

AFCAN

informations



Photo P. Blanchard

N°147

Oct.
2025



Revue de l'Association Française des Capitaines de Navires

Siège social : rue de Bassam - 29200 BREST

Permanence au siège : le lundi de 14h à 18h

Tél. 06 20 40 34 95 - Courriel : courrier@afcan.org

Directeur de la publication : Cdt Pierre Blanchard

Site internet : <https://afcan.org>

L'AFCAN participe aux travaux de l'OMI*, du CEDRE, du SHOM, de l'Université de Bretagne ouest, et de Météo-France.

*avec le soutien du ministère de la Transition écologique.



Rappel aux adhérents :

En cas de changement de N° de téléphone, d'adresses mail et postale, adressez-nous un message pour que nous mettions à jour nos fichiers pérennisant ainsi l'envoi des lettres mensuelles et de la revue.

Sommaire

pages

Edito	3
Hommage à Jacques Loiseau	4
CESMA : Conseil et AGA Lisbonne	7
CCS : 1 000 ^{ème} réunion	16
OMI : MSC 110	19
JORF : Textes publiés au 2 ^e trimestre 2025	27
ENSM : Université d'été	28

Photo de couverture

Navire « LNG Adventure », en route sur les bancs de Terre-Neuve, septembre 2025



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2025

Membres actifs navigants : 207 €

Actifs en mission à terre : 155 €

Retraités et membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 25 €

Choix de l'adhérent

J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 232 € / 180 € / 60 €

J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €

Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 25 €

Cocher la case souhaitée et entourer la somme correspondant à votre situation

Extraits des Statuts : « Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou celles dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les questions maritimes liés à la fonction de capitaine. »
Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt B. Derennes, Secrétaire général

33 rue des Ajoncs - 56950 CRACH

Pour un virement bancaire :

TITULAIRE DU COMPTE ADRESSE		ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN) RUE DE BASSAM 29200 BREST	
DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)			
CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
30004	00243	00010036210	71
Numéro de compte bancaire international IBAN : FR76 3000 4002 4300 0100 3621 071 BIC (Bank Identification Code): BNPAFRPPBRE			

L'AFCAN, association de bénévoles, ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du Bureau. Les épouses qui peuvent répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'Association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Conseil d'administration

Fin de mandat en 2026	Fin de mandat en 2027	Fin de mandat en 2028
B. Apperry	J-P. Côte	H. Ardillon
P. Blanchard	T. Coubes	J. Casabianca
F. Hardy	B. Derennes	C. Chabillon
T. Jaouen	A. Jegu	F-X. Pizon
M. Prébot	J. Portail	J-R. Varailon-Laborie
M. Lebris	P. Le Vigouroux	Y. de Villars

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Hauts-de-France & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - *marseille@afcan.org*

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *est-paris@afcan.org*

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

Cdt H. Ardillon : CESMA - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Edito léger

En ces temps troublés pour les marins, entre les attaques de navires en mer Rouge et la perte de l'irremplaçable Jacques Loiseau, j'avais envie d'apporter un peu de légèreté dans cet édit.

L'occasion m'en a été donnée par un agent lors d'une escale récente. Nous déchargions du GNL dans un terminal ouvert à la houle. La veille nous avons passé une inspection SIRE, tout le monde était fatigué, des membres d'équipage étaient partis à terre. Le téléphone sonne, l'agent au bout du fil me dit : « Captain, we have a situation ». Dans ma tête défilent rapidement divers scénarios : problème avec le terminal, problème avec les autorités locales, accident d'un membre d'équipage à terre, les « situations » ne manquent pas et le capitaine les a toujours plus ou moins en tête. Après un blanc dans la conversation je lui demande ce qu'il se passe et lui de me répondre : il n'y a pas de beurre doux... En effet, lors de la dernière escale nous n'avions pas reçu du tout de beurre avec les provisions, j'avais donc demandé à l'agent de l'escale suivante s'il pouvait m'en apporter. Pas de beurre doux donc, il est vrai que pour le Normand que je suis ça peut en effet constituer une « situation » mais honnêtement je m'attendais à pire. Nous sommes donc repartis avec uniquement du beurre salé et le sourire, les uns car Bretons et donc très contents de cette situation, moi car bien soulagé que la situation ne soit pas plus grave.

C'est ça aussi le quotidien du commandant, entre deux décisions importantes et deux catastrophes évitées il faut aussi s'occuper de mille petits détails insignifiants, c'est souvent fatiguant mais parfois cocasse et rafraîchissant.

*Commandant Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN*

Jacques Loiseau

Hommage

Le commandant Jacques LOISEAU nous a quitté le 9 août 2025. De nombreux membres de l'AFCAN ont eu «affaire» à lui à un moment donné au sein de l'association. Ce qui a créé un lien mémoriel avec Jacques. Tous les participants aux Assemblées générales de l'AFCAN se rappelleront de sa voix, son humour, mais aussi de sa volonté de faire que l'AFCAN fonctionne. D'ailleurs le dernier message qu'il a envoyé au bureau le 30 juillet dernier nous informait d'un séminaire Marins Pompiers de Marseille en octobre prochain pour lequel il disait qu'il fallait y participer.

Hubert Ardillon,
Ancien président Afcan

Ci-dessous quelques mots de son associé et ami P. Molena, de son photographe préféré E. Guéguéniat (le même qui nous offre de si belles photos pour notre revue), de son compère brestois C. Loudes et d'autres membres de l'Afcan.

■ MES VINGT ANS D'EXPERTISE ASSOCIÉ AVEC JACQUES LOISEAU

J'ai rencontré Jacques en 2003, je venais de rejoindre un cabinet d'expertise comme expert salarié à Brest. Dans un premier temps affecté essentiellement à la gestion de sinistres plaisance, j'ai rapidement cherché à revenir sur les expériences professionnelles de ma carrière. C'est ainsi que j'ai rencontré Jacques qui à l'époque, intervenait dans un cabinet de capitaines experts. J'ai alors pu, moi aussi, prêter main forte aux interventions de ce cabinet qui gérait des dossiers de sinistre concernant les navires de commerce en dommage et en responsabilité civile ou des services aux navires tels que compensations de compas, pesées des cargaisons, états de fin d'affrètement, conseil en arrimage, assistance aux commandants. Quelques mois après ce début de collaboration, le gérant de cette entité est brutalement décédé.

Jacques Loiseau et moi, quelque peu désemparés par la situation, faisant le constat que nous étions assez naturellement devenu référents dans ces dossiers sur le port de Brest, avons décidé de créer notre propre cabinet en 2006.

S'en suivront vingt années de collaboration. Lors de nos débuts, les dossiers les plus impliquants étaient les poursuites de navire pour suspicion de pollution. Mandatés par les P and I des armateurs pour venir en soutien technique des avocats, l'essentiel de nos interventions consistait à suivre les enquêteurs des inspecteurs des Affaires maritimes. De défendre les équipages



dans la mesure ou les pollutions alléguées n'avaient pas un caractère volontaire, ou bien étaient consécutives à des défaillances des systèmes de traitements des effluents. Il était difficile d'admettre la logique du droit français dans laquelle le responsable, pour ne pas dire coupable, était le capitaine du navire.

Nous avons souvent été confrontés à des pollutions consécutives aux changements de combustibles pour entrer dans les zones SECA qui étaient en application à l'entrée de la Manche. L'enfer est pavé de bonnes intentions.

Pour nous, le plus frustrant de ces dossiers était notre statut quand nous intervenions en support des avocats de la défense au tribunal, nous n'avions qu'un statut de témoin, alors que l'officier des douanes, péremptoire dans l'analyse des photos aériennes, avait le statut d'expert.

Nous n'avons qu'une seule fois obtenu une relaxe en première instance qui a été de toute façon annulée en appel. Le seul point peut-être positif est que l'évolution exponentielle des amendes ait manifestement diminuée de façon drastique les infractions en la matière, au moins au large des côtes bretonnes.

Je vous épargne les missions du quotidien que les lecteurs de AFCAN info connaissent mais qui nous permettaient de rester au contact des équipages pour lesquels Jacques Loiseau avait tant d'empathie.

Comme pour tous ceux qui l'on connus, le décès de Jacques me fait beaucoup de peine.

Brest le 16-09-2025
Pierre Molena

■ UNE PRÉSENCE, UNE GENTILLESSE !

J'ai rencontré Jacques il y a quasiment vingt ans sur les quais, lorsque je faisais des photos. Puis il m'a fait rentrer dans sa société d'expertise en 2022, dans laquelle je fais quelques piges, car je n'y suis pas actionnaire.

Durant des années, on se voyait aussi une ou deux fois dans la semaine en dehors des heures «ouvrables» en passant un bon moment dans un café du port, en compagnie de son co-actionnaire PM. Nous passions de bons moments à écouter Jacques, qui à grands renforts de gestes, d'onomatopées et d'éclats de rire avec sa grande voix, nous racontait les grands moments de sa carrière. C'était souvent irrésistible, et pourtant très instructif. Et quelle présence, quelle gentillesse. Parfois lorsque son compère Pierre était en mission et que Jacques se retrouvait seul en fin d'après-midi, je recevais un SMS dans lequel était inscrit : Erwan, je meurs de soif !

Ces deux compères étaient bien plus qu'amis.

Jacques a, durant des années, entretenu un « journal de bord » quotidien dans lequel il racontait ses traversées au jour le jour, les histoires du bord, les escales, les soucis aux escales, etc. Il me l'a prêté, je m'en suis vraiment régalé. Comme je regrette de ne pas en avoir fait de copies. Il était d'un très grand format que ne passe pas dans les photocopieuses. Je pensais avoir le temps de le lui redemander, car mon frère imprimeur m'aurait fait ça.

D'ailleurs, je crois que PM qui nous lit serait beaucoup plus à même de parler de lui, car ensemble, durant vingt ans, ils ont effectué, à l'occasion d'escales de navires en avarie ou encore soupçonnés de pollution, de très nombreuses missions en commun, souvent des sujets compliqués qui se finissaient souvent en grands fous rires, tel était l'humour de Jacques.

Une fois, il y a à peu près huit ou dix ans, PM était absent, et un navire soupçonné de pollution avait été dérouté sur rade. Jacques m'avait donc appelé pour l'assister dans sa mission à bord. Ce fut ma première mission à bord d'un navire avec Jacques. Un succès d'ailleurs, puisque le navire a été libéré.

Erwan Guéguénat

■ « UN PHARE QUI A DÉCIDÉ, SANS NOUS PRÉVENIR, DANS UN DERNIER PIED DE NEZ, DE PARTIR AU PARADIS DES MARINS »

Sacré Jacques. De sa grande voix de ténor, combien de fois n'ai-je pas entendu m'engueuler, toujours droit dans les yeux : « Mais enfin Erwan, je ne comprends pas pourquoi tu t'intéresses tant aux bateaux...Mais bon sang, intéresse-toi aux filles ! Ah, si j'avais ton âge ! ». Que de parties de rigolade !

Bien entendu, je naviguais encore lorsque je l'ai connu. Je lui racontais les innombrables aventures et presque catastrophes survenant à bord de la drague *Samuel de Champlain*, dont j'étais chef mécanicien. Il rigolait, tournait presque tout à la dérision, même s'il hallucinait parfois en écoutant mes récits.

Mais ce que je préférais avant tout, c'était l'écouter raconter ses aventures ! Je les buvais jusqu'à la dernière goutte. Et j'en redemandais.

Comme l'histoire du fameux saucisson suspendu à la place du portrait de Hassan II ! La terrible mésaventure du second mécanicien Jos Guillou du *Al Ghassani* de Marphocéan, boîte dans laquelle naviguait Jacques à l'époque (PJ).

Jacques était intarissable sur ce sujet. Et déjà très humain aussi, car ce fut lui qui retrouva pour Jos Guillou un embarquement chez ... Cousteau. Jacques me confiait que ce gars a adoré naviguer sur la *Calypto* durant le reste de sa carrière, reconversion réussie tout à fait due au hasard, et aussi quelque part grâce à Allah. Il était toujours étonné que moi, petit jeune, connaisse cette histoire, mais je lui répondais que j'étais un lecteur assidu du *Marin* depuis 1971 (j'avais six ans), après le terrible naufrage du *Maori*. Intarissable aussi sur la Caennaise, bien sûr ! Passionné de cargos, j'ai toujours préféré ceux des années 70, dont les fameux *Neptun 421* de chez Neptun Rostock qui sont pour moi parmi les plus élégants jamais construits. Et il se fait que Jacques avait commandé ces navires, dont le *Thésée*. Un très beau sujet ! Il fut étonné que je connaisse cette série « 421 ». Des heures durant à l'écouter narrer ses aventures sur ce navire, les relations avec « la boîte », les agents, les dockers, les Kroomans, la douane, les opérations de récupération de ses hommes dans les geôles afin de pouvoir appareiller à l'heure. Et j'en passe, comme je regrette de ne pas l'avoir enregistré. Et tout cela avec de grands gestes, d'expressions, de

rires, de « Et attend, je ne t'ai pas tout dit, voici le meilleur ! ».

L'affaire du *Tanio* aussi, lorsqu'il avait été contraint, avec l'AFCAN, de prendre la défense de l'épouse du commandant disparu, car une avocate de la partie civile, future ministre de l'écologie, voulait s'attaquer à cette pauvre veuve, au motif que son homme n'était « que disparu », et qui, par conséquent, aurait pu s'enfuir dans un pays d'accueil. Jacques était profondément humain, et l'injustice le révoltait plus que tout.

Jacques avait aussi commandé les gros « CONRO » de la Delmas. On rigolait toujours de cette boîte qui fut à un moment très prisée : « Mais enfin Jacques, on ne prononce pas Delmas, on prononce Delmââs ».

Bien entendu, Jacques s'investissait aussi beaucoup pour prendre la défense des commandants confrontés aux situations intenable imposées par les autorités, telles que la présence de clandestins à bord, à l'image du *Saar Breda* en PJ. « Mais enfin Erwan, tu n'as rien d'autre à faire que de plonger dans les archives du Marin ? Intéresses-toi aux G..., bon sang ! » Puis il partait dans l'histoire rocambolesque du fameux Tonton du *Saar Breda*.

Mais Jacques était aussi un type très sérieux. Lors de procès pour soupçons de pollution, je me souviens, après ou avant une audition au TGI, le croiser sur les quais en compagnie de tout un tas de types en costard cravate, des avocats, des agents, des experts, etc. Et là je ne le dérangeais pas, c'était du sérieux ! Avant que Pierre et lui ne s'attellent, à l'issue de ces longues procédures, à la rédaction de centaines de pages de rapports. Je ne suis donc pas étonné qu'entre ces deux hommes se soit forgée une quasi fraternité. Ils étaient des petits qui se battaient de toutes leurs forces pour défendre les intérêts de capitaines confrontés à des procureurs ne visant que leur Graal, « se faire à tout prix un capitaine pollueur ». Étape indispensable pour accélérer une promotion.

Je crois que j'aurais adoré naviguer avec Jacques comme tonton. J'ai navigué d'ailleurs avec quelques Vieux de sa génération, ce qui nous donnait l'occasion de bien rire parfois. Ainsi un jour je lui parlais d'un certain GH, surnommé « Casque à pointe » en raison de ses origines alsaciennes. J'ai apprécié ce tonton, et Jacques l'appréciait beaucoup aussi. L'occasion de nous raconter quelques anecdotes. Un jour, je raconte la chose suivante à Jacques : Ce fameux GH m'avait connu

comme ouvrier mécanicien. C'était vers 1992/1994, j'étais zef. Un soir, le commandant GH, qui se trouvait à la buanderie, m'interpelle. « Ah Guéguéniat, vous tombez bien ! Ça fait deux fois que je mets mon linge à laver dans cette machine, il en ressort plein de lessive, et sec ! Je n'y comprends rien. Vous qui avez de bonnes relations avec le chef mécanicien [ce qui n'était pas son cas], pourriez-vous lui en jeter un mot ? » Et ma réponse : « C'est normal Commandant, ce n'est pas un lave-linge, c'est un sèche-linge ». Quel fou-rire avec Jacques ! (Puis des années plus tard avec GH).

Jacques adorait continuer son activité chez les Experts Maritimes Associés. C'était un but pour lui, Pierre vous le dira encore mieux que moi, Jacques donnait beaucoup de son temps et de son expérience dans cette société. J'aimais y passer presque chaque matin, même sans affaires en cours, juste pour passer un bon moment au bureau, et écouter Jacques, qui arrivait à travailler et faire rire en même temps. Et parfois je repartais avec une affaire. Et, dans ce cas, j'entendais de sa grande voix l'inévitable : « Va, et rapporte ! », expression suivie d'un éclat de rire qui restera gravé.

Lorsque je passais au café, je m'asseyais sur une chaise située entre son bureau et le photocopieur. Et parfois il imprimait un papier. Toujours le même cérémonial : J'attrapais la feuille, me levais, et la déposais sur son bureau avec le traditionnel : « Commandant, un câble pour vous ». Façon Radio chez Tintin. Et déjà de grands rires.

L'immeuble où est situé le bureau des Experts Maritimes Associés possède trois portes d'entrée, dont l'une située quai de la Douane, et l'autre située rue Commandant Malbert. Jacques et Pierre n'ont jamais voulu domicilier leur entreprise « Quai d'un truc qu'ils n'aiment pas par-dessus tout ». Leur boîte est donc domiciliée rue Commandant Malbert. Ça aussi c'est de l'humour à l'état brut, je vous ai d'ailleurs trouvé une illustration des relations Marine marchande / Douane pas toujours au beau fixe, c'est aussi en PJ.

Jacques, Pierre et moi nous nous croisions aussi parfois sur le marché du dimanche. Toujours un grand plaisir d'échanger quelques mots. Jacques était toujours d'une grande élégance, toujours avec un mot sympa aux commerçants

chez qui il prenait deux poireaux, trois tomates, des patates. Car Jacques, malgré sa prestance, son expérience, n'avait pas la grosse tête.

Jacques aussi, à chaque fois, voulait m'inviter à vos repas à Port-La-Forêt. Je commençais déjà par le corriger, en lui expliquant qu'en langage de la haute, on ne dit pas « Port-La-Forêt » mais « Port-Laf' ». Donc premier éclat de rire. Et ensuite je lui expliquais que ce n'était pas parce que j'envoyais des photos à l'AFCAN, que je payais ma cotis', que je lisais assidûment la revue, que j'étais pour autant capitaine. C'est la seule chose que j'ai toujours refusée à Jacques, malgré son insistance, car il me rabâchait que certes je n'étais pas capitaine, mais que j'avais le brevet de C2.

Mais Jacques avait aussi su préserver une autre vie, l'aide aux personnes handicapées, sa famille, sa passion des chevaux. Comme j'aimais le charrier : « Jacques, j'adore le cheval, surtout dans mon assiette ». Effondrement garanti. Jacques était un humain comme on en rencontre peu dans une vie. Cet homme m'a bien fait rire. Mais au-delà de l'humour, il m'a surtout énormément appris, professionnellement comme humainement. Il est presque un phare qui a décidé, sans nous prévenir, dans un dernier pied de nez, de partir au paradis des marins.

Erwan Guéguéniat

■ « JACQUES ÉTAIT UNE BOULE D'ÉNERGIE, IL RAISONNAIT JUSTE ET SAVAIT ALLER À L'ESSENTIEL »

En plus de ses missions d'expert maritime il a donné énormément de temps à l'AFCAN.

Membre, vice-président, président. Témoignage devant la commission d'enquête sur l'*Érika*, relations avec VIGIPOL, rectification du rail d'Ouessant sont quelques-unes de ses actions.

Dans un autre domaine il dirigeait des sorties équestres pour des enfants autistes.

Notre collaboration a duré plusieurs années et ne m'a laissé que de bons souvenirs

*Christian Loudes,
membre Afcan*

■ « JACQUES EXCELLAIT DANS L'EXERCICE DE LA COMPENSATION DU COMPAS »

J'ai rencontré Jacques lors d'une escale à Brest en 1998. J'avais été promu commandant l'année d'avant. Je ne connaissais pas l'AFCAN. Il ne m'a pas laissé le choix : « Tu adhères jeune ! ». Ce qui je fis bien sûr.

En 2006, à la fin d'un arrêt technique chez Sobrena à Brest, il est venu titiller les aimants de notre compas magnétique. Nous sommes repartis avec une belle courbe, faut dire qu'il excellait dans cet exercice.

