0</b>	
Flag with number of detention above average	0
Targeted ship type	0
Not EU recognized class	0
Age of ship	0
Not all convention ratified by flag	0
Class with deficiencies ratio above average	0

<b>History Factor : -5</b>	
Not entering in region in last 12 months	0
Not inspected in last 6 months	10
Ship detained in last 12 months	0
Number of deficiencies	-15
Number of pending deficiencies	0

Close Window

# ANNEXE E3



 User : MRCEJD  
 Software version 1.1.0

History of Particulars

IMO Number	9192430	Name of Ship	CMA CGM UTRILLO
Call Sign	FNHH	Gross Tonnage	29000
Type of Ship	Container ship	Year of Building	1999
Flag	France		

History of names		Date of record
Name of ship	CMA CGM UTRILLO	01-03-2000
	CMA CGM UTRILLO	01-01-1999

History of flags		Date of record
Flag of ship	France	01-03-2000
	France	01-12-1999

History of class certificates		
Class of ship	Status	Date of record
No record		

Close Window

# ANNEXE F1

## Current ship manager's Port State Controls

Port State Control information is up dated as follows:

- Paris MoU - Weekly
- USCG Monthly
- Tokyo MoU - Direct link to TokyoMoU information system

	PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention (days)	Number of deficiencies
▶	Tokyo MoU			28-06-2004		0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MISO Hampton Roads	28-05-2004	No	0
▶	Paris MoU	Germany	Hamburg	23-02-2004	No	0
▶	Tokyo MoU			06-01-2004		0
▶	Tokyo MoU			14-10-2003		
▶	Tokyo MoU	Australia	Port Entery	10-02-2003	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	New York (Capt. of the port)	11-10-2002	No	0
▶	Tokyo MoU	Singapore	Singapore	05-09-2002	No	3
▶	US Coast Guard	U.S.A.	New York (Capt. of the port)	17-07-2002	No	3
▶	Tokyo MoU	Australia	Port Jackson	23-05-2002	No	1
▶	Tokyo MoU	Singapore	Singapore	08-03-2002	No	4
▶	Tokyo MoU	Australia	Port Jackson	25-11-2001	No	2
▶	Paris MoU	Germany	Hamburg	11-07-2001	No	0
▶	Tokyo MoU	New Zealand	Auckland	25-05-2001	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MISO Savannah	27-04-2001	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MISO Savannah	03-02-2001	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MPO New York	31-01-2001	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MISO Savannah	11-08-2000	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MISO Savannah	16-02-2000	No	0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MISO Miami	21-01-2000	No	3



▶ Home

▶ Help

▶ Feedback

▶ Query form

▶ **ship search**

▶ PSC information

▶ Manning info

▶ History

▶ Manager's fleet

▶ **current ship**

CWA-CGM 010110



# ANNEXE F2

## IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis ([www.equasis.org](http://www.equasis.org)) click [here](#).

For further information on a section, click on the corresponding heading



## Ship Information

**IMO number:** 9192430      **Name of ship:** CMA COM UTRELLO  
**Call Sign:** FNHH      **Gross tonnage:** 25777  
**Type of ship:** Container Ship      **Year of build:** 1999  
**Flag:** France      **Status of ship:** In Service  
**Registered owner:** PACIFIC 2      **Address:** 4, quai d'Arenac, Marseilles FRANCE  
**Ship manager:** CMA CGM      **Address:** 4, quai d'Arenac, Marseilles FRANCE  
**Last update:** 22.04.2012

## Classification

Classification society	Date of record	Status	Reason
Bureau Veritas	22-05-2001	Delivered	

## P&I Information

Name of P&I insurer	Recorded on
Thomas Muller P&I (UK Club)	31-12-2003

## List of Port State Controls

Current ship manager's Port State Controls

# ANNEXE G



## Fiche : **CMA CGM UTRILLO**

Cliquez pour imprimer. 

*Cette fiche présente les caractéristiques du bateau ainsi que la liste éventuelle des non conformités constatées dans diverses stations.*

Nom du navire: **CMA CGM UTRILLO**

Type: **Porte conteneurs**

Longueur: **195,6**

Nationalité: **France**

**Date**

**Station**

**Non conformité constatée**

03/07/2002

MARSEILLE-  
FOS (FRANCE)

27.06.2002 - Défaut de lancement du moteur principal ; perte de la propulsion.