Je retrouvais Jacques avec toujours autant de plaisir lors des assemblées générales ou réunions/repas à Port-La-Forêt.

Nous avons même donné ensemble un cours à l'Université de droit à Brest. Le cumul de sa grande mais ancienne expérience de navigant avec la mienne moins importante mais plus fraîche avait ravi nos élèves, du moins c'est ce qu'on pensait en voyant leurs mines réjouies jusqu'à ce qu'on apprenne qu'ils souriaient car ils partaient en vacances juste après notre intervention. Nous avons terminé sur le port autour d'une bonne table. Jacques connaissait les bonnes adresses.

Bon vent Jacques, tu mérites un quai à ton nom sur le port de Brest !

*Bertrand DERENNES,
secrétaire général Afcan*

■ « LA NAVIGATION AVEC JACQUES A TOUJOURS REPRÉSENTÉ BIEN PLUS QU'UN SIMPLE TRAVAIL : C'ÉTAIT UN VÉRITABLE COMPAGNONNAGE, FAIT DE CONFIANCE, D'ENTRAIDE ET DE COMPLICITÉ AUSSI »

« Nous avons été lieutenant ensemble à la Transat à une époque où l'avancement y était complètement stoppé. De nombreux voyages ensemble sur les premiers navires automatisés à l'époque des *Suffren* et *Rochambeau* dans les années 70/74 où nous étions devenus presque des « titulaires » ... nous présentions même nos plannings d'embarquements prévisionnels à l'armement pour approbation à une époque où on nous appelait « officier de conduite ! »

Puis, un grand hasard nous a fait nous rencontrer à La Ciotat au chantier où se

terminait le *Monge* et où Jacques suivait la construction du sister-ship le *Razi* sous un autre pavillon.

Nous avons donc navigué ensemble (c'est le terme employé), on s'est remplacé comme lieutenant puis... en tant que commandants, longtemps après on s'est retrouvé d'abord sur l'*Ébée* à Caen, qui n'était que l'ancien *Suffren*, où il m'avait invité à l'inauguration alors que je commandais le *Duc de Normandie* à Ouistreham, ma femme s'en souvient encore !

Ensuite, en tant que membres de l'AFCAN nous étions parmi les premiers adhérents et aussi les plus jeunes lors des premières AG où nous rencontrions certains « vieux » commandants de la

transat qui ne nous avaient pas toujours « facilité la vie à bord. » On en rigolait beaucoup ensemble.

Personnellement j'avais bien apprécié ta présidence de l'AFCAN entre autres lorsque nous avons été auditionnés ensemble à la Chambre des députés sur le naufrage de l'*Érika* par la commission Ledrian. Je viens de relire le rapport 2000/2535 (« Après L'*Érika*, l'urgence » Auditions volume 1 tome II pages 145 à 155) nous concernant : pas un d'entre nous capitaines, aujourd'hui n'aurait à changer un seul mot de nos expertises publiquement exprimées. Les députés en ont pas mal appris ce jour-là (23.2.2000) sur l'AFCAN et l'ISM croyez-moi !

La navigation avec Jacques a toujours

représenté bien plus qu'un simple travail : c'était un véritable compagnonnage, fait de confiance, d'entraide et de complicité aussi. Ensemble, nous avons affronté les aléas des avaries à la mer sur ces navires les plus modernes au monde à l'époque, partagé les passations de quarts nocturnes, et perfectionné notre maîtrise des nouvelles technologies de bord ... c'étaient quand même les tout premiers navires dits « automatisés », et surtout, toujours dans la bonne humeur, grâce à toi !

Adieu Jacques.

Bertrand Apperry

CESMA

30^{ème} COUNCIL MEETING & AGA

15/16 MAI 2025, LISBONNE, Portugal

Les 15 et 16 mai derniers, CESMA tenait son Conseil et Assemblée générale à Lisbonne, ville maritime s'il en est. L'organisation avait été confiée à l'association SINCOMAR, association portugaise de capitaines, basée à Lisbonne. Le lieu avait également été choisi parce que c'était la 30^{ème} Assemblée, et nous avons la possibilité de la tenir dans les locaux de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM), un lieu symbolique pour les capitaines européens.



■ COUNCIL MEETING

Après quelques consignes de sécurité, le Conseil est accueilli par le président de SINCOMAR, le capitaine José TEXEIRA :

Bienvenue à la 30^{ème} réunion du Conseil d'administration de CESMA

C'est avec grand plaisir que SINCOMAR accueille tous les délégués et invi-

tés dans la belle ville de Lisbonne. Cette étape importante reflète notre engagement commun en faveur de l'excellence maritime, de la coopération et du progrès. Que votre séjour ici soit inspirant, productif et enrichi par l'esprit d'amitié et de collaboration.

Merci beaucoup pour votre présence et nous espérons que vous aurez le temps d'explorer la ville de Lisbonne.

Puis, le président, le capitaine Dimitar DIMITROV a ouvert la 30^{ème} réunion du Conseil de CESMA dans les installations de SINCOMAR/FESMAR. Il a d'abord exprimé ses remerciements au NVKK pour l'organisation du précédent Conseil et de l'Assemblée générale à Rotterdam l'année dernière.

Cette année marque le 30^{ème} anniversaire de CESMA. Le monde change chaque

jour et très vite. Nous devons ajuster nos connaissances professionnelles. Nous pouvons aussi devenir plus forts si nous sommes ensemble. C'est la voie à adopter afin d'aider nos membres à rester le plus en sécurité possible.

Après avoir remercié SINCOMAR pour son organisation, le président capitaine Dimitar DIMITROV a déclaré ouvert le 30^{ème} Conseil de CESMA, ne doutant pas que les discussions porteront sur des sujets importants pour les marins et les capitaines.

CESMA est composé de 21 associations de capitaines représentant 15 pays européens, plus le Monténégro qui ne fait pas encore partie de l'UE. La plupart des associations étaient présentes, ou représentées pour deux d'entre elles. Nous étions 19 représentants, certaines associations ayant délégué plusieurs capitaines.

Des excuses ont été envoyées par les membres n'ayant pu venir pour des raisons professionnelles (majoritairement car en mer), économiques ou personnelles. Ce fut le cas pour la Finlande - HSF, l'Italie - IYM, la Lettonie - LKKA, la Lituanie - LCC, le Monténégro - UPKCG, la Roumanie - ANCR. Une attention particulière a été accordée au courrier reçu deux jours avant le Conseil de la part de l'Italie-CTPC dont la nouvelle présidente, la capitaine Milenia MODUGNO, n'a pas pu venir comme souhaité en raison d'un accident. Il est à noter que l'IFSMA et l'EMPA, invités à l'Assemblée générale du 16 mai, ont délégué le capitaine Jim SCORER pour l'IFSMA et le capitaine Erik DALEGE pour l'EMPA.

Puis comme à l'habitude, chaque membre du conseil se présente et mentionne l'association de capitaines et le pays qu'il représente.

À la fin de la présentation, une minute de silence a été observée à la mémoire du capitaine Croate Juraj KARNINCIC, décédé en janvier. Le capitaine Darko GLAZAR, président de ZHUPK - Croatie, a prononcé les mots suivants :

Juraj KARNINCIC est né à Bol en 1945 dans une famille engagée dans la pêche et le transport maritime. Il est décédé en 2025.

Il a complété l'école secondaire maritime, département nautique, à Split, et l'École maritime supérieure à Rijeka. En 1964, il débute sa longue carrière en embarquant comme cadet.

Il réussit son examen de capitaine à l'âge de 26 ans et est promu capitaine à 31 ans. Il a passé la majeure partie de sa carrière

maritime à naviguer sur des navires de la « Jugolinija » de Rijeka et, vers la fin de sa carrière, il a navigué sur des navires battant pavillon étranger.

Il commanda le navire-école Vila Velebita de l'École maritime de Bakar, une école avec une tradition de 176 ans.

Il a longtemps été président de l'Association des capitaines de l'Adriatique Nord et a écrit des articles professionnels pour diverses revues spécialisées et plateformes en ligne.

Avec son esprit joyeux et son plaidoyer actif pour la protection de l'honneur de la profession maritime et la valorisation du patrimoine maritime, il était très apprécié au sein de la communauté maritime de Rijeka et au-delà.

Selon ses mots, tirés d'une interview :

« Naviguer sur la mer est une inspiration pour tout le monde. Pour moi, la mer est mon amour, elle fait partie de mon âme, la mer est mon métier et j'aime tout ce qui est étroitement lié à la mer et aux navires. Quand vous êtes sur un bateau quelque part sur l'un des trois océans, vous savez, parfois vous vous sentez impuissant en vous voyant sur cette vaste étendue. Mais ces océans sont aussi incroyablement beaux, surtout la nuit lorsque vous regardez le ciel, les étoiles et les planètes. Reconnaître quelle planète est laquelle, à ce moment-là, vous vous sentez comme un véritable capitaine de navire – un capitaine qui a confiance en lui, qui respecte la mer et qui aime le monde entier... »



Sous-comité Résolutions

Le capitaine DIMITROV, président, propose la création d'un Sous-comité en charge de l'écriture des résolutions adoptées pendant l'Assemblée générale. Proposition adoptée à l'unanimité.

Le premier Sous-comité est composé comme suit :

Capitaine Bill KAVANAGH, IIMM – Irlande

Capitaine Trevor CROWLEY, IIMM – Irlande

Capitaine Wilhelm MARTENS, VDKS – Allemagne

Finances (présentation par le secrétaire général)

a- 2024

Au total des deux comptes (Courant et Epargne), on constate une différence positive d'environ 8 000 euros entre décembre 2023 et décembre 2024. En décembre 2024, nous disposons, compte courant et compte épargne confondus, de plus de 5 ans de budget en réserve.

En ce qui concerne les actifs, il reste suffisamment de plaques et de cravates pour une année supplémentaire. Le conseil devra envisager un réapprovisionnement à partir de l'automne prochain.

Produits : même s'il manque une souscription, nous sommes au-dessus de ce qui a été budgété. Les intérêts du compte épargne ont été de 884 euros.

En ce qui concerne les dépenses, le loyer du bureau à Amsterdam n'a pas varié, toujours 1 000 euros l'année. Pour le site Web, la moitié de ce qui était prévu au budget a pu être économisé du fait de la fermeture du compte de l'ancienne adresse email (via supplier.nl). Pour les frais de déplacement des membres du Bureau, nous sommes très en dessous du budget, n'ayant eu que très peu de déplacements à financer en 2024, et la réunion du Conseil d'administration a été réalisée en vidéo. Le coût de l'Assemblée générale a été très proche de ce qui a été budgété, l'association NVKK ayant eu besoin d'aide pour son organisation. D'autre part, les membres du Bureau venant à l'AGA ont partagé leur frais pour moitié entre le CESMA et leur propre association. Le coût de la Newsletter est stable, en fonction du coût de l'affranchissement.

b- 2025

Souscriptions : en raison du dépassement de 1 000 euros par rapport au budget en 2024, il est proposé de modifier le budget 2025 à 17 500 euros. Au 1er mai, il manque 2 000 euros, 5 associations n'ayant pas encore transféré leur cotisation.

Dépenses : le budget internet est donc diminué de ce qui était auparavant versé au site internet précédent : previder.nl. En dépenses diverses, il a été dépensé 394 euros pour acheter les casquettes Cesma que nous avons avec nous ce jour pour

distribution aux membres présents, ainsi que 661 euros pour des foulards, sur les mêmes tons que les cravates, foulards commandés mais malheureusement, non encore reçus à ce jour. L'achat de foulards a été décidé du fait que de plus en plus souvent, nous avons des capitaines féminins parmi les membres présents au Conseil et à l'Assemblée.

c- 2026

Souscriptions : en raison du montant du compte épargne, il n'est pas proposé de les augmenter, ni de les diminuer.

Dépenses : Il est proposé d'augmenter à nouveau la ligne budgétaire Assemblée générale, car il semble qu'il soit de plus en plus difficile de trouver des sponsors couvrant la totalité des frais d'organisation.

En conclusion, les documents financiers ont été adoptés.

Rapport d'activités (présentation par le secrétaire général Hubert Ardillon)

Tout d'abord, un remerciement à ceux qui envoient un rapport, même condensé, après une participation à une réunion dans leur propre pays.

Ceci est très important pour plusieurs raisons :

- Lorsque CESMA est informé d'une participation à une réunion, elle est enregistrée et publiée dans la Newsletter trimestrielle.
- S'il existe un rapport, il est également publié.
- Lorsqu'une autre association lit ce rapport ou cette participation, cela peut donner une idée pour organiser ou participer à une réunion sur le même sujet.
- Dès qu'il y a participation au nom de votre association, en tant que membre du CESMA, il y a participation également au nom du CESMA.
- Et même s'il s'agit d'une rencontre nationale, il est également important que les autres associations sachent ce qui se dit et/ou se fait dans un autre pays.
- A titre d'exemple, le secrétaire général était une semaine plus tôt à la 1 000^{ème} réunion de la Commission centrale de sécurité des navires à Paris. Et ce qui a été abordé lors des présentations qui ont été faites peut constituer un intérêt important pour les marins et capitaines européens.
- Dernier point, mais peut-être pas le moindre, il peut être envisagé de partager les frais de déplacement entre votre association et le CESMA.

Autre point organisationnel, lorsque des membres du Board de CESMA se rendent à une conférence en Europe, nous pourrions en profiter pour tenir une réunion avec l'association locale de capitaines.

Il n'existe pas de liste exhaustive des sujets qui nous intéressent. Bien entendu, le sujet principal de discussion est actuellement le transport maritime écologique. Cela est dû à l'objectif fixé par la Commission européenne. Mais d'autres sujets comme la sûreté, notamment la cybersécurité, la sécurité à bord en mer et en escale, ainsi que dans les ports et terminaux, les navires automatiques (MASS) sont également d'actualité.

Concernant la sécurité, il n'est pas toujours très facile de comprendre, voire de faire confiance à ce qui se dit. Les armateurs disent par exemple qu'il est hors de question de faire transiter leurs navires par la mer Rouge mais plutôt par l'Afrique du Sud, mais ils oublient souvent de dire que cela dépend du pavillon du navire.

Mer Noire : il semble que l'on n'en parle plus, mais il est vrai que c'est en Europe de l'Ouest, et il semble que cette partie de l'Europe ne se sente pas vraiment concernée.

Mer Baltique : de forte actualité en début d'année, mais il semble que rien d'assez fort n'ait été trouvé contre les navires poursuivis par les autorités locales, et donc cela tombe un peu dans l'oubli. Cependant, la flotte fantôme existe toujours, avec les risques associés pour l'environnement. Et de temps en temps, nos collègues finlandais nous font parvenir des nouvelles sur ce sujet, très préoccupant pour la Finlande.

Enfin toujours sur la sécurité, j'ai entendu il y a quelques jours que pour un navire chargé d'hydrogène liquide, la sécurité n'est pas vraiment un problème car ces navires n'auront pas une seule coque, ni même une double coque, mais une conception à trois ou quatre coques – pour des raisons de température. Mais on a vu ce qui s'est passé en début d'année au mouillage au large de Grimsby, avec un pétrolier double coque. Et je me souviens très bien que le pétrolier Limburg était aussi un navire double coque. Je ne suis vraiment pas sûr qu'un navire arrivant perpendiculairement à 16 nœuds ou un missile ne perforent pas 3 ou 4 coques.

Ces dernières années, peut-être une des conséquences du Covid, nous parlions avec intérêt du bien-être des marins.

C'est moins le cas de nos jours. Sauf si parler de l'humain, c'est plus parler de la présence des femmes à bord que du bien-être lui-même, même si la présence de plus de femmes dans un équipage peut certainement améliorer les conditions de bien-être.

Concernant les navires autonomes, désormais, à chaque conférence où ce sujet était abordé, on a parlé de problèmes techniques, bien sûr, mais aussi du point de vue humain, c'est-à-dire de prise de décision. En avril dernier à Paris, lors d'une journée consacrée aux drones, tous les intervenants, marine marchande et marine militaire, ont déclaré qu'il y avait (et aurait) toujours besoin de l'humain, commandement et principalement prise de décision. Cela est probablement plus important pour les marines militaires, car la décision de combattre (ou non) doit être prise de toute urgence. Mais ce qui est important c'est que pour un drone lancé en pleine mer, il y ait un humain, disons un capitaine, prêt à contrôler et à prendre des décisions, et le plus souvent pas très loin du drone.

Autre sujet : les compétences des gens de mer, et principalement la montée en compétence ou la reconversion des gens de mer. Et de l'intérêt de pouvoir se perfectionner ou se recycler, il s'agit pour les armateurs de pouvoir retenir les gens de mer dans une carrière maritime.

En conclusion de ce rapport, au cours de l'année dernière, à l'exception de deux ou trois papiers provenant principalement du CESMA, il n'a pas été fait mention de la criminalisation des marins et des capitaines.

La semaine prochaine, le CESMA sera présent aux Journées maritimes européennes à Cork, mais les principaux thèmes des EMD concernent l'environnement.

Affaire Captain BEKAVAC

Le capitaine LAKOS, ZHUPK - Croatie, fait une déclaration sur le cas du capitaine BEKAVAC. ZHUPK soutien à la famille. En tant que CESMA, nous avons déjà envoyé une lettre à la Commission européenne en juin 2024. Pour rappel, le capitaine BEKAVAC, ainsi que le C/Off - citoyen finlandais - du navire, ont été condamnés à 30 ans de prison non pas pour contrebande mais uniquement parce qu'il est responsable, en tant que capitaine du navire, de la cargaison chargée.



Council Meetings

Le président, le capitaine Dimitar DIMITROV propose d'organiser des réunions semestrielles ou trimestrielles du Conseil d'administration par vidéo. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer de l'adresse email personnelle des participants. Ces réunions seraient concentrées sur quelques sujets seulement suivant l'actualité maritime du moment.

Il est également proposé de tenir une réunion du Conseil d'administration une à deux fois par an sur le site d'une association, et si possible en même temps qu'une réunion locale.

International Maritime Health Foundation

Le capitaine Bill KAVANAGH, IIMM - Irlande, fait une présentation de la Fondation internationale pour la santé maritime (IMHF) et du groupe d'experts de l'IMHF, informations pouvant être trouvées sur <https://imhf-portal.org>.

L'IMHF publie le « Journal International Maritime Health », fleuron de l'édition scientifique de la médecine maritime.

Les domaines professionnels concernés sont : médecine maritime, médecine tropicale, télémédecine, médecine hyperbare et de plongée, psychologie maritime, médecine offshore, toxicologie maritime, hygiène à bord des navires, services de santé portuaires, problèmes de santé dans la pêche, santé mentale en mer, promotion de la santé.

Le journal contient : articles originaux, articles de synthèse, études de cas, rapports, études pilotes, histoire de la médecine maritime, lettres à l'éditeur, divers, commentaires, annonces.

Depuis 2016, tous les articles sont disponibles sur www.intmarihealth.pl. À partir de 2019, l'intégralité du numéro peut être téléchargée en pdf sur https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health.

La Convention STCW est actuellement en cours de révision et le panel d'experts de l'IMHF participent aux ateliers. Le

contenu des cours de formation médicale doit être considérablement révisé : programmes de premiers secours élémentaires, premiers secours médicaux et soins médicaux, ainsi que les tables STCW.

Les membres de CESMA sont invités à transmettre cette information à leurs membres et à leur demander de soumettre leurs suggestions de mises à jour de formation médicale à kavanagh.bill@gmail.com.

Résolutions (revue de la 29^{ème} AGA et nouvelles propositions)

Les résolutions de 2024 ont été discutées et amendées, de nouvelles résolutions sont proposées par le capitaine Wilhelm MARTENS, VDKS - Allemagne, elles portent sur l'arrimage et la sécurisation des conteneurs et sur les sorties à terre.

Les résolutions sont rédigées par le Sous-comité créé lors du Conseil, puis elles seront présentées lors de l'AGA pour être adoptées ou modifiées par l'Assemblée.

Invitation pour 2026

Cette année, le Bureau n'a pas reçu d'invitation ferme pour la prochaine AGA. Cependant, le capitaine Giorgio RIBARIC, ZPU - Slovénie et vice-président de CESMA, a déjà commencé à investiguer en vue d'une éventuelle organisation de la 31^{ème} AGA en Slovénie.

Clôture par le président

Le Conseil est clos à 17h00 par le capitaine DIMITROV après une journée de travaux et de débats.

Captain D. Dimitrov

President

Captain H. Ardillon

Secretary General

■ ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Remarque : le 16 mai matin a eu lieu un séminaire suivi l'après-midi par l'AGA. Bien entendu, les discours d'ouverture ont été prononcés avant le séminaire. Cependant, ils sont rapportés dans les procès-verbaux de l'AGA. Les présentations du séminaire feront l'objet d'un autre rapport.

Les réunions (séminaire et assemblée) ont été tenues dans les locaux de l'AESM.

Bienvenue par M. Peter KIROV, chef du Département 2 – Sûreté, Sécurité et Surveillance.

Bonjour, chers collègues, capitaines, C'est un grand honneur d'être devant vous aujourd'hui au siège de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) ici à Lisbonne et de vous accueillir au nom de la directrice exécutive de l'EMSA, Mme Maja MARKOVIC KOSTELAC. L'ordre du jour d'aujourd'hui reflète non seulement notre engagement commun en faveur de la sécurité maritime, mais également notre ambition collective de façonner un avenir maritime plus sûr, plus intelligent et plus durable.

Au cœur de la mission de l'EMSA se trouve un objectif clair et inébranlable : renforcer la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement maritime dans l'ensemble de l'Union européenne (UE). La mission principale de l'EMSA a toujours été et continuera d'être de répondre aux préoccupations émergentes en matière de sûreté et de sécurité et de contribuer à l'harmonisation des normes entre les États membres.

L'une des plus grandes forces de l'EMSA réside dans sa capacité à rassembler l'expertise technique de toute l'UE et de l'industrie maritime. Cette approche collaborative garantit que chaque problème de sécurité est examiné sous de multiples perspectives, enrichissant nos solutions et renforçant notre résilience.

Qu'il s'agisse de soutenir la mise en œuvre de la directive sur les équipements marins, de coordonner les modifications de la législation sur la sécurité des navires à passagers ou de gérer le portail MED et son système innovant d'étiquette électronique, l'EMSA est à la pointe de l'excellence technique et de l'innovation réglementaire.

Si nous regardons l'avenir, l'EMSA relève les défis et les opportunités présentés par les nouvelles technologies. Les navires autonomes, communément appelés MASS, ne sont plus une vision lointaine. L'EMSA a développé un outil pilote d'évaluation basé sur les risques pour aider les États membres à naviguer dans les complexités du MASS, garantissant que la sécurité reste primordiale alors que nous innovons. La transition vers des méthodes de propulsion plus propres est tout aussi importante. L'EMSA a ouvert la voie en relevant les défis de sécurité liés aux systèmes de batteries, à l'électricité à quai et au transport

de véhicules à carburant alternatif. Ces efforts ne portent pas uniquement sur la conformité : ils concernent également le leadership en matière de durabilité et de sécurité.

Grâce à sa participation à des projets de recherche et à des comités consultatifs financés par l'UE, l'EMSA continue de surveiller et de façonner le développement de nouvelles technologies, garantissant ainsi que l'innovation et la sécurité vont de pair.

Cependant, aucune technologie n'est viable ou réalisable si l'on ne met pas au centre le facteur humain. Gardant cela à l'esprit, l'EMSA soutient également les États membres et la Commission dans le processus de révision complète de la convention et du code STCW. Cette révision est cruciale pour protéger les gens de mer et relever les nouveaux défis auxquels est confronté l'élément humain à bord des navires. Alors que nous regardons vers l'avenir, il est essentiel de prendre en compte les conclusions des études de l'EMSA sur le MASS et les carburants alternatifs. Ils fournissent des informations précieuses qui peuvent nous guider dans la mise à jour de la Convention et du Code STCW afin de garantir qu'ils restent pertinents et efficaces. En intégrant ces résultats, nous pouvons mieux équiper nos gens de mer pour répondre aux demandes changeantes de l'industrie maritime, garantissant ainsi leur sécurité et leur bien-être. Cet examen complet ne concerne pas seulement la réglementation ; il s'agit de protéger les personnes qui constituent l'épine dorsale du commerce et des transports mondiaux.

Dans le monde interconnecté d'aujourd'hui, la cyber sécurité maritime est devenue un pilier essentiel de notre cadre de sécurité. L'EMSA renforce activement la sensibilisation à la cyber sécurité et l'échange d'informations dans le domaine maritime de l'UE. Du soutien au comité MARSEC au développement de formations via l'Académie EMSA, en passant par le développement d'une plateforme de partage d'informations sur les menaces de cyber sécurité dans le domaine maritime, l'Agence soutient les États membres et la Commission avec les outils et les connaissances nécessaires pour contrer les cyber menaces. De plus, le rôle de l'EMSA dans les inspections de sécurité maritime et son soutien à la mise en œuvre de la législation

de l'UE garantissent que nos ports et nos navires restent sécurisés, résilients et préparés aux défis de demain.

L'ordre du jour d'aujourd'hui reflète l'étendue et la profondeur du travail de l'EMSA. De l'étude STEERSAFE à la sécurité des carburants alternatifs en passant par les services de surveillance numérique présentés lors de votre visite au Centre de services de soutien maritime, nous sommes témoins de l'impact de la boîte à outils de l'EMSA à la disposition des autorités des États membres. La présentation du professeur Jorge ANTUNES sur les pratiques de navigation et l'efficacité énergétique enrichira davantage notre compréhension de la façon dont le comportement opérationnel influence la durabilité.

Cette Assemblée du CESMA offrira une plateforme de dialogue, de réflexion et d'initiatives prospectives. C'est grâce à une telle collaboration que nous continuons à construire un secteur maritime européen qui soit non seulement sûr et sécurisé, mais également tourné vers l'avenir et uni.

Réaffirmons notre engagement commun en faveur de la sécurité maritime, de l'innovation et de la coopération. Le travail de l'EMSA témoigne de ce que nous pouvons réaliser lorsque l'expertise, la vision et la collaboration s'unissent.

Merci de votre attention et j'attends avec impatience les discussions et les idées fructueuses qui seront présentées aujourd'hui.



Puis le capitaine Antonio CANECO, vice-président de SINCOMAR :

Distingués invités, estimés collègues et chers amis,

C'est un grand honneur et un privilège de vous accueillir à la 30^{ème} Assemblée générale annuelle de CESMA, organisée cette année par SINCOMAR dans la ville historique et maritime de Lisbonne.

Ce rassemblement témoigne de trois décennies de dévouement, de collaboration

et de leadership dans l'industrie maritime européenne.

Au fil des années, CESMA s'est imposé comme une voix forte et unie pour les capitaines de navires, défendant la sécurité, le professionnalisme et l'avancement de notre industrie dans un monde en constante évolution.

Lisbonne, ville dotée d'une riche tradition maritime, nous rappelle le rôle central que les capitaines ont joué dans l'histoire maritime.

De l'ère des découvertes à l'ère moderne, la navigation, le commerce et l'innovation ont toujours été au cœur de notre métier.

Aujourd'hui, alors que nous sommes confrontés à de nouveaux défis et opportunités, depuis les progrès technologiques jusqu'aux changements réglementaires et aux responsabilités environnementales, nous devons continuer à travailler ensemble pour tracer la voie vers un avenir durable et sûr.

CESMA nous offre une plate-forme cruciale pour échanger des idées, partager des expertises et renforcer les liens entre les capitaines de navires à travers l'Europe.

Je suis convaincu que notre discussion contribuera à des progrès significatifs dans notre mission commune.

Et le capitaine Dimitar DIMITROV, président du CESMA a ouvert la journée avec les mots suivants :

Cher Monsieur KIROV, directeur exécutif adjoint de l'EMSA, cher Capitaine TEXEIRA, Président de SINCOMAR, cher Capitaine Jim SCORER, secrétaire général de l'IFSMA, cher Capitaine Erik DALEGE, président de l'EMPA, distingués invités, chers collègues capitaines - présidents et représentants des membres de CESMA,

Réunis dans l'une des villes les plus traditionnelles au monde en matière d'industrie maritime, Lisbonne, nous sommes heureux de célébrer le 30^{ème} anniversaire de CESMA. Le CESMA a été fondé en 1995 et représente vingt et une associations de capitaines de navires, ainsi qu'un certain nombre de membres individuels, dans seize pays de l'Union européenne et de la future UE. Les objectifs sont de représenter les capitaines de navires de l'UE auprès de la Commission européenne et de faire entendre leur avis au Parlement européen.

Les objectifs de l'Organisation (issus des statuts de CESMA) sont les suivants :

- Prendre en compte, maintenir et protéger les intérêts professionnels et le statut des capitaines de navires européens vis-à-vis des organismes professionnels, politiques, administratifs et économiques existant dans l'Union européenne.
- Travailler en collaboration avec les organismes mentionnés ci-dessus afin d'améliorer la sécurité maritime et de protéger l'environnement marin dans les eaux européennes, adjacentes et internationales.
- Travailler dans le meilleur intérêt des capitaines de navires européens du monde entier.
- Promouvoir l'établissement de règles efficaces garantissant des normes maritimes professionnelles élevées et des effectifs appropriés pour les navires battant pavillon d'un pays européen.
- Conserver et développer les connaissances et expériences maritimes les plus élevées en promouvant une éducation et une formation maritimes efficaces et communes en Europe.
- Informer le public de l'Union européenne sur les problèmes de sa marine marchande et ceux concernant les capitaines de navires en particulier.
- Tenir les membres informés des activités en cours et rechercher une position commune sur toutes les questions pertinentes.
- Coopérer avec tous les organismes internationaux liés aux affaires maritimes tels que l'OMI, l'OIT et l'IFSMA.
- Assister les collègues capitaines qui rencontrent des difficultés dans les ports à la portée des nations représentées par les associations membres du CESMA.

La situation politique difficile actuelle dans le monde avec la guerre en Ukraine et dans la bande de Gaza, les actions des Houtis du Yémen dans la mer Rouge et dans le golfe d'Aden et les attaques contre les transports maritimes, les tensions entre l'Inde et le Pakistan, le début de la guerre commerciale avec l'augmentation des droits et taxes entre les pays et les régions, la reprise des attaques de piraterie et des vols en Asie du Sud-Est, en Afrique et dans d'autres zones sensibles créent une incertitude dans le commerce mondial, le commerce maritime mondial et l'industrie du transport maritime dans son ensemble. D'un autre côté, le déclin de l'intérêt pour la profession maritime dans les nations maritimes traditionnelles oblige les armateurs à rechercher

des ressources humaines dans de nouveaux pays sans traditions en matière d'éducation et de formation maritimes, internationalisant ainsi davantage les équipages à bord des navires. Conjointes à de nombreux autres facteurs tels que l'automatisation, la numérisation, le développement et la mise en œuvre de carburants alternatifs, les tendances mentionnées ci-dessus mettent au défi les capitaines et leur travail à bord des navires. À l'OMI, un processus de révision de la convention STCW est en cours et nous espérons que dans les années à venir, des amendements à la convention seront adaptés aux nouvelles réalités du transport maritime et aux exigences en matière d'éducation et de formation maritimes. Le moment approche où les capitaines devront interagir avec l'IA sur des navires autonomes. Le cadre juridique de cette nouvelle interaction et des responsabilités des capitaines à bord et des capitaines à terre (nous pensons que le navire doit toujours avoir un capitaine, et non un opérateur de l'équipement du navire ou toute autre personne supervisant ou faisant fonctionner les machines et équipements à bord des navires) en est encore au tout début de développement et de mise en œuvre, mais des tests avec des navires autonomes sont effectués partout dans le monde. Et encore une fois, lorsque les choses échappent à tout contrôle, pour une raison ou une autre, les capitaines seront tenus responsables. Nous avons encore des exemples de criminalisation simplement parce que les capitaines ont rempli leurs fonctions. L'exemple actuel de notre collègue croate en Turquie, lorsqu'il a lui-même signalé l'incident de drogue avant d'arriver au port et a ensuite été accusé de trafic de drogue, est vraiment un mauvais signe à la profession maritime et une période difficile pour le capitaine et sa famille. Un cas comme celui-là pourrait détruire toute la vie du marin. Le fardeau administratif des capitaines de navire, la diminution du nombre d'équipages à bord, les horaires de quart en six on / six off, l'augmentation du nombre d'inspections de différentes institutions telles que le contrôle de l'État du pavillon, le contrôle de l'État du port, les inspections environnementales, les audits, les inspections des affréteurs et bien d'autres ont transformé les capitaines de navires en administrateurs et les détournent de leur tâche principale à savoir contrôler et gérer la sûreté et la sécurité à bord de leurs

navires. Nous savons tous que certaines tâches accomplies par les capitaines de navires comme les manœuvres dans les ports, les opérations de transfert de carburant et d'huile et d'autres opérations sensibles à la vie humaine et à l'environnement nécessitent toute leur attention. En même temps, le capitaine s'acquitte de nombreuses formalités administratives de routine et il combine généralement ses activités afin de gérer le temps, augmentant ainsi le risque d'exercer son activité principale sans une attention particulière.

Nous discuterons lors de l'AGA de tous ces défis auxquels sont confrontés les capitaines de navires, mais il est de notre devoir d'exprimer aux acteurs de l'industrie maritime, sans parler de toute la technologie à bord des navires et de l'IA dans les bureaux dans les situations critiques, que le succès de l'industrie maritime dépend principalement des décisions humaines, en particulier dans les situations critiques et les pannes d'équipements et de machines à bord. À l'heure actuelle, de nombreux collègues ont peur d'utiliser leurs pouvoirs supérieurs pour ne pas détériorer leur performance et leur image dans les entreprises. Nous disposons de l'outil nécessaire pour décider quoi faire, mais préoccupés par de nombreuses choses à faire, nous avons moins de temps pour surveiller et évaluer les informations et prendre la meilleure décision.

J'espère que nous aurons des discussions fructueuses et qu'à la fin de l'AGA nous prendrons nos décisions et des résolutions importantes en faveur des capitaines de navires et des gens de mer européens en général. Étant au cœur de l'institution européenne responsable de la sûreté et de la sécurité du transport maritime en Europe, nous avons l'occasion unique de discuter de nos problèmes avec les experts qui conseillent les politiciens et les législateurs de l'UE et de coopérer avec eux pour améliorer la vie du capitaine à bord et rendre l'industrie maritime plus sûre et plus sécurisée.

Je déclare ouverte la 30^{ème} Assemblée générale de CESMA et je souhaite à tous les participants et invités de bonnes réflexions dans une direction maritime professionnelle et personnelle.

Tous les membres du Conseil présents hier sont toujours présents, ainsi que

quelques capitaines portugais membres de SINCOMAR.

Après avoir accueilli les personnes présentes et déclaré ouvert l'AGA, le président, le capitaine Dimitar DIMITROV, a remercié le secrétaire général de l'IFSMA, le capitaine Jim SCORER et le président de l'EMPA, le capitaine Erik DALEGE pour leur présence à l'AGA et leur a demandé de prononcer quelques mots.

Le capitaine Erik DALEGE a parlé du MASS, qui constitue une préoccupation importante pour les pilotes, notant que les MASS ne semblent pas encore suffisamment compétitifs en termes de sécurité pour les manœuvres dans les ports. Le capitaine Jim SCORER est intervenu sur la criminalisation des gens de mer et des capitaines, qui constitue une grande préoccupation pour l'IFSMA ainsi que pour CESMA.

International Maritime Health Foundation (IMHF)

Le capitaine Bill KAVANAGH, IIMM - Irlande, fait une deuxième présentation après celle du Council de l'IMHF et du groupe d'experts de l'IMHF (voir ci-dessus).

Il est à noter que les médecins membres de l'IMHF donnent bénévolement de leur temps pour améliorer la santé des marins. Une application pour téléphones mobiles a été développée en Norvège et peut être téléchargée gratuitement. Suivant l'avis du capitaine KAVANAGH, l'application est très simple à utiliser, avec des questions et réponses simples

pour procéder au diagnostic. Bien sûr, cela n'évite pas d'appeler un médecin pour un avis médical, mais cela aidera à pouvoir répondre aux questions lors de l'appel. L'application est téléchargeable sur l'App Store : Mariners Medico Guide.

Plus d'informations sur <https://imhf-portal.org>.

Criminalisation des gens de mer et des capitaines

GALAXY LEADER : L'équipage a été libéré, mais on peut noter que c'est la première fois que l'OMI aide les familles des membres d'équipage.

Capitaine BEKAVAC : Le capitaine LAKOS est revenu sur le sujet. ZHUPK - Croatie, soutient la famille du capitaine BAKAVAC. ZHUPK a participé à des réunions avec le gouvernement croate à ce sujet. Cependant, rien ne peut être vraiment annoncé, car il s'agit également d'un travail diplomatique. En tant que CESMA nous pourrions avoir un contact, mais cela dépend de l'avocat en charge du dossier.

Pour le capitaine SCORER, IFSMA, nous devrions avoir une ligne d'attaque unique très claire. L'IFSMA fait partie d'un groupe avec INTERMANAGER, l'OIT et l'ITF. L'ITF sait comment faire, lorsque possible bien sûr, pour que le capitaine BEKAVAC revienne en Croatie. Le syndicat croate est également impliqué et dispose de plus de pouvoir. Mais le navire est géré par une société turque, et il ne faut pas oublier le côté diplomatique.

JOLLY NERO : Le capitaine LETTICH, CNPC - Italie, a fait un bref rapport sur l'affaire. (En 2013, le navire heurte la tour de contrôle du port de Gênes, 9 morts. NDLR) En août 2024, les motifs de la décision de la Cour suprême lors du deuxième procès concernant l'accident du Jolly Nero ont été rendus publics, ce qui a acquitté tous les accusés hors membres de l'équipage inculpés. L'accusation était, pour l'employeur, de ne pas avoir prévu l'accident. L'accident n'était pas prévisible. Parmi les accusés figuraient le capitaine du port, le pilote en chef et les concepteurs de la tour. Le premier procès concernait la manœuvre du navire et s'est conclu le 4 octobre 2023, avec la condamnation du capitaine à 7 ans de prison, du chef mécanicien à 4 ans de prison, et du premier officier à 5 ans de prison. Tous les autres accusés, y compris le pilote, ont été acquittés. Le verdict est exécutoire. Le capitaine, membre depuis de nombreuses années du Collegio Capitani (association des capitaines de Gênes), purgera sa peine en résidence surveillée pour des raisons de santé et d'âge. Le chef mécanicien purgera également sa peine à domicile, car selon la loi italienne, une peine de moins de 4 ans n'entraîne pas d'emprisonnement.

Le premier officier a été condamné à 5 ans de prison et purge sa peine à la prison de Cagliari. Le troisième procès a commencé et concerne les certificats incorrects délivrés par l'Autorité maritime et le registre de classification du navire, suite à des inspections insuffisantes. Après les deux jugements concernant le navire et le port, des investigations plus approfondies pourront être menées sur les manœuvres et les responsabilités à bord du navire. On constate une nouvelle fois que la reconstitution des incidents s'effectue grâce à des instrumentations, aujourd'hui de plus en plus sophistiquées et précises, comme le VDR et l' AIS. Il faudra que les associations de capitaines approfondissent ces questions.

AF CLAUDIA : Le capitaine LETTICH, CNPC - Italie, a également parlé d'un incident survenu à bord du ferry italien AF Claudia.

Le 24 avril 2025, dans le port de Patras, à bord du ferry italien AF Claudia, un incident s'est produit entraînant la mort d'un membre d'équipage de nationalité grecque. Un membre de l'équipage, une



hôtesse, grecque, marchait sur la rampe à l'extérieur de la voie réservée aux personnes tout en parlant sur son téléphone portable avec des écouteurs. Elle s'est arrêtée sur la rampe au moment où un véhicule roulant reculait, ce qui l'a heurtée et a causé sa mort. Le capitaine italien qui se trouvait dans sa cabine au moment de l'incident, ainsi que le second capitaine et le marin de quart, tous deux de nationalité italienne, ont été immédiatement arrêtés par la police grecque, menottés et emmenés en prison. Au bout de 5 jours, les trois membres d'équipage ont été libérés ; le procès aura lieu dans quelques mois. Un document important, la séquence vidéo du garage au moment de l'incident, montrait clairement l'accident et l'innocence totale du capitaine et des membres de l'équipage.