# "Une relation de confiance dans la durée"

## TRAFIC 2000

En 2003, la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer a lancé Trafic 2000, un projet stratégique et citoyen, qui porte sur la conception et la mise en œuvre d'un système d'information permettant de disposer d'une vision d'ensemble du trafic maritime aux alentours des côtes françaises et notamment des navires transportant des cargaisons dangereuses. A terme, pour un partage optimisé des informations, tous les grands ports européens seront reliés aux différents centres de surveillance du trafic via l'interface SafeSeaNet actuellement en cours de développement par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. Trafic 2000 a été confié à Cargemini à l'issue d'un appel d'offres européen.

\* Nous apprécions particulièrement la qualité de l'organisation du projet avec un esprit méthodologique fort qui permet de gagner en efficacité ainsi que la pertinence technique du système développé, dont les premiers essais sont d'ores et déjà concluants. Par ailleurs, face à des difficultés qui ne manquent pas - complexité de l'interface homme-machine, de gestion des données et des bases -, Cargemini suit une démarche d'une grande rigueur, d'une remarquable capacité d'écoute et d'adaptation.

C'est dans un esprit gagnant-gagnant et d'aide mutuelle que les équipes se côtoient et travaillent à la pleine réussite de Trafic 2000, pour faire de ce projet une référence auprès de tous les autres pays européens.\*

### Eric WERBA

Sous-Directeur de la Sécurité maritime

## BIOCEAN

Les résultats des campagnes océanographiques menées en milieu profond constituent, à l'échelle de la planète, un capital de données unique et précieux, qu'il convient d'organiser et de pérenniser. L'application Biocean a été développée à ces fins d'archivage et de gestion des données écologiques et faunistiques acquises durant les campagnes d'étude du milieu abyssal et lors de leur exploitation.

\* L'océanographie en environnement profond mobilise des moyens et équipements considérables pour la collecte de données dont le caractère est unique et exceptionnel de par leur provenance. Les logiciels embarqués à bord des navires lors des campagnes en mer ainsi que la base de données et les logiciels à terre qui permettent de gérer les envois de faune aux spécialistes, les mesures et les résultats d'analyses doivent être d'une fiabilité absolue.

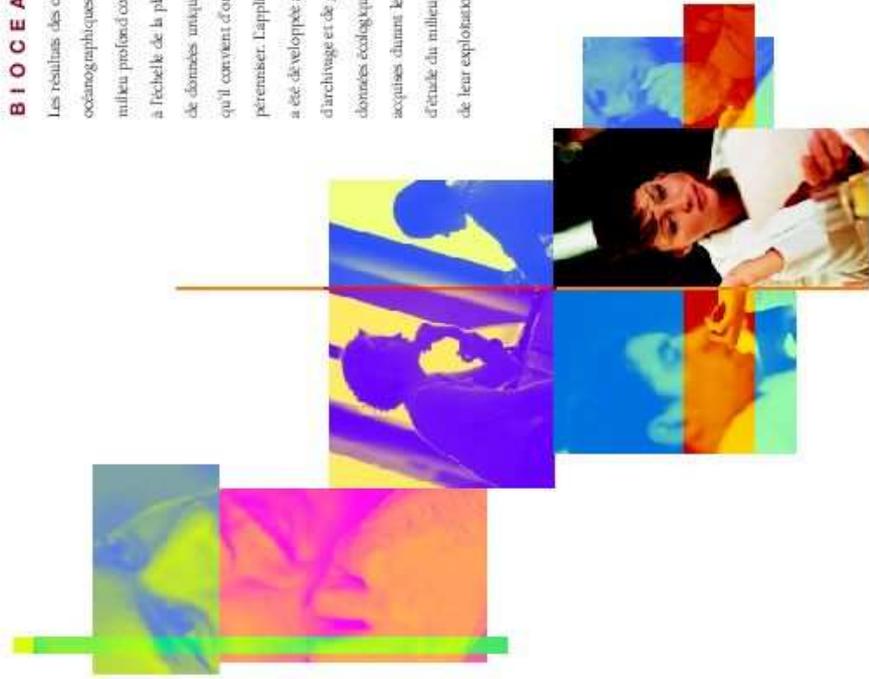
Dès le démarrage du projet, dans un contexte difficile, Cargemini a su être un partenaire présent et rassurant. Dans la durée, c'est une relation de proximité qui s'est instaurée, avec une compréhension fine de nos métiers, une capacité d'adaptation rapide, la proposition de solutions traduisant une vision globale de l'application Biocean.