Le commandant est un membre du Collegio Capitani qui l'a immédiatement assisté. Il est assuré au titre d'une police d'assurance du Collegio Capitani et a immédiatement disposé d'un avocat et d'un traducteur. Cela a également été fait conformément à la « résolution 6 » de l'AGA de CESMA de mai 2024 pour résoudre ce problème : « *CESMA recommande aux capitaines de souscrire leur propre assurance juridique pour se protéger en cas d'incident pendant qu'ils servent à bord des navires. De plus, CESMA recommande aux armateurs et/ou aux exploitants de toujours fournir une assistance juridique aux capitaines qui sont détenus par les autorités locales en raison d'un incident, jusqu'à ce qu'un verdict final soit rendu. L'Assemblée est également consciente des pressions commerciales croissantes auxquelles sont confrontés les capitaines* ».

Le capitaine PELS, KBZ - Belgique, a fait remarquer que seuls les capitaines de navire sont immédiatement emprisonnés, jamais un pilote d'avion ou un conducteur de train.

Mer Rouge et golfe d'Aden

La résolution légèrement modifiée (formulation) de l'année dernière est adoptée.

Arrimage des conteneurs

Une nouvelle résolution sur le sujet a été adoptée. Discussion en cours à l'OMI.

Sortie à terre

Une nouvelle résolution sur le sujet a été adoptée. Il est à noter que les compagnies n'interdisent pas les congés à terre qui pourraient être contraires au MLC.

Mais suite aux témoignages des capitaines actifs, il est souvent fait référence au fait que si les membres de l'équipage étaient à bord du navire à un moment donné, les tâches auraient pu être accomplies plus rapidement.

Guichet Unique Maritime (MSW)

Nouvelle résolution également sur MSW qui ne fonctionne pas efficacement comme il devrait. Il existe encore trop de petites différences entre les pays européens, voire entre les ports d'un même pays qui alourdissent considérablement le travail administratif des capitaines.

Autres et divers

On pourrait prévoir de revenir à l'EMSA, à Lisbonne, tous les deux ans afin de discuter d'un ou deux sujets à définir au préalable par le Conseil.

Le président, le capitaine Dimitar DIMITROV, a informé les participants que le programme des ambassadeurs maritimes de l'OMI pour la promotion de la profession maritime à l'OMI avait pris fin. Il a proposé à CESMA de soumettre un programme similaire à la Commission européenne et au Parlement européen, des ambassadeurs maritimes de l'UE, car le programme de l'OMI a été couronné de succès et la profession maritime pourrait ainsi être promue parmi les jeunes Européens.

Prochaine Assemblée

Il est rappelé à tous les membres qu'en 2026, l'idée est d'organiser la 31^{ème} AGA en Slovénie. Le vice-président, le capitaine Giorgio RIBARIC, ZPU - Slovénie, va investiguer pour son organisation. La décision finale sera prise très prochainement avec le lieu et les dates exactes.

Nota : Quelques heures à peine après la clôture de l'Assemblée, une proposition d'organisation de la prochaine Assemblée est parvenue de AVCCM-Bilbao - Espagne. Puis il est apparu assez rapidement que la Slovénie ne serait pas en mesure d'organiser cette Assemblée.

Rendez-vous est donc pris à Bilbao les 28 et 29 mai 2026.

Clôture par le président

Le président, le capitaine Dimitar DIMITROV a clos la 30^{ème} Assemblée générale annuelle de CESMA et remercie

encore l'EMSA et SINCOMAR - Portugal, en particulier Mme Radina RUSSEVA, conseillère politique de l'EMSA et le capitaine Antonio CANECO, vice-président de SINCOMAR, pour l'organisation et l'hospitalité.

Captain Dimitar Dimitrov
Président



Les capitaines TEXEIRA, ARDILLON, CANECO, DIMITROV lors du dîner ayant suivi l'AGA

Captain Hubert Ardillon
Secretary General

■ RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE L'ASSEMBLÉE

Les membres de CESMA participant à leur 30^{ème} Assemblée ont noté avec inquiétude les problèmes suivants des gens de mer :

Les guerres en Ukraine et à Gaza et leurs conséquences telles que les attaques contre des navires marchands dans la mer Rouge, le golfe d'Aden, le golfe Persique et la partie nord de l'océan Indien, accompagnées de captures de navires et de prises d'équipage en otages.

La pénurie d'officiers de l'Union européenne (UE) et difficultés toujours réelles pour obtenir des visas pour les marins non-UE ; la piraterie ; la sécurité des navires rouliers, ropax et des navires de croisière ; les réfugiés en Méditerranée et dans la Manche ; et les accidents d'amarrage impliquant des équipements approuvés.

Il a également été noté les différentes pratiques en matière de formation sur simulateur dans les pays de l'UE ; la paperasserie excessive à bord des navires commerciaux et les problèmes connexes de fatigue et d'exigences minimales en

matière d'effectifs de sécurité ; la diminution des compétences de navigation traditionnelles ; les exigences minimales pour les pilotes maritimes et portuaires dans certains pays européens ; le développement des navires de surface maritimes autonomes (MASS) ; le rôle clé du capitaine dans la navigation du navire dans les zones de contrôle du système de trafic maritime (VTS) ; et la continuation d'accidents sur les très gros navires.

CESMA note que les alarmes en passe-elle de navigation ont presque doublé au cours des deux dernières décennies. CESMA soutient les lignes directrices concernant la gestion des dispositifs provoquant des distractions à bord des navires, telles qu'énoncées par BIMCO, INMAREST, The Nautical Institute et InterManager. CESMA encourage la Commission européenne à aborder la question de la reconnaissance des qualifications internationales STCW afin de permettre la participation aux cours de formation européens, ce qui pourrait réduire le nombre de faux certificats.

CESMA a élaboré et approuvé les résolutions suivantes et les considère comme étant d'une importance primordiale pour les capitaines de navire :

Résolution 1 : Mer Rouge et golfe d'Aden.

L'Assemblée, ayant noté les risques et les dangers liés à la navigation dans le golfe d'Aden, la mer Rouge, le golfe Persique et la partie nord de l'océan Indien et considérant également que les navires marchands ne sont pas équipés, même avec des gardes de sécurité à bord, pour réagir à une attaque par missile ou par drone, demande à la Commission européenne des Transports et aux autorités de pavillon des États de l'UE de faire tout leur possible pour assurer un passage sûr dans ces eaux. CESMA demande également aux armateurs européens de ne pas exiger que leurs navires transitent par ces zones jusqu'à la fin du conflit et lorsque ces zones seront considérées comme totalement sûres pour la navigation. L'Assemblée exhorte également les instances diplomatiques et militaires de l'UE à faire tout leur possible pour ramener dans leurs foyers les marins de l'UE pris en otage.

Résolution 2 : Visas des membres d'équipage.

L'Assemblée, compte tenu des difficultés rencontrées pour fournir des visas d'équipage aux gens de mer non européens re-

joignant et quittant leur navire lorsqu'ils se trouvent dans l'UE, et afin d'observer et de reconnaître la Convention du travail maritime (MLC 2006), exhorte les autorités des États de l'UE à reconnaître les droits des gens de mer au rapatriement dans le cadre des contrats de travail des gens de mer. Il convient d'envisager la création d'un visa spécial sur le modèle du visa combiné C1/D délivré par le Département d'État américain, Crewmember Visa.

Résolution 3 : Transport des batteries lithium-ion et des véhicules électriques (VE).

À la suite de nombreux incendies attribués à l'auto-inflammation soudaine des batteries lithium-ion signalés sur les navires et aux risques associés pour les gens de mer, l'Assemblée demande de toute urgence à la Commission européenne des Transports, conjointement avec les États politiques et les industriels de l'UE, de coopérer avec les organisations internationales, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), pour réglementer le transport de ces batteries, en particulier dans les véhicules électriques (VE). Des lignes directrices sont disponibles auprès de l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) et des sociétés de classification ; et l'Assemblée encourage toutes les parties impliquées dans l'expédition et le transport de véhicules électriques à utiliser ces lignes directrices lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de procédures internes pour le transport de véhicules électriques et d'autres véhicules à carburant alternatif (AFV).

Résolution 4 : Gens de mer européens.

CESMA exhorte les institutions européennes à adopter des programmes de soutien aux professions maritimes afin d'attirer et de retenir les gens de mer européens. La politique européenne devrait être harmonisée en matière d'éducation, y compris les nouveaux carburants et le transport maritime vert, l'emploi des élèves et apprentis ainsi que la mobilité navire/terre et par type de navire. L'amélioration de la santé mentale et du bien-être des gens de mer est l'une des solutions permettant d'attirer et de retenir les jeunes de l'UE dans une carrière maritime.



Résolution 5 : Criminalisation des capitaines de navire.

L'Assemblée reconnaît que la question de la criminalisation des gens de mer, en particulier des capitaines de navire, reste une préoccupation majeure. Pour résoudre ce problème, CESMA recommande aux capitaines de souscrire leur propre assurance juridique pour se protéger en cas d'incident pendant leur service à bord des navires. De plus, CESMA recommande aux armateurs et/ou exploitants de navires de toujours fournir une assistance juridique aux capitaines de navires détenus par les autorités locales en raison d'un incident, jusqu'à ce qu'un verdict final soit rendu. L'Assemblée est également consciente des pressions commerciales croissantes auxquelles sont confrontés les capitaines de navires.

Résolution 6 : Arrangement et sécurisation des conteneurs.

CESMA constate que des milliers de conteneurs sont perdus par-dessus bord chaque année. CESMA exhorte la Commission européenne à soulever le problème auprès de l'OMI afin que les exigences des pratiques sûres en matière d'arrimage et de sécurisation des marchandises (Code CSS) soient mises en œuvre et que la sécurisation sûre des conteneurs soit certifiée par une autorité officielle telle qu'une autorité portuaire ou une organisation compétente avant le départ des navires.

Résolution 7 : Sorties à terre.

CESMA note que la santé et le bien-être des gens de mer sont affectés par la restriction des autorisations à sortir à terre lors des escales. CESMA demande à la Commission européenne de soulever cette question avec les parties prenantes concernées afin de prévoir des modalités de sorties à terre pour les équipages des navires.

Résolution 8 : Guichet maritime unique européen.

CESMA constate que le guichet maritime unique européen (MSW) ne fonctionne pas aussi efficacement que prévu initialement. CESMA exhorte la Commission européenne et tous les États membres à harmoniser toutes les exigences en matière de documents d'entrée des navires pour tous les ports européens.

16th may 2025

**Captain D. Dimitrov, President,
Captain H. Ardillon, Secretary general**

1 000^{ème} séance de la Commission Centrale de Sécurité (CCS)

7 mai 2025 - Paris

Le 7 mai avait lieu la 1000^{ème} séance de la CCS. A cette occasion, la DGAMPA organisait un cocktail déjeunatoire auquel étaient invitées différentes entités maritimes, dont l'AFCAN.

L'AFCAN était représentée par les commandants Jean-Philippe CÔTE et Hubert ARDILLON, vice-président. François-Xavier NETTERSHEIM, membre de l'AFCAN, représentait également le syndicat CFE CGC Marine en tant que membre titulaire de la CCS.

L'après-midi se poursuivait par une « Journée de l'Innovation Maritime » sur le thème « Innovation et Réglementation ».

Tout d'abord, un peu d'histoire tirée de la plaquette éditée à cette occasion par la DGAMPA. Parce que 1 000 séances à raison d'une par mois, cela fait plus de 83 années, sans compter les mois de guerre pendant lesquels il fut difficile de se réunir en commission.

Et effectivement, c'est le 20 mai 1931 qu'eut lieu la première séance initiée par M. Louis de Chappedelaine, député des Côtes-du-Nord et ministre de la Marine marchande. Cette séance avait pour but la ratification par la France de la Convention de Londres sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer de 1929 et la Convention internationale sur les lignes de charge de 1930.

Quelques dates marquantes : juillet 1933 voit la nomination d'un médecin lors de la 35^e CCS. En 1940, la CCS ne se réunit que deux fois, pour un navire en construction aux chantiers navals de La Seyne-sur-Mer. Puis la 96^e session a lieu à Vichy, zone libre, en juillet 1942, et la 101^e en octobre 1945 où le rythme mensuel des séances reprend.

En 1946, la CCS 167 étudie un pétrolier de 12 000 tonnes, et la CCS 174 un autre de 30 000 tonnes. En 1954, étude d'une demande d'autorisation de traversée France-Indochine pour un remorqueur fluvial. En 1955, les camions amphibies de type « Nes-canard » obtiennent une dérogation pour l'installation d'un moteur à essence pour une navigation en 4^e catégorie. En 1961, la CCS étudie le dispositif combiné de détection et d'extinction automatique Sprinkler. En 1962, c'est l'étude d'un pétrolier de 80 000 tonnes, en 1969 celle des premiers

porte-conteneurs *Atlantic* (Champagne et Cognac) et de pétroliers de 240 000 t. et en 1976 celle du *Batillus* de 550 000 t. En 2003 étude du premier navire à grande vitesse.

Depuis avril 2012, la Commission ne traite plus les dossiers des navires de charge car délégués aux sociétés de classification, sauf les exemptions à des clauses particulières des traités internationaux. Certains dossiers restent de la compétence de la CCS, navires à passagers (avec le retour au port en toute sécurité – safe return to port), les navires à propulsion nucléaires du code INF, navires sous-marins, navires autonomes, et certains navires militaires (au profit de la Commission de sécurité maritime du ministère de la Défense – CSM).

Présentations :

■ M. SEGUINOT, DIRECTEUR DE LA FLOTTE ET DES OPÉRATIONS, LA MÉRIDIONALE

La Méridionale a deux navires en construction, livraisons prévues fin 2026/début 2027, navires formant un projet innovant alliant performance technologique et responsabilité environnementale.

Propulsion hybride GNL/électrique : 50% de réduction des émissions de CO₂, manœuvres zéro émission à quai en Corse grâce aux batteries haute capacité, réduction des nuisances sonores et vibratoires (préservation de l'écosystème marin).

Optimisation énergétique et performance : pods (première mondiale sur des navires de cette taille), design hydrodynamique pour réduire la résistance à l'eau et améliorer l'efficacité énergétique (et donc diminution de la consommation de carburant), batteries de 13 MWh pour des manœuvres zéro émission, récupération d'énergie par systèmes ORC (Cycle organique de Rankine) et Heat Recovery Tank.

Note : Le cycle organique de Rankine (ORC) réduit la demande en termes de températures et permet de récupérer la chaleur de manière économique et de la transformer en électricité. Le principe de fonctionnement

de l'ORC est basé sur le cycle de Rankine (concept décrivant le fonctionnement d'une turbine à vapeur dans les centrales électriques). Confiné dans un circuit fermé, le fluide de travail est d'abord pompé jusqu'à une chaudière où il s'évapore. Lors de son passage à travers une turbine, le fluide organique en phase de vapeur se dilate et finit par se recondenser, généralement à travers un circuit d'eau fermé équipé d'un échangeur tubulaire. Le cycle thermodynamique est terminé lorsque le condensat est à nouveau pompé jusqu'à l'évaporateur. Cependant ce cycle présente un très faible rendement ainsi que des problèmes d'étanchéité (arbres, turbines et pompes), problèmes négligeables pour de l'eau mais quid avec un fluide toxique et inflammable ?

Innovation écologiques supplémentaires : production d'eau douce par osmoseur (200 m³/jour), systèmes de traitement des eaux usées et du bio-déchets à bord.

Ces deux navires ont été commandés au chantier « *China Merchants Jingling Shipyard Weihai* ». Ils seront équipés d'une connexion électrique pour le port de Marseille, et le pack batteries sera utilisé au port en Corse, escale de 10/12 heures, de jour seulement, et pour assurer les manœuvres portuaires sans émissions de CO₂. Les citernes GNL (2 x 450 m³) sont situées au milieu des navires et permettent l'alimentation de 4 groupes électrogènes délivrant du 11 kV sur deux tableaux principaux.

Suite à une question, il est confirmé qu'il n'y a aucun intérêt écologique d'offrir la possibilité de recharger les voitures électriques en cours de traversée, mais il y a un intérêt commercial évident quand on connaît les possibilités de recharger les voitures électriques en Corse.

■ MME BICAIS, SENIOR VICE-PRÉSIDENTE NEWBUILDING, SILENSEAS

Présentation du voilier de croisière *Silenseas Orient Express*, en construction aux Chantiers de l'Atlantique (CDA) pour une livraison prévue mi-2026 pour le premier navire : 220 m de long, 3 mâts de 73 m de

haut pour un tirant d'air de 100 m, 4 moteurs dual fuel, vitesse de service de 12 nœuds pour une vitesse maximum de 15 nœuds sous moteurs et de 17 nœuds sous voiles ou en mode hybride. Le navire peut accueillir 130 passagers maximum pour un équipage prévu de 170 personnes.

A noter que les mâts (2 m de diamètre) sont rabattables pour passer sous les ponts. Ils seront équipés de voiles solides (Solidsail), type de voile développées par les Chantiers de l'Atlantique en partenariat avec des entreprises régionales.

Ces voiliers seront utilisés sous optimisation météo : itinéraires mis à jour régulièrement pour naviguer sous voiles avec changement du plan suivant la direction du vent, donc « weather routing ». Création d'un navire jumeau digital (digital twin) afin de modéliser au plus près les algorithmes de navigation.

Particularités techniques

CVC (Chauffage, ventilation, climatisation)

Refroidisseurs centrifuges multi-étagés à coefficient de performance (COP) élevé
Système d'eau glacée à débit variable
Groupes de traitement d'air avec roues enthalpiques

Système d'acquisition de données pour identifier les éléments de consommation d'énergie les plus importants et contribuer à la sensibilisation de l'équipage et des invités

FRIGO

Refroidisseurs CO2 direct

ISOLATION

Verre à faible transfert de chaleur solaire pour sabords et baies vitrées (double vitrage)

EAU

Les eaux noires sont traitées pour être intégrées aux eaux grises, le tout traité aux UV, pour être rejetées dans les mers conformément à MARPOL et à la réglementation locale. Système conforme pour le déchargement au port

Production 100% d'eau douce par des osmoseurs basse consommation

PRODUCTION ET CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Utilisation de la source d'énergie de propulsion, de la moins à la plus carbonée : éolien, puis GNL, et enfin du diesel marine (MGO/MDO). Le fioul lourd (HFO) est interdit à bord

Prêt à passer sur un carburant à faible teneur en carbone dès que disponible

Les générateurs Wärstilä 290F, ayant une consommation de méthane la plus basse sur le marché, utilisés avec des moteurs de propulsion à haut rendement.

Récupération de la chaleur pour climatisation, chauffage de piscine et eau chaude

GESTION DE L'ÉNERGIE

Système de surveillance en temps réel de tous les éléments de consommation d'énergie.

Données de gestion de l'énergie disponibles pour l'équipage et les passagers

BIODIVERSITÉ - FAUNE

Contournement des zones à forte densité de cétacés

Vitesse de croisière réduite (vitesse bleue) afin de réduire les risques de collision

Prise en compte de la pollution sonore sous-marine pour continuer à réduire les perturbations de la vie marine

Participer à la plateforme de collaboration (ObserMer/ EAW)

Filtre microplastique pour eau de lessive, utilisation d'une lessive éco-chimique

En collaboration avec nos systèmes de détection d'Objets Flottants Non Identifiés, développement du module « mammifères marins »

BIODIVERSITÉ - FLORE

Utilisation du positionnement dynamique si nécessaire pour réduire l'impact sur le fond marin afin d'éviter le mouillage de l'ancre

Unité de traitement des eaux de ballast en service, en suivi des réglementations les plus strictes en matière d'eaux de ballast pour éviter toute nouvelle espèce marine envahissante

Peinture de coque adaptée à une utilisation où les émissions de solvants doivent être réduites

■ M. RATAJCZAK, PRODUCT LINE DEVELOPER LH2, GTT

L'hydrogène vert devrait jouer un rôle majeur dans la transition énergétique. Cependant l'hydrogène vert ne pourra pas être produit sur place, donc transport obligatoire. Il existe plusieurs vecteurs de transport pour l'hydrogène : sous la forme d'ammoniac (NH₃), sous la forme de carburants de synthèse, et sous une forme liquide (LH₂).

Caractéristiques de LH₂ comparées à celles du GNL :

Température de liquéfaction : -253°K vs 163°K

Densité énergétique : -8.5 MJ/L vs -22.2 MJ/L

Masse volumique : 70 kg/m³ vs 470 kg/m³

Plage d'inflammabilité dans l'air (Patm & 25°C) : 4 à 75 % volume vs 5 à 15% volume

Energie d'allumage : -0.02 mJ vs -0.28 mJ

Donc, LH₂ est un fluide très froid, très inflammable et c'est une très petite molécule. Et il faudra être 4 fois plus performant que pour le transport de GNL. De plus, l'hydrogène modifie les matériaux, il y a donc un risque de cassure plus important.

Le système d'isolation des cuves devra être plus sévère : lorsque H₂ et O₂ se rencontrent, il y a explosion (rappel des cours de chimie de seconde avec de très petites quantités). Donc il faut que l'isolation de la cuve soit étanche par rapport à l'air. Ce qui entraîne un premier espace d'isolation (inter-barrière) attenant à la cuve sous vide. Ce premier espace, sous vide, ne pouvant pas être mis en contact avec la coque, cela oblige à un deuxième espace intermédiaire. Puis la coque externe, contenant éventuellement du ballast. On est alors en présence d'un navire « quadruple coque » : coque externe (ballast), coque interne (espace secondaire inter-barrière isolant), 3^{ème} coque (espace primaire inter-barrière isolant et sous vide), puis enveloppe de la cuve.

Cependant, le code IGC appliqué pour la construction de navires transportant du gaz liquide n'est pas rédigé dans l'optique de transporter du LH₂, dont les spécificités ne sont pas prises en compte.

La recommandation MSC.565 (108) pour le transport de LH₂ sous forme de cargaison donne des recommandations additionnelles au code IGC existant dédiées au transport maritime d'hydrogène liquide, avec des mises à jour régulières intégrant au fur et à mesure les différents types de cuves et technologies de stockage liquide.

Précision suite à une question sur l'espace primaire qui est sous vide : le moindre choc pouvant entraîner des fissures, donc perte



de vide, et en conséquence un enchaînement de problèmes, pour GTT la perte de vide ne signifie pas forcément une perte d'étanchéité de la cuve, mais plutôt un taux d'évaporation qui va s'accroître et donc un brûlage au moteur, d'où l'importance de tout faire pour empêcher une fuite qui ne serait pas maîtrisée.

■ M. PENLOUP, RESPONSABLE DU PÔLE PROJETS, GTT

Projet sur les systèmes de propulsion assistés à la voile (WAPS pour Wind Assisted Propulsion System).

Les émissions de GES du secteur maritime, en croissance constante, représentent 2 à 3% des émissions globales, et 11 à 12% des émissions du secteur du transport, et 80% de ces émissions proviennent des vraquiers secs, porte-conteneurs et navires citernes. Les coûts des fuels traditionnels sont toujours en croissance, il y a donc un impératif à réduire la consommation, même si les nouvelles réglementations mises en place représentent aussi des coûts supplémentaires.

Actuellement, la réglementation est assez floue, qui oblige à « naviguer » à vue avec divers systèmes.

Exemple : Bound for Blue (navires Airbus) : des voiles à aspiration (suction sails), permettant des voiles 7 (sept) fois supérieures en termes de puissance, ce qui permet d'avoir des voiles plus petites pour une puissance égale.

Cependant, les armateurs arrivent avec de nouveaux projets, principalement sur les navires en retrofit. Il serait possible d'installer jusqu'à 6 voiles sur un méthanier, mais il faudrait alors déplacer la passerelle de navigation vers l'avant afin de ne pas gêner la manœuvre des voiles, et par la même occasion avoir aussi une meilleure visibilité vers l'avant.

Les réglementations existantes sont favorables aux WAPS :

Fuel EU Maritime (mesure des émissions pour les navires opérant dans les eaux EU / EEA) : améliorer l'efficacité des unités, les WAPS bénéficient du Wind Reward Factor

EU ETS (marché d'allocations pour les émissions des navires) : obliger à passer sur des fuels plus propres et déjà disponibles, donc améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire la consommation, ce qui est propre aux WAPS

EEXI/EEDI (mesure de l'efficacité énergétique des navires) : réduire la puissance moteur, les WAPS permettant de maintenir la vitesse

CII (noter les navires sur la base de leur intensité carbone) : optimisation de route, réduction de vitesse, efficacité énergétique, tout cela correspond bien aux WAPS

Solutions de décarbonation :

Opérations (réduction de vitesse, taille des navires, optimisation des routes) : solutions disponibles et efficaces, pouvant impliquer des réductions de la flexibilité de la flotte – estimation supérieure à 20%

Hydrodynamique (formes de carènes, réduction friction, traitement de la coque) : en constante amélioration mais concerne principalement les nouvelles constructions ou conversion intensives, le traitement de l'encrassement requiert des passages réguliers en cale sèche – estimation 5 à 15%

Machinerie (efficacité et rendement, gestion de la chaleur, batteries, piles à combustible) : les améliorations de la chaîne propulsive requièrent des conversions lourdes et apportent une efficacité relative – estimation 5 à 20%

Energie (LNG, LPG, NH3, H2, Wind) : le changement de fuel est efficace, surtout pour les nouvelles constructions, GNL disponible, retour d'expérience important et réglementation à jour. La propulsion vélique, combinée au routage, réduit la consommation et agit positivement sur les critères EU/OMI – estimation 0 à 100%

Traitement (capture carbone et stockage) : la capture carbone reste encore à développer – estimation 9 à 90%

WASP :

Différents systèmes existent : « soft sails », « rigid sails », « rotor sails », « suction sails », « kite sails ». Actuellement les systèmes les plus installés sont les « rotor sails » et les « rigids sails ». Par contre les systèmes en commande depuis 2024 sont principalement les « suction sails » et les « rigid sails ».

Question : le vélique a surtout été traité en retrofit sur des navires à château arrière, d'où une diminution, voire un manque de visibilité vers l'avant, qu'existe-t-il comme solution ?

La visibilité est un frein au développement de beaucoup de systèmes véliques. C'est la raison pour n'installer que deux voiles : moins de pertes qu'avec plus de voiles. On peut aussi installer des caméras à l'avant en aide à la navigation, même si cela n'est pas réglementaire encore, voire l'installation d'un poste de vigie à l'avant du navire. Cependant il faudra bien adapter SOLAS, mais comment ?

Note : la vigie, pourquoi pas une hune en haut du mât avant, me plaît assez (côté vieille marine à voile ?), mais bonjour la communication avec la passerelle et les relèves de quart à ce poste par mauvais temps...

■ CONCLUSION PAR M. LEGER, SOUS-DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ ET DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES NAVIRES (DGAMPA)

La CCS ne traite principalement que les navires à passagers, la cause en étant la délégation aux sociétés de classification pour les autres navires, mais examine également les dérogations/exceptions demandées par ces autres navires, comme par exemple l'utilisation du méthanol, de l'hydrogène liquide et des packs batteries.

Hubert ARDILLON
Vice-président AFCAN



OMI : 110^{ème} session du Comité de la Sécurité (MSC)



Le Comité de la sécurité maritime s'est réuni pour sa 110^{ème} session au siège de l'OMI à Londres (en présentiel avec une participation hybride) du 18 au 27 juin 2025. La réunion était présidée par Mme Mayte Medina des Etats-Unis, soutenue par le vice-président, le capitaine M. Theofilos Mozas (Grèce).

■ ALLOCUTION D'OUVERTURE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL



Le Secrétaire général de l'OMI, Antonio Dominguez, a ouvert la réunion en soulignant que les récents accidents de mer rappelaient brutalement le rôle essentiel de l'OMI pour assurer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement des transports maritimes, ainsi que l'importance de la mise en œuvre des règlements de l'OMI.

Il a exprimé sa tristesse face aux informations faisant état de quatre marins portés disparus dans un accident impliquant le *MV Wan Hai 503* au large de la côte indienne il y a quelques jours.



Il a également évoqué le naufrage du *MSC Elisa 3* au large des côtes de Kochi, en Inde, en mai, et l'incendie du transporteur d'automobiles *Morning Midas* dans l'océan Pacifique. Hier le pétrolier *Adalynn* est entré en collision avec le VLCC *Front Eagle* au large de Khor Fakkan, dans les Emirats Arabes Unis, provoquant un gigantesque incendie.

Il a confirmé que l'OMI continuera à surveiller le suivi et les enseignements tirés de ces incidents.

■ DÉCLARATIONS

La **délégation iranienne** a fermement condamné l'agression perpétrée le 13 juin 2025 par Israël qui a mené des attaques aériennes et des tirs de missiles coordonnés contre plusieurs villes de la République islamique d'Iran dans lesquelles plusieurs centaines de civils ont été tués ou blessés.

Ces attaques, planifiées et perpétrées avec le soutien d'un certain Etat, ont délibérément ciblé des installations nucléaires, des infrastructures économiques, des civils et des biens nationaux pacifiques. Israël a également perpétré ses attaques illégales contre des infrastructures pétrolières et gazières iraniennes vitales, situées dans une zone stratégique sur le littoral nord du golfe Persique, mettant directement en péril la sécurité maritime

internationale et la chaîne logistique de l'énergie mondiale.

Les actions d'Israël constituent une grave violation du droit humanitaire international, consécutive de crimes de guerre et de crime contre l'humanité.

En réponse, la **délégation israélienne** a souligné plusieurs points suivants :

- La République islamique d'Iran produit de l'uranium enrichi à des niveaux jamais atteints dans un Etat non doté d'armes nucléaires. Elle est équipée de milliers de missiles balistiques et s'est employée à mettre en place un mécanisme de déclenchement de l'arme nucléaire.

- En apportant un appui politique, financier et militaire au mouvement rebelle houthiste, elle a alimenté une campagne de terrorisme maritime contre les navires civils depuis la fin 2023, où des dizaines de navires commerciaux ont été attaqués par des drones, des missiles antinavires et des mines maritimes fournis par l'Iran et où plusieurs marins ont été tués ; les transports maritimes ont été obligés de changer de route, ce qui a augmenté les coûts, retardé les approvisionnements et menacé la stabilité du commerce mondial.

- Elle cherche à instrumentaliser les voies maritimes les plus fréquentées du monde, à prendre en otage les transports

maritimes internationaux et à imposer sa volonté par la force.

La **délégation israélienne** a demandé instamment au Comité :

1. de condamner clairement et sans équivoque le régime iranien pour son implication directe dans l'affaiblissement de la sécurité maritime ;
2. de demander une application plus stricte des embargos sur les armes et des sanctions liées aux forces houthistes et aux transferts d'armes ;
3. de renforcer les patrouilles maritimes internationales et les réponses coordonnées dans les zones de grande menace.

Le Comité a pris note de la **déclaration indienne** concernant les quatre incidents récents ayant mis en cause des porte-conteneurs et étant survenus en l'espace de trois semaines dans la zone de recherche et de sauvetage qui relevait de la responsabilité de l'Inde (*MSC Elisa 3* battant pavillon libérien, *Wan Hai 503* battant pavillon singapourien, *Interasia Tenacity* battant pavillon singapourien et *Wai Hai 613* battant pavillon libérien) et a indiqué qu'il était nécessaire de prendre des mesures concernant le transport de cargaisons à bord des porte-conteneurs. En particulier la délégation indienne a demandé instamment un examen global des protocoles d'emballage, d'arrimage et de contrôle des cargaisons transportées par conteneurs, particulièrement les batteries au lithium ionique et les granulés de plastique. Elle a demandé à l'OMI d'élaborer des mécanismes réglementaires plus strictes aux fins de sécurité des porte-conteneurs, de la gestion de cargaisons et de la protection des équipages.

Le Comité a pris note de la déclaration des **délégations antiguaises et barbudiennes et libériennes** concernant l'abordage entre deux navires-citernes, l'*Adalynn*, battant pavillon antiguais et barbudien, et le *Front Eagle*, battant pavillon libérien, qui était survenu le 17 juin 2025 à 24 milles marins au large de Khor Fakkan (Emirats Arabes Unis) et ayant fait deux victimes.

■ TRAVAUX DU MSC 110

I – Décisions des autres organes de l'OMI

Le Comité a examiné les décisions du FAL 49, du LEG 112 et du TC 75. A l'issue des échanges de vue, il a pris note de toutes les décisions prises.

II – Amendements aux instruments obligatoires et aux instruments connexes non obligatoires

Le Comité était chargé d'examiner, en vue de leur adoption, des projets d'amendements à plusieurs *instruments obligatoires*.

Le Comité a adopté les projets de résolution MSC concernant :

- les amendements au *chapitre II-1 de la SOLAS*, afin d'inclure une nouvelle définition du « combustible gazeux » en plus de la définition existante du « combustible faible point d'éclair » ;
- les amendements au *chapitre II-2 de la SOLAS* concernant les matériaux de construction de la coque, des superstructures, des cloisons de structure, des ponts et des roufs et du chapitre V de la SOLAS concernant les dispositifs de transfert du pilote ;
- les amendements au *Recueil HSC de 1994* applicable aux engins de grande vitesse et aux engins et dispositifs de sauvetage ;
- les amendements au *Recueil IGC* concernant la construction et l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac ;
- les amendements au *Code IMSBC* concernant des cargaisons solides en vrac ;
- les normes de fonctionnement des *Dispositifs de transfert du pilote*.

Les projets d'amendements aux *instruments non obligatoires*, ainsi que les projets de résolution et de circulaires MSC seront soumis à la prochaine session aux fins d'adoption/approbation :

- projet d'amendements du *Recueil SPS de 2008* ;
- projet d'amendements au *Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche* ;
- projet de circulaire MSC :

1 - dispositif de transfert prescrit pour les pilotes et autres personnes



2 - transport de matières dangereuses
3 - utilisation des pesticides à bord
4 – cargaisons solides

III – Elaboration d'un cadre réglementaire sur la sécurité des GES

Le Comité a poursuivi ses travaux en vue d'élaborer « un cadre réglementaire en matière de sécurité pour appuyer la réduction des émissions de GES provenant des navires à l'aide de nouvelles techniques et de combustibles de substitution ».



Le Comité a approuvé le rapport du groupe de travail sur la sécurité dans le contexte des GES et en particulier :

1. a approuvé les recommandations concernant les obstacles et les lacunes en matière de combustible de substitution et de nouvelles techniques ;
2. a souscrit à la recommandation selon laquelle il faudrait tenir compte du document soumis par le Brésil au Sous-comité CCC en vue de l'élaboration d'amendements aux Directives intérimaires relatives à la sécurité des navires qui utilisent de l'alcool méthylique comme combustible afin de combler une lacune à ce sujet ;
3. a décidé de porter à l'attention du MEPC et du PPR l'information concernant l'alcool méthylique d'acide gras ;
4. a approuvé les instructions proposées au Sous-comité SSE et au Sous-comité SDC, telles qu'elles ont été élaborées par le groupe ;

5. a décidé de communiquer à l'ISO des informations sur les lacunes existantes concernant le combustible produit par liquéfaction hydrothermale, le combustible produit par pyrolyse, le diesel FT et l'ammoniaque par l'intermédiaire du Comité technique de l'ISO sur les navires et la technologie maritime ;
6. a pris note des délibérations du groupe sur les questions relatives au principe « un navire, un recueil » ;
7. a pris note des délibérations du groupe sur les questions liées au recueil des règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires.

IV – Elaboration d'un instrument en fonction d'objectifs applicables aux navires de surface autonomes



Compte tenu des informations échangées lors du symposium organisé par l'OMI et la Norvège le 17 juin, intitulé « Les navires de surface autonomes maritimes comme réalité : la nécessité du code MAAS de l'OMI », le Comité a examiné le rapport du *groupe de travail par correspondance sur les navires de surface autonomes* et créé le *groupe de travail sur les navires de surface autonomes*. Il devrait faire progresser la finalisation de plusieurs chapitres du recueil MASS.

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et en particulier :

1. Il a noté que le groupe avait établi le texte définitif des chapitres 1 à 3 (Buts, principes et objectifs – Application – Structure du recueil), du chapitre 6 (Procédé d'approbation), des chapitres 16 à 17 b (Entretien et réparation – connectivité), des chapitres 19 à 21 (Structure, compartimentage, stabilité et étanchéité à l'eau – Engins et dispositifs de sauvetage), des chapitres 22 à 26 (Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime – Recherche et sauvetage – Manutention de cargaison – Remorquage et amar-

rage – Machines) du projet de recueil MASS ;

2. Il a noté que l'établissement du texte définitif du chapitre 4 (Définitions), du chapitre 5 (visites et certificats), des chapitres 8 à 10 (Contexte opérationnel – Conception des systèmes) était soumis à un examen ultérieur qui aurait lieu en même temps que l'examen du chapitre 15 (Positions relatives à l'élément humain) ;
3. Il a noté que le groupe avait décidé qu'il serait possible d'élaborer plus avant le chapitre 4, y compris la définition du terme « *résilience* » jusqu'à ce que le texte définitif de tous les autres chapitres soit établi ;
4. Il a approuvé la feuille de route révisée aux fins de l'élaboration d'un recueil de règles en fonction d'objectifs applicables aux navires de surface autonomes ;
5. Il a souscrit à l'avis du groupe, selon lequel les documents soumis à l'ISWG/MASS, s'il était constitué, devraient uniquement porter sur les questions relevant du chapitre 15 (Élément humain) ;
6. Il a noté que, faute de temps, le groupe n'a pas été en mesure d'examiner :
 - les modèles de certificats ;
 - la lacune qui pourrait exister dans le projet de recueil MASS en ce qui concerne la délégation des tâches et des fonctions du capitaine.

V – Révision des directives sur la gestion des cyber-risques maritimes et définition des prochaines étapes qui permettront de renforcer la cybersécurité maritime

Le Comité a envisagé d'autres mesures (par exemple des normes de cybersécurité) pour renforcer la cybersécurité maritime. Les discussions ont porté sur l'utilisation et le développement des centres d'échange de renseignements aux fins du renforcement de la sûreté maritime.

A l'issue des échanges de vues, le Comité a constitué le groupe de travail sur la sûreté et l'a chargé d'élaborer l'approche à adopter dans le cadre des futurs travaux visant à renforcer la cybersécurité maritime.

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et en particulier :

1. il a souscrit à la conclusion du groupe

selon laquelle il faudrait élaborer un recueil de règles non obligatoires sur la cybersécurité ;

2. il a noté que le groupe a conclu que les nouvelles prescriptions en matière de cybersécurité devraient être fondées sur des objectifs et inclure la gestion des risques, plutôt que d'avoir un caractère prescriptif ;

3. il a décidé que les travaux ayant abouti au résultat intitulé « Révision des directives sur la gestion des cyber-risques maritimes et la définition des prochaines étapes qui permettront de renforcer la cybersécurité maritime » étaient achevés.

VI – Mesures visant à renforcer la sûreté maritime

Renseignements sur les nouveaux faits concernant la sûreté maritime

Le Comité a examiné le document du Secrétariat dans lequel celui-ci rendait compte de faits nouveaux intervenus dans le domaine de la sûreté maritime, telles que les activités de sûreté maritime menées dans le cadre du PICT, notamment concernant deux projets relatifs à la sûreté portuaire financés par l'Union européenne.



La *délégation ukrainienne* a rappelé que la sûreté maritime demeurait un aspect essentiel de toutes les mesures globales de l'OMI. Elle a souligné que le Comité de la sécurité maritime en était à sa 18^{ème} session depuis le début de l'occupation illégale et la tentative d'annexion de la Crimée par la Fédération de Russie. La délégation ukrainienne a déclaré qu'à la suite de l'invasion de l'Ukraine en février 2022, la Fédération de Russie avait eu recours à des méthodes terroristes ciblant des infrastructures portuaires ukrainiennes et des navires battant pavillon étranger dans des ports du pays. L'Ukraine a demandé qu'il soit procédé

à une révision urgente et approfondie de la réglementation en vigueur en matière de sûreté maritime, telle qu'elle avait été finalisée à la suite des attentats du 11 septembre 2001, donnant lieu à l'adoption du code ISPS.

En réponse, la Fédération de Russie a répondu que ces déclarations étaient surestimées et d'ordre politique.

Au nom de l'UE et de la CEE, la délégation polonaise, appuyée par d'autres délégations, a fait savoir qu'elle soutenait l'action menée par l'Ukraine en vue de renforcer la sûreté maritime et de faire respecter le droit international.

Plusieurs délégations ont communiqué des renseignements actualisés au Comité concernant l'action qu'elles menaient en vue de renforcer la sûreté maritime ou le rôle que jouait le Centre atlantique dans le renforcement de la sûreté maritime.