Les échanges nombreux et fructueux s'effectuent toujours dans un souci de transparence et d'honnêteté.

Grâce à la qualité de cette collaboration, c'est la crédibilité et l'ingé-  
dijement auprès de toute la commu-  
nauté scientifique internationale qui  
se trouvent renforcés.\*

### Muriel-Claire FARU

Chef de Projet



# ANNEXE I

## L'avenir est aux sites de contenus et d'information

### Courrier international

**20/11/2004**

L'avenir est aux sites de contenus et d'information

"Nous constatons que le temps consacré à la consultation de contenus en ligne augmente de plus en plus", déclare Michael Zimbalist, président de l'Online Publishers Association (OPA), dans les pages du [Christian Science Monitor](#)

Chiffres à l'appui : une étude mensuelle délivrée par l'OPA montre que, pour le mois d'octobre 2004, sur la totalité du temps qu'un internaute passe en ligne, 40,2 % a été consacré à la consultation de contenus, 39,8 % à la communication, notamment via les messageries, 15,8 % à des activités commerciales et 4,3 % à la recherche.

Ces chiffres sont à comparer avec ceux de l'année dernière à la même période : les e-mails et autres modes de communication en ligne arrivaient alors en tête, avec 45,2 % du temps passé en ligne, alors que la consultation de contenus représentait seulement 35,3 %, les activités commerciales 16,5 % et la recherche 3 %. Zimbalist précise que ces enquêtes ne prennent pas en compte les sites officiels, dont l'extension est .gov, ni ceux des écoles et universités, dont l'extension est .edu.

Reste à donner la définition des "contenus en ligne", telle qu'elle a été adoptée par l'OPA pour ses enquêtes et qui "inclut plusieurs activités, allant du téléchargement de fichiers de musique et de jeux aux abonnements à des publications. Sont exclus les achats en ligne. Parmi les contenus payants, les trois domaines qui se développent le plus rapidement sont le sport, les jeux et les sites de divertissement. Ils sont alimentés par la nouvelle génération qui a grandi avec l'arrivée d'Internet", explique Zimbalist. Bien sûr, la consultation de contenus en ligne est également dopée par le développement des connexions à haut débit, qui permettent d'accéder à Internet de manière continue.

Mais le divertissement n'est pas tout. Selon Michelle Manafy, rédactrice en chef de [EContent Magazine](#), **"Internet devient de plus en plus indispensable pour les personnes à la recherche d'informations en temps réel, qui ne veulent pas attendre l'arrivée des journaux "**. Par ailleurs, elle relève que "la définition de 'contenus en ligne' reste très large et aléatoire : après tout, **de plus en plus d'entreprises disposent de sites Internet et par conséquent publient du contenu en ligne"**.

L'évolution d'Internet et la multiplication des activités en ligne font que les catégories retenues par l'OPA dans ses enquêtes seront probablement vite dépassées, poursuit le quotidien américain, en citant Jonathan Zittrain, professeur à la Harvard University Law School, pour qui **"la seule certitude est qu'Internet est un support d'information. C'est un outil très efficace qui deviendra de plus en plus puissant. ."**

Courrier international

20/11/2004

# ANNEXE J1

## *danaosONBOARD™*

### *Vessels Integrated with the office...*

*The advent of modern information technology and the decrease in telecommunication costs made at last the dream come true. The vessels are integrated with the office so that all information related to the vessel is transparently transferred on-board and all information from the vessel is relayed ashore. Whenever people on board want to know the activities of the shore organisation it is already there. So no more wasted telephone calls or even worse, disturbance of the office personnel for the trivial or the already accomplished.*

### *Vessels integrated with the Fleet...*

*To have the vessels communicate with the office on a standalone basis is relatively simple. However **danaosONBOARD** accomplished a major breakthrough: The vessels are also integrated within themselves. What does that mean? That the definitions of each vessel for a store item or a spare are validated globally and re-transmitted on the vessel. In this respect you can now effect not only vessel but fleet management. Consistency of information is kept within the company and the vessels are guided effortlessly into a global system.*