Rapport du groupe de travail sur la cybersécurité et la sûreté maritime

Le Comité a chargé le groupe d'examiner l'avant-projet de résolution intitulé « Promouvoir des centres internationaux d'échanges de renseignements maritimes aux fins du renforcement de la sûreté maritime et de la lutte contre la criminalité organisée qui menace le secteur maritime ».

Il a approuvé le rapport dans son ensemble et a adopté la résolution MSC intitulée « Encourager l'échange de renseignements maritimes par l'intermédiaire des centres nationaux et régionaux d'échanges de renseignements maritimes aux fins du renforcement de la sûreté et de la sécurité maritimes ».

VII- Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Le Comité a examiné les renseignements actualisés concernant les nouveaux incidents liés à la piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires. Une vue d'ensemble des rapports sur la piraterie pour 2024 montre une légère diminution des cas par rapport à 2023. En 2024, 146 incidents ont été signalés à l'OMI (contre 150 en 2023), d'où une baisse de 3% au niveau mondial.



Les zones les plus touchées sont le détroit de Malacca et de Singapour (91), l'océan Indien (19), l'Afrique de l'Ouest (17). La majorité des incidents survenus dans les détroits de Malacca et de Singapour étaient des vols et des cambriolages. Le nombre d'incidents survenus dans le golfe de Guinée (Afrique de l'ouest) a diminué par rapport à 2023, pour s'établir à cinq en 2024, soit une baisse de 23%. Cette diminution témoigne de l'efficacité du cadre du Code de conduite de Yaoundé.

En ce qui concerne le golfe de Guinée, le Secrétariat restait pleinement engagé dans la fourniture d'une assistance à la région.

Le nombre d'incidents signalés a repris au cours de la première partie de l'année 2025, avec 109 incidents entre le 1^{er} janvier et le 17 juin 2025.

Le Comité a examiné les mesures à prendre pour faire face à ces évolutions.

1. Il a invité les Etats membres à signaler les actes de piraterie et de vols à main armée au Secrétariat et les a priés de mettre à jour le questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des Etats du port et des Etats côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat à bord des navires puis de l'envoyer au Secrétariat ;
2. Il a invité les Etats membres, conformément à la résolution « Prévention et répression des actes de piraterie, de vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée », en coopération avec l'Organisation et à la demande éventuelle des Etats membres de la région, à appuyer l'approbation du Code de conduite de Yaoundé dans le golfe de Guinée et d'envisager de verser des contributions financières au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre ;

3. Il a approuvé la demande de la délégation de l'OCIMF sollicitant le Secrétariat de réviser la circulaire MSC.1/Circ.1601, afin qu'elle donne les meilleures pratiques de gestion, mises à jour ;

4. Il a pris note des efforts continus déployés par le Nigéria pour combattre les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée.

5. Il a pris note des renseignements donnés par le Centre de partage d'informations concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie à l'encontre des navires en Asie.

VIII- Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer



Le Comité a approuvé le projet de circulaire MSC-FAL contenant les « directives concernant le repêchage des personnes décédées et leur situation » et décidé de la transmettre au Comité de la simplification des formalités pour qu'il l'approuve à son tour.

Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet de la nouvelle version du fascicule intitulé « Sauvetage en mer – Guide des principes et des mesures dans le contexte de mouvements de réfugiés et de migrants » établi sous forme définitive par le HCR, le Secrétariat de l'OMI et l'ICS.

IX – Conception et construction du navire

- Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité de la construction et de la conception du navire (DC 11) et a approuvé :
- la circulaire MSC concernant les directives de remorquage d'urgence à bord des navires autres que les navires-citernes.

- les projets d'amendements à la partie IV du *Recueil IP* concernant le poids du personnel industriel utilisé aux fins de calculs de stabilité, le projet d'amendements au *Recueil ESP* de 2011 visant à permettre l'utilisation de techniques d'inspection à distance et portant adoption des directives techniques concernant l'utilisation d'échelles portatives pour les inspections.

- la circulaire MSC contenant les *orientations révisées* sur les épreuves de pression des cloisonnements des citernes à cargaison d'hydrocarbures menées sous la supervision du capitaine.

- la circulaire MSC contenant les *directives révisées* relatives à la construction, à l'installation, à l'entretien et à l'inspection/visite des moyens d'embarquement et de débarquement, sachant que les modifications apportées à cette circulaire visaient à traiter la question de l'utilisation de filtres de sécurité sur les échelles de coupée et les passerelles.

- le projet d'amendements à la règle 25 du protocole de 1988 sur les lignes de charge concernant l'obligation d'installer des garde-corps sur la structure de pont.

- la circulaire MSC contenant une interprétation uniforme de la SOLAS, visant à préciser le sens de l'expression « vanne télécommandée ».

- Concernant la question de la portée du résultat intitulé *directives pour l'utilisation des matières plastiques renforcées de fibres dans les structures du navire* (PRF), le Comité a confirmé qu'il devrait être considéré que les cloisonnements et éléments porteurs en matière plastique renforcée de fibres contribuant à la résistance globale s'inscrivent dans le cadre de travaux menés au titre du résultat :

- Il a confirmé que les travaux de révision PRF intérimaires devraient continuer de se limiter aux aspects liés à la protection contre l'incendie dans le contexte de la SOLAS.

- Il a décidé que les éléments porteurs qui ne contribuent pas à la résistance

globale pourraient être examinés dans le cadre des travaux de révision.

Concernant les « Moyens d'évacuation des locaux situés au-dessus du pont de cloisonnement », le Comité a décidé d'approuver la circulaire MSC intitulée « *Moyens d'évacuation depuis la partie inférieure des locaux de machine* ».

X – Élément humain, formation et veille

Le Comité a approuvé dans son ensemble le *rapport du Sous-comité HTW II* (élément humain, formation et veille) et en particulier :

- il a approuvé le projet de révision de directives pour l'élaboration, l'examen et la validation de cours types ;
- il a pris note des progrès réalisés en ce qui concerne la révision approfondie de la Convention STCW de 1979 et du code de STCW ;
- il a approuvé la circulaire STCW relative aux directives intérimaires sur la formation des gens de mer servant à bord des navires qui utilisent des combustibles de substitution et des nouvelles techniques.

XI – Systèmes et équipement du navire

Le Comité a approuvé dans son ensemble le rapport du Sous-comité SSE 11 (systèmes et équipement du navire) et en particulier :

- il a noté que concernant les prescriptions relatives à la ventilation des embarcations de sauvetage particu-

lièrement fermées et des engins de sauvetage, il était convenu qu'il est nécessaire d'élaborer des prescriptions en matière de ventilation ;

- il a confirmé sa décision d'insérer les prescriptions relatives à la conception des dispositifs utilisés pour simuler la mise à l'eau des embarcations de sauvetage en chute libre dans le texte de la règle du Recueil LSA, aux fins d'adoption par le MSC 11.

Le Comité a chargé le groupe de rédaction d'élaborer les dispositions relatives à l'application à insérer dans le projet d'amendements au Recueil LSA. Après examen du rapport du groupe, le Comité a pris les mesures suivantes :

Il a approuvé le projet d'amendements aux prescriptions relatives à l'entretien, à l'examen approfondi, à la mise à l'eau en cours d'exploitation, à la révision et à la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage, découlant du projet d'amendements au Recueil LSA.

Il a approuvé les projets d'amendements aux circulaires ci-après :

- directives révisées pour l'élaboration des manuels d'exploitation et d'entretien des systèmes d'embarcations de sauvetage ;
- directives concernant la sécurité pendant les exercices d'abandon du navire effectués avec des embarcations de sauvetage ;



- formulaires révisés pour les rapports d'évaluation et d'essai des engins de sauvetage.

Il a approuvé les circulaires MSC contenant respectivement :

- les interprétations uniformes relatives aux restrictions qui s'appliquent aux agents d'extension des incendies ;
- l'interprétation uniforme des Recueils FSS concernant les espaces acceptables de détecteurs de chaleur et de fumée, prenant effet le 1^{er} janvier 2026 ;
- l'interprétation uniforme de la règle de la SOLAS concernant la documentation relative à la mise à l'essai en charge et à l'examen approfondi des appareils de levage existants non certifiés, prenant effet le 1^{er} janvier 2026.

Il a adopté la résolution MSC portant adoption d'amendements à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage concernant la procédure d'essai de la flottabilité des brassières de sauvetage et les critères d'acceptation relatifs.

XII – Navigation, communication et recherche et sauvetage

Le Comité a approuvé :

- le projet d'amendements aux règles de la SOLAS concernant l'obligation de diffuser des renseignements sur la sécurité maritime et des renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellites agréés opérationnels ;
- le projet de circulaire MSC intitulée « Services radioélectriques à assurer dans le cadre du SMDSM » en même temps que l'adoption des amendements à la SOLAS ;
- le projet d'amendements au chapitre V de la SOLAS visant à adopter le système d'échange de données en VHF ;
- les projets d'amendements à apporter aux Recueils HSC de 1994 et de 2000 ;
- les projets de résolution MSC sur l'adoption d'échanges de données en VHF (VDES), sur les normes de performance relatives au système de VDES de bord et le projet de circulaire MSC contenant les directives pour l'exploitation du système de VDES de bord.

XIII – Transport des cargaisons et des conteneurs (Rapport du Sous-comité sur les travaux de sa dixième session)

Le Comité a approuvé le rapport du CCC dans son ensemble.

Il a adopté la résolution MSC contenant les « *Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires* », a prié le Secrétariat d'apporter les amendements en conséquence aux notes de bas de page figurant dans les instruments pertinents de l'OMI et a noté que les travaux relatifs au résultat intitulé « Révision de la résolution en vue d'assurer la sécurité du personnel qui pénètre dans les espaces clos à bord des navires » avaient été achevés.

XIV – Programme de travail

Questions relatives au code ISM

Le Comité était saisi de l'examen d'un document du MSC 109 dans lequel le Secrétariat recensait toutes les questions relatives au code ISM devant être examinées à la présente session et formulait une série de recommandations élaborées par le groupe de travail tripartite OIT/OMI.

Recommandations concernant le code ISM et les instruments connexes.

Le Comité a examiné la *recommandation* selon laquelle il faudrait procéder à une *révision approfondie des directives sur l'application du code ISM par les administrations et les compagnies*.

Il est convenu d'entreprendre une révision approfondie de ces directives, en particulier la résolution portant adoption des *directives sur l'application du code ISM par les administrations et les directives révisées pour l'application opérationnelle du code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les compagnies*, diffusées sous couvert de la circulaire MSC/MEPC, en abordant les questions suivantes :

- Intégrer dans le système de gestion de la sécurité des stratégies et des procédures visant à prévenir la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, et fixer les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité ;

- Préciser que le système de gestion de la sécurité devrait garantir le respect des règles obligatoires, notamment des prescriptions nationales relatives à la violence et au harcèlement, y compris le harcèlement sexuel ;
- Répartir les responsabilités entre la direction de la compagnie et les administrations en ce qui concerne le traitement des cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, et fournir les ressources adéquates permettant de gérer ces situations et de lutter contre ces actes à bord des navires et à terre.
- Garantir que les gens de mer et le personnel à terre suivent une formation concernant les stratégies de la compagnie et leur mise en œuvre.

Il a également décidé d'inscrire à l'agenda biennal du Sous-comité III pour la période biennale 2026-2027 une révision intitulée *Révision approfondie des directives sur l'application du code ISM par les Administrations et les compagnies*.

Concernant les *directives PSC* relatives au Code ISM, le Comité a chargé le Sous-comité III d'examiner plus avant la *recommandation 2* qui figurait dans l'étude MSC intitulée *Mesures visant à harmoniser les procédures de contrôle par l'Etat du port dans le monde*.

Le Comité a examiné la recommandation selon laquelle il faudrait *passer en revue le code ISM* afin de recenser les éléments pouvant être révisés pour améliorer l'efficacité et l'application du code.

A l'issue des échanges de vues, il a chargé le Sous-comité III de tenir compte des recommandations formulées par le groupe de travail tripartite mixte et de la *recommandation 3* formulée dans le rapport de l'étude MSC.

Il a examiné la *recommandation 4* selon laquelle il faudrait procéder à un *examen global des instruments relatifs aux ressources et au personnel*.

Il a décidé de déplacer le résultat intitulé *Exercices permettant de déterminer et d'améliorer l'efficacité des dispositions relatives aux heures de travail et de repos des gens de mer et à la fatigue*, qui était inscrit à son agenda, au-delà de la période biennale, du Sous-comité HTW pour la période 2026-2027.

Il a chargé le Sous-comité HTW de tenir compte de la recommandation 3 qui figurait dans le rapport de l'étude MSC dans ses travaux.

Il a chargé le Sous-comité HTW d'examiner plus avant la recommandation 5 qui figurait dans le rapport de l'étude MSC selon laquelle il fallait prendre des mesures en matière de *formation visant à renforcer les compétences de base des personnes participant à l'application des dispositions du code ISM*.

Concernant la recommandation 6 figurant dans le rapport de l'étude MSC selon laquelle il faudrait renforcer les capacités aux fins de l'application pleine et entière du code ISM, il a chargé le Sous-comité III d'examiner la mesure à prendre en vue d'*améliorer la mise en commun des renseignements sur la sécurité, y compris les enseignements tirés par le Sous-comité III et les rapports disponibles dans le GISS (accident et incident de mer)*.

Il a invité le MEPC à approuver les mesures prises à la présente session en ce qui concerne le code ISM.

Durée de travail et de repos des gens de mer

Le Comité a pris note des renseignements fournis par le document soumis par l'Arabie Saoudite présentant un résumé des résultats de travaux de recherche menés récemment pour traduire en chiffres les problèmes qui se posent pour appliquer les règles relatives à la durée de travail et de repos.

Il a rappelé qu'à sa 105^{ème} session il avait jugé nécessaire de collaborer avec le BIT pour prendre toute mesure de suivi à la suite de l'exercice de définition réglementaire mené dans le cadre des dispositions de l'OMI.

Il a noté que la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de la Convention maritime 2006 (STC 5), tenue du 7 au 11 avril 2005 à Genève, avait porté sur des questions relatives à la durée du travail et du repos et que le BIT devrait rendre formellement compte des résultats à une prochaine session du Comité.

Le Comité a chargé le Sous-comité HTW

d'examiner, au titre du résultat intitulé *Exercices permettant de déterminer et d'améliorer l'efficacité des dispositions relatives à la fatigue et aux heures de travail et de repos des gens de mer*, les éléments évoqués dans le document soumis par l'Arabie Saoudite, lorsqu'il examinera comment combler les lacunes recensées dans le cadre de la révision approfondie de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW en ce qui concerne les heures de repos.

Propositions visant à inscrire de nouveaux résultats

Le comité a noté que sept nouvelles propositions de nouveaux résultats soumise au MSC 108 et au MSC 109 n'avaient pas encore été examinées.

Elaboration de normes de performance pour le mode de télémétrie (mode R) dans les récepteurs de radionavigation

Le Comité a souscrit à la proposition selon laquelle la portée du résultat devait également englober l'examen de tout éventuel amendement qu'il pourrait être nécessaire d'apporter à la résolution concernant l'utilisation du mode-R dans le cadre du système de radionavigation mondiale.

Révision du code pour les enquêtes sur les accidents

Le Comité a décidé d'inscrire à l'agenda biennal du Sous-comité III pour la période 2026-2027 un résultat à ce sujet.

Révision du paragraphe 2.1.1 du chapitre 3 du Recueil FSS

Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé *Clarification des normes prévues au chapitre 3 du Recueil FESS qui s'appliquent aux équipements de pompier* et a désigné le Sous-comité SSE comme organisme associé. Il l'a chargé :

- de modifier le paragraphe 2.1.1 du chapitre 3 du Recueil ;
- d'appliquer les amendements aux installations neuves uniquement ;
- de notifier que les amendements qui seraient apportés au Recueil FSS devraient entrer en vigueur conformément au cycle applicable aux amendements à la SOLAS.

Poursuite de la révision du Recueil de règles relatives aux alertes et indicateurs en vue d'y inclure l'examen de la gestion des alertes dans le local de commande des machines

Le Comité a décidé d'inscrire à l'agenda biennal du Sous-comité SDC pour la période biennale 2026-2027 un résultat intitulé *Elaboration de normes de performance applicables à la gestion des alertes dans la salle de commande des machines*.

Le Comité est convenu qu'il faudrait examiner à un stade ultérieur la possibilité d'apporter des amendements au Recueil 2025 au titre du même résultat, après la conclusion des normes de performance applicables à la gestion des alertes.

Elaboration de directives destinées à prévenir les risques de chute de hauteur

Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat concernant ce sujet.

Amendements aux Recueils HSC de 1999 et de 2000 aux recueils MODU de 1979, de 1989 et de 2009 afin de garantir l'application uniforme de la résolution MSC 402 (96)

Le Comité a réitéré la décision qu'il avait prise à sa 109^{ème} session d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé *Application de ladite résolution aux engins de grande vitesse et aux unités mobiles de forage au large, visés dans les Recueils HSC et MODU*. Il a désigné le Sous-comité SSE comme organisme associé.

Les amendements qui seraient élaborés devraient s'appliquer aux engins neufs et existants visés par les Recueils HSC et MODU.

Le résultat visant à modifier les dispositions des Recueils en question aux fins de l'application des prescriptions de la règle III/20.11 de la SOLAS et de la résolution MSC.402 (96) aux engins de grande vitesse et aux unités mobiles de forage au large.

Les amendements qui seraient apportés aux Recueils HSC devraient entrer en vigueur conformément au cycle de quatre ans, applicable aux amendements à la SOLAS.

Révision du chapitre 4 de la résolution MSC.81(70) pour ce qui est des prescriptions relatives aux essais de conformité des engins pyrotechniques

Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat concernant ce sujet, en désignant le Sous-comité SSE comme organisme associé.

Les amendements devant être élaborés devraient s'appliquer aux navires neufs.

Atténuation des risques d'incendie dans la chambre des machines et dispositions relatives à l'utilisation d'imageurs thermiques

Le Comité a décidé de fusionner les deux propositions de résultat et d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé *Atténuation des risques d'incendie causés par des fuites provenant des tuyaux de combustibles liquides et d'huile de graissage à base de pression et d'imageurs thermiques dans la chambre des machines*, en désignant le Sous-comité SSE comme organisme associé.

Le résultat visait à modifier :

- la règle II-2/4 de la SOLAS afin d'atténuer les risques d'incendie dans la chambre des machines causés par des fuites provenant des tuyaux de combustibles et d'huile de graissage à basse pression ;
- la circulaire MSC .1/Circ.1321 afin d'inclure des dispositions relatives à l'utilisation d'imageurs thermiques lorsqu'il était procédé à l'inspection des installations d'isolation.

Révision du paragraphe 6.1.7 du chapitre VI du Recueil LSA concernant les prescriptions relatives à la vitesse d'armement des canots de secours rapides

Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat à ce sujet, en désignant le Sous-comité SSE comme organisme associé. Les amendements élaborés devraient s'appliquer aux navires neufs.

Le résultat vise à modifier le Recueil LSA en vue d'améliorer et d'harmoniser les prescriptions relatives à la vitesse d'aménagement des canots de secours rapides

lorsqu'ils avaient leur pleine charge en personnel et en armement.

Révision de l'architecture financière du système LRIT

Le Comité est convenu d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2026-2027 un résultat concernant ce sujet et de faire figurer une question correspondante à l'ordre du jour du MSC 111, en fixant à 2026 la date d'achèvement des travaux. Il a décidé que le résultat continuerait d'être examiné au niveau du Comité pour le moment et que le Sous-comité NCRS pourrait être désigné en tant qu'organisme associé aux travaux à un stade ultérieur.

Clarification des dispositions relatives à l'évacuation des locaux des machines

Le Comité a décidé d'inscrire à l'agenda biennal du Sous-comité SDC pour la période 2026-2027 un résultat intitulé *Examen et si nécessaire modification des règles de la SOLAS visant à préciser les prescriptions relatives aux dispositions d'évacuation de la partie inférieure des locaux des machines*.

Amendements à la section 4.2 du Code IMSBC concernant les renseignements sur la cargaison et le modèle de formulaire de déclaration que doit communiquer l'expéditeur

Le Comité a chargé le Sous-comité CCC d'examiner cette proposition au titre du résultat en question.

Révision de la règle II-2/6 de la SOLAS afin de clarifier les prescriptions relatives à la mise à l'essai des matériaux de revêtement de sol

Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat concernant ce sujet, en prévoyant une session, pour achever les travaux correspondants et en désignant le Sous-comité SSE comme associé aux travaux. Les amendements qui seraient élaborés devraient s'appliquer aux navires neufs. Le résultat vise à modifier la règle citée afin de garantir une application uniforme des prescriptions relatives aux essais de fumée et de toxicité des revêtements de sol de manière à assurer la sécurité des opérations d'évacuation en cas d'incendie.

Les amendements élaborés devraient entrer en vigueur conformément au cycle de quatre ans, en application aux amendements de la SOLAS.

Directives traitant de l'application des dispositions contenant l'expression « jugé(e)s satisfaisant(e)s » par l'administration

Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé « Elaboration de directives traitant de l'application des dispositions contenant l'expression « jugé(e)s satisfaisant(e)s » ou une expression équivalente figurant dans les instruments obligatoires pertinents de l'OMI, en vue de l'inscription à l'agenda biennal du Sous-comité III pour la période 2028-2029, afin d'établir et de maintenir une liste exhaustive des expressions connexes.

XV - Election à la présidence et à la vice-présidence pour 2026

Le Comité a élu à l'unanimité M. Theofilos Mozas Président pour 2026 et, après avoir noté que le Secrétaire général n'avait reçu aucune candidature à la vice-présidence à la présente session, a décidé de reporter au MSC 111 l'élection à la vice-présidence pour 2026.

Il a noté qu'il était prévu à titre provisoire, que le MSC 111 et le MSC 112 se tiennent respectivement du 13 au 22 mai 2026 et du 30 novembre au 4 décembre 2026.

René TYL
Membre de l'AFCAN
Conseiller de la délégation française

Textes publiés au Journal officiel AU 2^e TRIMESTRE 2025 (n° 45)



Pour obtenir les textes : www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr ou www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

- **Arrêté du 3 avril 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (divisions 214, 222, 238 et 239)
Texte NOR : TECM2510246A, publié au JORF n° 0087 du 11 avril 2025
- **Arrêté du 8 avril 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 411 du règlement annexé)
Texte NOR : TECP2510501A, publié au JORF n° 0100 du 27 avril 2025
- **Arrêté du 11 avril 2025** modifiant les arrêtés relatifs à la délivrance des brevets d'officiers mécaniciens et électrotechniciens
Texte NOR : TECM2505474A, publié au JORF n° 0094 du 19 avril 2025
- **Arrêté du 11 avril 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 221)
Texte NOR : TECM2419022A, publié au JORF n° 0103 du 2 mai 2025
- **Arrêté du 17 avril 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 150)
Texte NOR : TECM2507523A, publié au JORF n° 0100 du 27 avril 2025
- **Arrêté du 29 avril 2025** portant décision individuelle d'attribution de l'aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires
Texte NOR : TECM2508066A, publié au Bulletin officiel de la Transition écologique de la mer le 03 mai 2025
- **Arrêté du 22 mai 2025** portant codification de diverses dispositions relatives à la sûreté portuaire
Texte NOR : ATDT2501064A, publié au JORF n° 0132 du 7 juin 2025
- **Arrêté du 27 mai 2025** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareils AIS Intérieur
Texte NOR : ATDT2514934A, publié au JORF n° 0129 du 4 juin 2025
- **Arrêté du 2 juin 2025** modifiant l'arrêté du 20 décembre 2017 relatif au modèle-type de la grille d'évaluation et au contenu du rapport de repérage de l'amiante à bord des navires
Texte NOR : TECM2514328A, publié au JORF n° 0146 du 25 juin 2025
- **Décret n° 2025-529 du 11 juin 2025** portant modification du décret n° 2020-704 du 10 juin 2020 relatif aux garanties financières en cas de décès et d'incapacité de longue durée et en cas d'abandon des gens de mer
- Texte NOR : TECM2407205D, publié au JORF n° 0136 du 13 juin 2025
- **Arrêté du 13 juin 2025** modifiant la partie réglementaire - arrêtés du code des transports et l'arrêté du 27 avril 2022 relatif aux qualifications des équipages et à la conduite des bateaux de commerce en navigation intérieure
Texte NOR : ATDT2512988A, publié au JORF n° 0141 du 19 juin 2025
- **LOI n° 2025-566 du 23 juin 2025** autorisant la ratification de la résolution LP.3(4) portant amendement de l'article 6 du Protocole de Londres de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (1)
Texte NOR : EAEJ2411782L, publié au JORF n° 0145 du 24 juin 2025
- **Arrêté du 27 juin 2025** portant nomination du directeur du bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer)
Texte NOR : TECM2518099A, publié au JORF n° 0150 du 29 juin 2025
- **Décret n° 2025-608 du 30 juin 2025** modifiant le classement catégoriel des pilotes maritimes
Texte NOR : TECM2515486D, publié au JORF n° 0152 du 2 juillet 2025

ENSM – 1^{ère} UNIVERSITÉ D'ÉTÉ

1-4 JUILLET 2025, LE HAVRE

L'ENSM, centre du Havre, organisait ses premières Universités d'été, du mardi 1^{er} au vendredi 4 juillet. Ces journées étaient organisées par Mme Gersende LE DIMNA, responsable des Relations internationales et des partenaires académiques de l'ENSM. Ces Universités, axées sur la transition énergétique, s'organisaient donc sur 4 jours, eux-mêmes divisés en deux parties - conférences le matin et visites l'après-midi - en quelque sorte « théorie » le matin et « pratique » l'après-midi. Un format à la fois intéressant et probablement moins difficile à suivre que s'il n'y avait eu que des conférences à longueur des quatre journées.

L'inscription était possible par demi-journée, en fonction des desideratas ou intérêts des sujets débattus.

Parmi la trentaine de participants, l'AFCAN était représentée par son président le commandant Pierre BLANCHARD et/ou le vice-président Hubert ARDILLON selon les disponibilités de chacun.



■ ACCUEIL PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ENSM, M. FRANÇOIS LAMBERT

Après quelques mots de bienvenue et de remerciements, M. Lambert informe que ces Universités sont en gestation depuis deux ans, et ont vocation à se renouveler, probablement en étant organisées dans les différents sites de l'ENSM.

Les étudiants demandent à être confrontés à du concret, et ainsi, ces Universités sont aussi un peu un essai de mêler conférences et visites, afin d'en voir l'intérêt par retour

d'expérience pour intégrer ce type d'enseignement dans le cursus étudiant.

■ JOUR 1 - MARDI 1^{er} JUILLET : LA TRANSITION ÉCO-ÉNERGÉTIQUE DANS LE SECTEUR MARITIME

Thème 1 : Introduction « Transition éco-énergétique, où en sommes-nous ? », par M. Luc GILLET, ingénieur, ancien directeur adjoint aux transports maritimes chez TotalEnergies

Le transport maritime joue un rôle stratégique dans l'économie mondiale. C'est plus de 80% des marchandises transportées pour une flotte mondiale de plus de 100 000 navires. Et même si le transport maritime doit baisser ses émissions – 1 milliard de tonnes de gaz à effet de serre (GES) à l'année soit 2,9% du total des émissions globales, c'est aussi le moyen de transport le moins émetteur à la tonne transportée : 12 fois moins que la route et 70 fois moins que l'aérien. Mais c'est aussi un moyen très sensible aux crises de guerre et commerciales de notre époque.

Les émissions varient suivant le type et la taille des navires. Ainsi les vraquiers sont responsables de 23% des émissions de CO₂ alors qu'ils représentent 42% de la flotte mondiale. À contrario, les portes conteneurs, 13% de la flotte mondiale, sont responsables de 27% des émissions.

L'Union européenne (UE) a adopté en juillet 2021 le paquet « Fit for 55 » afin de réduire les émissions des GES. Quatre principales mesures en sont issues :

- La directive ETS (Emissions Trading Scheme), en vigueur au 1^{er} janvier 2024 pour les navires de plus de 5 000 UMS, elle doit s'appliquer progressivement (40% en 2024, 70% en 2025, et 100% en 2026).

100% des voyages portuaires intra-UE ainsi que 50% des voyages à destination ou en provenance d'un port de l'UE y sont inclus.

Le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O) seront inclus à partir de janvier 2026.

L'opérateur technique du navire est en responsabilité du paiement, avec une sanction en cas de non-conformité (soit

100 €/tonne CO₂ ainsi que la possibilité de bannissement des ports européens)

Quotas d'émission prévus : 78 Mtonnes de CO₂ soit 8% des émissions à partir de 2024 pour le transport maritime international, avec une réduction progressive à 57 Mtonnes en 2030. Le transport maritime, c'est environ 5% du total des quotas ETS de l'UE. La mise en œuvre de ces quotas représente un marché de 4 à 8 milliards €/an (à 50 ou 100 €/tonne CO₂).

- La réglementation Fuel EU Maritime, en vigueur au 1^{er} janvier 2025, a pour but de réduire l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des navires.

Comme pour l'ETS, il y a une réduction progressive de l'intensité des GES (référence 2020, - 2% en 2025, - 6% en 2030, -14,5% en 2035, - 31% en 2040, - 62% en 2045, et - 80% en 2050, mais avec un calcul sur la base de la production du fuel à sa consommation (Well to Wake). C'est la même couverture que pour les quotas ETS, soit 100% des déplacements intra-UE et 50% des déplacements in/out UE.

Cette réglementation favorise l'utilisation de carburants synthétiques.

Elle comporte un mécanisme de mutualisation possible pour assurer la conformité, l'opérateur technique en a la responsabilité. Des sanctions financières sont prévues en fonction du coût du carburant bas carbone qui sera utilisé, sachant que les biocarburants de 1^{ère} génération en sont exclus.

L'alimentation électrique à quai dans les grands ports pour les porte-conteneurs et les navires à passagers sera obligatoire à partir de 2030.

- La réglementation AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) - Déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs, en vigueur en avril 2024

Les principaux ports européens devront être équipés avant le 1^{er} janvier 2030 d'une alimentation électrique à quai pour répondre à la demande d'environ 90% des porte-conteneurs et des navires à passagers faisant escale, alimentation électrique à quai qui devra également desservir les principaux ports fluviaux.

- La directive sur la taxation de l'énergie : fin de l'exonération fiscale pour les carburants marins, directive toujours en discussion.

Il s'agit de la proposition d'un niveau minimum de taxes pour encourager l'utilisation de carburants durables, avec un régime d'exonération de 10 ans pour les carburants durables.

Remarque : en tant que taxe, cette directive nécessite l'approbation unanime des États membres pour être adoptée.

Note : contrairement aux réglementations, les directives européennes doivent être transposées dans le droit de chaque État membre.

L'OMI a révisé sa stratégie de décarbonation en juillet 2023. D'une réduction de 40% des émissions de CO₂ en 2030 (par rapport aux émissions de 2008), les réductions devraient désormais être de 20% en 2030 et de 70% en 2040, toujours par rapport aux émissions de 2008, mais pour les émissions globales de GES plutôt que de CO₂ uniquement.

De nouvelles provisions réglementaires ont été approuvées au MEPC 83 d'avril 2025, pour les navires de plus de 5 000 UMS.

Les limites d'intensité de carburant des GES de l'énergie utilisée à bord sont fixées à deux niveaux : un niveau « d'objectif de base » et un niveau de « conformité directe ». Une réduction de l'intensité des carburants des GES est planifiée dans le temps et des pénalités alimentent un fonds international.

Par rapport à un niveau de référence de 93,3 gCO₂eq/MJ (moyenne de la flotte en 2008), il y aura une récompense financière pour les navires utilisant un carburant à émissions de GES nulles ou quasi nulles, inférieures à 19 gCO₂eq/MJ, seuil qui sera abaissé à 14 gCO₂eq/MJ au 1^{er} janvier 2035.

Note : gCO₂eq/MJ : gramme de CO₂ équivalent par mégajoule d'énergie

Cependant, pour entrer en vigueur, ces nouvelles provisions devront être adoptées lors du prochain MSC d'octobre 2025 pour une application en 2028 au plus tôt, et de nombreux points demandent une clarification.

L'industrie n'est pas avare d'initiatives. En 2025, une étude de Global Center for Maritime Decarbonization montre que 70% des compagnies maritimes ont des politiques de décarbonation. De nombreux centres de R&D ont été mis en place dans ce but, dont des « coalitions » de partenaires industriels dont le but est de travailler ensemble et d'échanger les informations.

Parmi les améliorations techniques sur l'ef-

ficacité énergétique on peut noter :

- L'hydrodynamique : optimisation des formes de la coque (tels des déflecteurs de vent) par l'utilisation de jumeau numérique ainsi que les appendices de coque tels de nouveaux designs de bulbe, des tuyères pour hélice, des stators à pré-tourbillon, des ailerons sur les écrous d'hélice, des bulbes de gouvernail.
- L'injection de bulles d'air sous la quille pour un gain de performance supérieur à 5%.
- L'utilisation de nouvelles peintures anti-fouling.
- L'amélioration de la consommation des moteurs, contrôle électronique de l'injection, nouveaux systèmes de récupération de chaleur des gaz d'échappement.
- L'assistance vélique sous différentes formes.

Autres améliorations :

- L'optimisation de la traversée, analyse des données météorologiques et échanges numériques en ligne navire-terre par une :
 - Optimisation de la consommation sur un itinéraire donné par ajustement continu de la vitesse.
 - Optimisation du routage météo avec multi critères vent, houle, courants, pour minimiser la consommation, sécuriser les dates d'arrivée, limiter les risques (perte de conteneurs, mouvements de marchandises, etc.), grâce aux jumeaux numériques en cours de développement. Le routage météo est largement utilisé pour les navires à assistance vélique de propulsion.
 - Réduction des temps d'attente au port (Just in time arrival), solution idéale mais difficile à mettre en œuvre.
- L'installation dans les ports et terminaux de possibilité de branchement électrique à quai.
- Les systèmes installés de récupération du carbone en cours d'installation à bord et de stockage dans les ports.
- Le développement des bio-fuels, même si les quantités restent limitées et marginales, surtout pour la marine en compétition sur ce sujet avec les autres moyens de transport (route et air). Les principaux carburants alternatifs bas carbone faisant l'objet de projets de R&D et de développement sont l'ammoniac (NH₃), l'hydrogène (H₂) et le méthanol (CH₃OH), mais avec des ratios de volume pour une même énergie largement déficitaires et des risques accrus de sécurité et de toxicité.
- La propulsion électrique, hybride ou 100% batteries, solution plutôt conçue pour des distances courtes.

• Les piles à combustible avec 2 types de cellules :

- PEM (Proton Exchange Membrane Cell) : « basse température » 80°C, fonctionnant à l'hydrogène avec un haut degré de pureté, plus compactes, moins lourdes, et résistant aux cycles transitoires.
 - SOFC (Solid Oxide Fuel Cell) : « haute température » 800°C et produisant une chaleur utilisable à bord, fonctionnant avec de nombreux fuels : GNL, GPL, hydrogène.
- La propulsion nucléaire : principalement dans les marines militaires et brise-glaces, mais de nombreux projets sont en développement pour le civil.

Où en sommes-nous ?

En janvier 2025, les navires en service utilisant du fuel conventionnel représentent 92% de la flotte mondiale et 47% de la flotte en commande. Les navires utilisant des fuels alternatifs (53%) deviennent donc pour la première fois, plus importants, en commande certes, principalement le LNG (38%), le méthanol (12%), le LPG (2%), l'ammoniac (0,9%) et l'hydrogène (0,2%) étant encore anecdotiques.

Thème 2 : Politiques publiques pour une marine marchande durable, par M. Hervé THOMAS, direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA)

La France veut s'inscrire dans le temps long pour développer le nombre de navires et l'emploi maritime associé.

Il y a plusieurs éléments de soutien à la flotte française :

- Soutien fiscal : la taxe au tonnage, même si actuellement elle est attaquée à l'Assemblée nationale, c'est le principal dispositif de soutien aux armateurs avec un bénéfice important pour le pavillon ; la déductibilité fiscale (art. 39c du code des impôts) et les crédits de l'État.
- Soutien budgétaire : exonération des cotisations patronales, ce qui gomme les différences de coût des navires français par rapport aux autres pavillons.
- Soutien de « sûreté » : les navires français bénéficient de la protection de la Marine nationale (ou européenne).
- Soutien de « formation » : les marins français sont toujours très recherchés (bénéfice de la polyvalence), ce qui entraîne aussi une augmentation des navires sous pavillon français. De 2013 à 2023 il y a 43% de navires sous pavillon français en plus.
- Soutien « humain » : la lutte contre le dumping social.

L'objectif est d'avoir une flotte marchande durable. Depuis janvier 2024, la marine marchande est intégrée à l'ETS, pour les navires supérieurs à 5 000 UMS, en 2027 seront intégrés les navires de service off-shore. Et côté portuaire, le branchement électrique des navires à quai sera obligatoire à partir de 2030. Pour cela la feuille de route proposée par le CIMER donne une partie des ETS redistribuables au maritime, soit 90 millions d'euros en 2026, le calcul étant fait en 2025 sur les résultats de 2024 et redistribution en 2026.

Activité 1 : Gestion de projet de barge à hydrogène, par M. Louis-Marie ROUXEL, Directeur technique SOGESTRAN Group

SOGESTRAN est le 1^{er} armateur français en fluvial et également, un des leaders en maritime avec un rayonnement international. SOGESTRAN c'est plus de 170 unités fluviales et 20 navires détenus en propre.

Pour réduire l'empreinte environnementale des activités, il faut optimiser l'efficacité énergétique afin d'en limiter l'impact, choisir des sources d'énergie à faible intensité carbone, opérer en faisant preuve de plus de sobriété.

Pour le fluvial, cela revient à utiliser des bio-fuels, e-fuels, de l'hydrogène, des batteries, et bien évidemment l'électricité à quai. C'est aussi une optimisation du remplissage et de la vitesse des barges et péniches, et en conséquence de la formation des équipages.

En ce qui concerne le maritime, en plus des éléments du fluvial, il y a l'utilisation de la propulsion vélique, et le routage météo.

SOGESTRAN est partie prenante dans plusieurs projets :

- Le projet ZULU 6 H2 : barge fonctionnant à l'hydrogène.

L'hydrogène, le plus petit des éléments chimiques, est très abondant (dans l'eau, les hydrocarbures, et le sucre, ...), mais sous forme dihydrogène (H₂), il n'est présent qu'à l'état de trace.

Il faut donc le produire, et il y a deux moyens de productions : par vaporeformage, plus de 90% de la production mondiale, mais fortement émetteur de CO₂ ; par électrolyse de l'eau, solution anecdotique encore, mais permettant de faire de l'hydrogène un carburant zéro émission lorsque l'électricité utilisée pour la production est de source renouvelable.

Puis il y a le stockage, difficulté principale de l'hydrogène. La densité énergétique de l'H₂ est environ 2,5 fois plus grande en masse que les autres carburants conventionnels, mais ramené en volume,

l'H₂ nécessite 4,5 fois plus de place pour du liquide et près de 7 fois plus de place pour du comprimé à 7 bars.

- L'ENERGY STOCKHOLM : plus gros ravitailleur de GNL en Europe (8 x 1 000 m³).
- Le POINTE DE CAUX : propulsion hybride diesel / batteries, de 4 700 MT de port en lourd avec propulseur azimuthal, branchement à quai, panneaux solaires de 15kW, pack de batteries de 312Kwh.



- Partenariat avec WISAMO (Michelin) sur le développement de la filière vélique.

Activité 2 : Visite de la barge à hydrogène, par M. Louis-Marie ROUXEL, Directeur technique SOGESTRAN Group
Nous nous sommes rendus sur le site SOGESTRAN pour visiter la barge à hydrogène ZULU

Il s'agit d'une barge destinée à fournir les terminaux parisiens des denrées demandées à partir du port de Gennevilliers, qui lui est alimenté par péniches à partir du Havre ou de Rouen.

Cette barge ne peut être chargée que par palettes sur son pont. Elle est équipée d'une grue pour autodéchargement, et fonctionne grâce à des piles à combustible.

La pile à combustible est un système électrochimique dans lequel un courant électrique se forme du fait de l'oxydation sur une électrode d'un combustible réducteur, associé à la réduction sur l'autre électrode

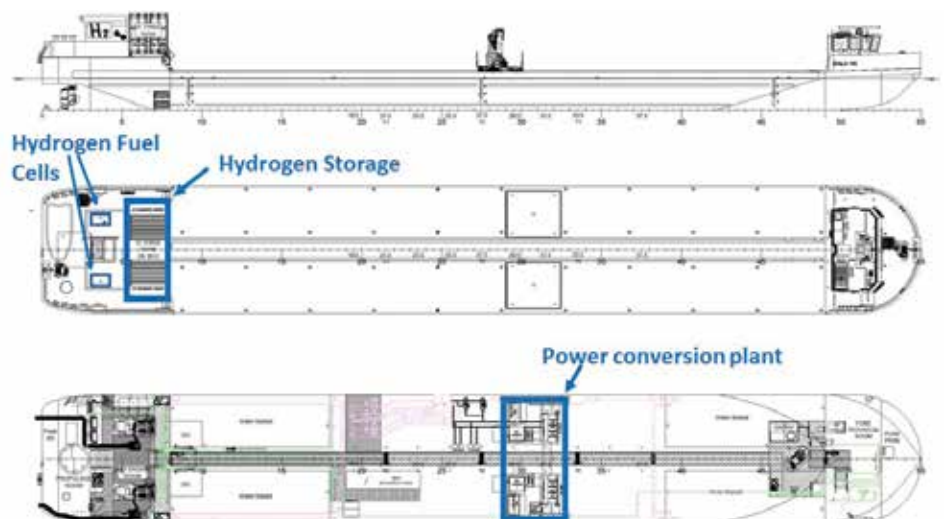
d'un oxydant. Sur la ZULU, l'hydrogène agit comme « réducteur » et l'oxygène comme « oxydant ».



■ JOUR 2 - MERCREDI 2 JUILLET : LA TRANSITION ÉCO-ÉNERGÉTIQUE DANS LE MARITIME : LA CHAÎNE DE VALEUR

Thème 1 : Enjeux et problématiques actuelles et à venir de la transition éco-énergétique dans la chaîne de valeur maritime, par M. Florian WEYER, Directeur général délégué d'HAROPA PORT

HAROPA, c'est Le Havre, porte d'entrée maritime et port d'accueil des plus grands



porte-conteneurs du monde, c'est ROUEN, 1^{er} port céréalier d'Europe de l'Ouest et spécialiste du breakbulk, c'est PARIS, soit un réseau de 7 plateformes multimodales et 91 ports urbains, un fer de lance de la logistique du dernier kilomètre. HAROPA est une connexion naturelle au Bassin parisien, soit 25 millions de consommateurs (1^{er} marché de consommation français et 2^{ème} marché de consommation européen).

En 2024, HAROPA représente 64 Mt de trafic maritime pour Le Havre, 19,2 Mt pour Rouen et 18 Mt de trafic fluvial en Ile-de-France.

Décarbonation de la filière maritime, avec engagement de HAROPA :

Plans d'action : développement de technologies et de navires zéro émission, efficacité opérationnelle, sobriété, réduction de vitesse, production, stockage, transport et distribution d'énergies et de vecteurs d'énergie décarbonée, décarbonation du secteur portuaire, économie circulaire.

Développement de carburants alternatifs : énergie fossile moins carbonée et transitoire (GNL), biocarburants à partir de biomasse alimentaire ou lignocellulosiques, e-carburants dont hydrogène et dérivés fabriqués à partir d'électricité, capture et utilisation du CO₂, propulsion par le vent.

La multimodalité :

En créant un accès fluvial direct à Port 2000 (la chatière), HAROPA s'engage à renforcer le réseau de transport multimodal et donc décarboner les chaînes logistiques. La chatière permettra à terme à l'ensemble de la flotte fluviale d'accéder aux terminaux maritimes, avec comme conséquence la réduction du nombre de camions sur les routes, donc une limitation des émissions de GES (le transport fluvial émettant 4 fois moins de GES).

Le terminal multimodal du Havre représente un outil de massification des flux maritimes et continentaux et un accélérateur du passage de la marchandise, il permet 3 modes de transport terrestre sans congestion avec une zone de contrôle sécuritaire renforcé et des zones dédiées aux marchandises dangereuses, le tout avec une facilitation des opérations douanières.

Le terminal de Rouen permet un accès direct et sans écluse sur les 1 150 mètres linéaires de quai et de grandes capacités de stockage. Le terminal de Paris – plateforme multimodale de Gennevilliers – met 400 ha à disposition des opérateurs logistiques, 6 bassins, 12 km de quai, 22 km de voies ferrées, pour 20 millions de tonnes de marchandises traitées

annuellement, dont 4 millions par la Seine.

Les avantages du transport fluvial sont des gains économiques et écologiques, par un transport fiable et sécurisé permettant de lisser les flux. Bien sûr, son inconvénient majeur est d'être plus long que le transport routier ou ferroviaire.

La transition énergétique et la neutralité carbone : un défi pour la vallée de la Seine.

La stratégie nationale bas-carbone a pour objectif la neutralité carbone en 2050 en réduisant la consommation de produits pétroliers et en ayant recours aux énergies renouvelables. Et la vallée de la Seine accueille un tissu industriel générateur de 15% des émissions industrielles nationales de CO₂ et ayant 40% des besoins industriels nationaux en hydrogène. Or l'hydrogène est produit principalement par vaporeformage, à partir de méthane et de vapeur d'eau, donc production d'H₂ mais émission de CO₂.

D'où la nécessité d'utiliser la chaîne CCUS (Carbon Capture Use and Storage) actuellement en étude et montage par un consortium d'industries représentées en vallée de Seine : capter le CO₂, le stocker, le préparer, le liquéfier, l'enfouir, avec un stockage final en mer du Nord. Cela devrait réduire les émissions de CO₂ du bassin de plus de 3 millions de tonnes par an.

Plusieurs autres projets existent : un réseau de chaleur industrielle sur la zone industrielle portuaire de Rouen, la réutilisation de la vapeur par 8 sites de la zone industrielle portuaire du Havre et transformation en énergie, la production de kérozène de synthèse générée par la combustion d'hydrogène renouvelable bas carbone provenant d'électrolyse, le projet hydrogène Normand'hy à Port-Jérôme.

Et bien évidemment le raccordement électrique des navires à quai au Havre et Rouen, avec la mise en service de la première tranche en 2025.

Thème 2 : Montage et financement de projets décarbonés, par M. Alan SYMONEAUX, adjoint au sous-directeur de la sécurité et de la transition énergétique des navires, DGAMPA

Quels sont les leviers de décarbonation identifiés ?

- Réglementaire, pour des raisons de sécurité (batteries, ammoniac, nouveaux matériaux etc.) ;
- Énergétique, car les ressources sont limitées eu égard aux besoins importants pour la production de carburants alternatifs ;
- Technologique, du fait de la complexité

des solutions restant à développer ou à fiabiliser :

- Financier, car les solutions décarbonées seront généralement plus chères en investissement (CAPEX) et parfois en fonctionnement (OPEX).

Une juste composition de ces leviers doit donc être décidée, en fonction des caractéristiques des navires (taille, puissance et besoins opérationnels), mais également en fonction des contraintes technologiques, réglementaires, financières et énergétiques associées.

Le coût du renouvellement de 90 % de la flotte de commerce existante sous pavillon français dans les 10 prochaines années est estimé entre 14 et 18 milliards d'euros selon les technologies utilisées (1,5-2 milliards/an), et entre 75 et 110 milliards d'euros pour les armateurs français pour la période 2023-2050, sans compter les coûts opérationnels. Les financements accompagnant la décarbonation du maritime sont d'ordre public français copilotés par la DGAMPA, public européens suivis, diffusés, et parfois influencés par la DGAMPA, et privés français suivis par la DGAMPA.

Leviers nationaux :

- France 2030

Le point d'entrée pour la filière maritime vers les fonds de France 2030 s'effectue par le biais du Conseil d'Orientation et de Recherche des Industriels de la MER (CORIMER), dépendant du Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer.

Lors de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) CORIMER 2021/2022, 21 projets (dont 18 liés à la thématique de la décarbonation navire et EMR) ont été déposés pour un montant total d'aides d'environ 53,2 M€. L'AMI CORIMER 2023 a vu 13 projets lauréats (dont 8 projets liés à la décarbonation des navires), pour un montant d'aides de 46 M€. En 2024, aucun AMI CORIMER n'a été publié.

En 2025, pour la première fois, un appel à projet (AAP) dédié à la décarbonation du maritime a été publié : l'AAP Navire Bas Carbone.

France 2030 mobilise 54 milliards d'euros, ce plan doit permettre de rattraper le retard industriel français, d'investir massivement dans les technologies innovantes ou encore de soutenir la transition écologique.

- Le suramortissement vert

Mécanisme de déduction fiscale en vue de favoriser les investissements verts, y compris décarbonés, dans le transport maritime.

Ce dispositif bénéficie aux armateurs, qui investissent dans des modes de propulsion écologiques : il permet d'amortir de tels équipements à un taux plus élevé que celui du droit commun, taux qui était modulé en fonction de la performance environnementale du ou des équipements verts installés sur le navire, et de leur usage (propulsion principale ou équipement annexe).

Ce mécanisme concerne les constructions neuves mais également les opérations de retrofit. Il a été mis en place en 2019 puis révisé en 2024 pour respecter les nouvelles règles européennes, il permet d'accompagner la transition écologique du secteur maritime grâce à un avantage fiscal. La réforme de 2024 a fortement réduit l'assiette des investissements éligibles en les réservant de facto aux propulsions entièrement décarbonées. Prévu pour se terminer fin 2024, il a été prolongé jusqu'à fin 2027 par la loi de finances pour 2025.

• Les revenus de l'ETS

Depuis le 1er janvier 2024, le transport maritime est intégré au marché européen du carbone (ETS), imposant aux compagnies de restituer chaque année des quotas carbone correspondant à leurs émissions de gaz à effet de serre de l'année précédente.

Le CIMer a arbitré qu'une partie des revenus générés par le produit de l'ETS maritime et reversé à l'Etat, sera mobilisée pour la décarbonation du secteur maritime, à hauteur des montants collectés au titre de l'année passée. Ainsi, pour 2026, 90 millions d'euros pourront être valorisés.

Une gouvernance associant les acteurs de la filière sera mise en place pour identifier les actions de décarbonation à privilégier, en s'appuyant sur la feuille de route décarbonation du maritime, ainsi que pour définir les priorités et les modalités de financement les plus adaptées.

La feuille de route de décarbonation répond à l'obligation de l'article 301 de la loi Climat et Résilience (2021), elle est co-pilotée par DGAMPA et CMF, et s'appuie sur un groupe d'experts reconnus de la filière (MEET2050 – GICAN – EVOLEN - ADF) et de l'administration (CGDD – DGEC - SGPE, ainsi que DGE et DGITM).

Les financements par appel à projet existent directement au niveau européen, c'est le Fond Innovation pouvant représenter un volume de 1 050 millions de quotas, soit 94,5 Mds d'euros sur la période 2021-2030, ainsi que les financements par Horizon Europe, FEAMPA (fonds européen pour les Affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture), et FEDER (fonds européen de développement régional).

Au niveau international, il y a l'accord de l'OMI sur la tarification du carbone.

Le 11 avril 2025, les 175 pays membres de l'OMI sont tombés d'accord sur un mécanisme de tarification du carbone, pour inciter les armateurs à réduire les émissions de gaz à effet de serre de leurs navires. Cette mesure vise à atteindre l'objectif de neutralité carbone du secteur maritime, autour de 2050.

A partir de 2028, les gros navires devront utiliser des carburants plus propres ou payer des pénalités. Selon une estimation de l'OMI, le dispositif rapportera entre 11 et 13 milliards de dollars par an.

L'argent ainsi collecté sera réinvesti dans les technologies ou carburants zéro ou quasi-zéro émission et servira aussi à soutenir financièrement les pays en développement dans le cadre de la transition énergétique du transport maritime afin de compenser l'augmentation du prix des denrées alimentaires due à la hausse des coûts de transport.

Les navires utilisant les carburants bas carbone (e-fuels ou bio-fuels) reçoivent une récompense sous la forme d'unités de conformité et de versement financier, montant restant à déterminer.

Les navires utilisant des fuels alternatifs (la majorité des cas) doivent s'acquitter d'une contribution fixe, établie à 100 dollars / tonne de GES.

Enfin, les navires utilisant les carburants les plus émissifs (fossiles) doivent s'acquitter d'une pénalité dissuasive établie à 380 dollars / tonne de GES. Mais ils peuvent, pour ce faire, acheter des unités de conformité aux navires sur-conformes pour compenser au moins en partie leurs unités de déficit.

Enfin il y a les leviers privés, exemple « les fonds CMA CGM »

En novembre 2022, CMA GM a annoncé la création d'un fonds de 200 M€ dédié à la décarbonation des navires marchands et des navires de pêche, fonds officiellement lancé le 25 avril 2024 avec 20 millions de subventions pour le Fonds de dotation pour la décarbonation de la pêche

Activité : Conférence introductive d'HAROPA par le Port Center suivie d'une visite du site HAROPA – Le Havre



■ JOUR 3 - JEUDI 3 JUILLET : PLANIFICATION ÉCO-ÉNERGÉTIQUE MARITIME

Thème 1 : Présentation des Energies Maritimes Renouvelables (EMR) et conflits d'usage, par M. Lucas LEPERLIER, chef de la mission de coordination des politiques maritimes, Direction Inter-régionale Manche Est – Mer du Nord

Eléments d'une éolienne :

- La fondation pour fixer l'ensemble de la structure au fond marin
- Le mât qui supporte la nacelle et les pales ainsi que les éléments électriques importants
- La nacelle qui contient la génératrice de production d'électricité
- Le rotor, comprenant le moyeu et les pales. C'est la partie tournante de l'éolienne qui permet la transformation de l'énergie cinétique du vent en énergie mécanique, transmise ensuite à la génératrice. Le tout pour une hauteur totale de près de 270m (éolienne du type Vestas V236-15.0 MW) pour un diamètre de rotation de 240 mètres.
- Des câbles électriques servant à relier les éoliennes entre elles ainsi qu'avec le poste de raccordement électrique en mer.
- Deux techniques différentes entre éolien posé et flottant, on utilisera des éoliennes posées pour des profondeurs de moins de 50 mètres et la technique de l'éolien flottant relié par câbles et ancrages pour des fonds supérieurs à 50 mètres.

Le Projet de Planification pluriannuelle de l'énergie est basé sur :

- Le nucléaire :
- Programme de construction d'EPR 2 pour un niveau de production minimal de 300 TWh/an
- Les biocarburants : augmentation de 40% de leur usage d'ici 2030 (v/s 2019)
- L'hydroélectricité : augmentation de 2,8 GW de la capacité actuelle
- Le photovoltaïque : multiplication par 5 à l'horizon 2035 (v/s 2023)
- L'hydrogène : atteindre 8 GW en 2035
- La chaleur renouvelable et de récupération : multiplier par 2 la consommation entre 2022 et 2035

- L'éolien terrestre : atteindre 1,5 GW de capacité supplémentaire par an
- Le biogaz : multiplier sa production par 5 d'ici 2035
- L'éolien en mer : atteindre 18 GW de production en 2035, soit 10% de la production d'électricité décarbonnée.

L'éolien en mer est donc une composante essentielle de la transition énergétique, et destiné à devenir la première source d'électricité en 2050.

Parmi les 18 objectifs de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) – (décret du 10 juin 2024), l'objectif n°13 est ainsi écrit : Développer les énergies marines renouvelables pour contribuer à la neutralité carbone 2050 avec un objectif de 18 GW attribués d'ici 2033

De même la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 17 juin 2008 établit un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin.

Carte des vocations de la façade maritime Manche-Est Mer du Nord :



1 : Caps et détroit du Pas-de-Calais

Prédominance de la navigation maritime, des enjeux de sécurité maritime et des infrastructures portuaires et EMR. Besoin de maintenir l'activité de pêche maritime, le potentiel aquacole de la zone ainsi que de granulats marins, tout en permettant l'accueil des activités touristiques grandissantes. Préservation des corridors migratoires et des habitats remarquables.

2 : Estuaires picards et mer d'Opale

Prédominance de la navigation maritime et des enjeux de sécurité maritime.

Zone de développement de la connaissance du patrimoine marin de protection et de développement durable du milieu marin (pêche) et aquaculture marine durables et activités portuaires associées, tourisme littoral, préservation des zones fonctionnelles halieutiques et granulats).

3 : Côte d'Albâtre et ses ouverts

Zone de confortement du potentiel des énergies marines renouvelables, des activités de

pêche durable et d'extraction de granulats marins dans le respect des zones fonctionnelles halieutiques.

4 : Baie de Seine

Zone de renforcement de la cohabitation des usages dans un contexte de multi-activités présentes ou à venir (granulats marins, pêche, aquaculture, énergies marines renouvelables, attractivités touristiques, infrastructures portuaires, industrielles majeures et défense) et de forts enjeux écologiques estuariens (nourriceries, frayères, sites de nidification, etc.).

5 : Large baie de Seine

Prédominance de la navigation maritime et des enjeux de sécurité maritime.

Zone de développement des EMR et des granulats marins, en cohabitation avec les activités maritimes existantes, dont la pêche et la défense, et le besoin spécifique de protection des mammifères marins.

6 : Nord Cotentin

Zone à fort potentiel de développement durable des activités maritimes actuelles ou émergentes (pêche et aquaculture marine durables, production d'énergie par hydroliennes, construction navale, activités militaires, tourisme littoral, etc.).

7 : Ouest Cotentin – Baie du Mont Saint-Michel

Zone de conciliation de sa vocation conchylicole et de pêche maritime d'une part avec son attractivité touristique, la richesse de son patrimoine naturel et de ses écosystèmes marins d'autre part.

8 : Manche ouest au large des Îles anglo-normandes

Prédominance de la navigation maritime et des enjeux de sécurité maritime en cohabitation prioritairement avec les activités de pêches professionnelles durables et à vocation de développement d'énergies marines renouvelables.

Zone de préservation des mammifères et oiseaux marins.

État des lieux de l'éolien en mer :

Premiers appels d'offres en 2011 et 2013 pour une mise en service à compter de 2022 : 3 GW

Troisième appel d'offres attribué en 2019 Depuis fin 2020, 6 procédures d'appel d'offres lancées pour 3,25 GW dont 750 MW de projets flottants

Soit 10,4 GW installés, attribués ou en cours d'attribution, il reste alors 15,5 GW à identifier et attribuer dans les 10 ans à venir, et

19,1 GW à identifier et mettre en service à l'horizon 2050.

Quatre débats publics simultanés ont été menés de novembre 2023 à avril 2024, soit 5 mois de débats sur les 4 façades maritimes du pays avec plus de 21 000 participants.

Ces débats ont relevé des enjeux clés :

- Accès à l'information et besoins de connaissance
- Atténuation et adaptation au changement climatique au regard de l'objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux marines
- Activités humaines face à ces changements
- Conditions de développement de l'éolien en mer au regard de la protection de l'environnement
- Développement des zones de protection forte
- Gouvernance de la planification maritime

Exemple : prise en compte du trafic des ports de la Seine :

Enseignements du débat : la sécurité maritime est un enjeu majeur, nécessité de conserver un accès facile au port de Fécamp
Prise en compte : poursuite des travaux d'organisation de trafic Nord Baie de Seine, conservation d'un couloir d'accès au port de Fécamp

Focus sur l'accès au port de Fécamp :

Défini au regard des enjeux du trafic (activité de pêche soutenue, ligne ferries Dieppe/Newhaven), de paysage (cône de visibilité depuis Étretat) et de granulat (accès et extensions éventuelles).

Thème 2 : Economie des défis des EMR : Présentation de l'activité de l'usine Siemens Gamesa, par M. Ivain BRIAND, Directeur adjoint des opérations portuaires à l'usine Siemens Gamesa du Havre

Gamesa, c'est plus de 5 000 éoliennes en mer installées dans divers pays européens, USA et Asie. En Europe, cela représente 28 GW installés et 20 GW en devenir, soit 31 millions de foyers européens.

Gamesa est en partenariat avec Haropa depuis 2020 pour un site de production des turbines et des pales d'éoliennes. Un agrandissement du site est en cours pour la production de pales de 115 mètres destinées au marché européen. Les pales actuelles B81 de 81 mètres de long, 6 mètres de hauteur et 4 mètres de diamètre pèsent 34 tonnes - la pale. La production des pales utilise la technologie « Integral Blade ». Une nacelle, dimensions 20 mètres de long, 10 mètres de haut et 8 mètres de large, pèse 430 tonnes. Quant aux sections des tours, pour 36 mètres

de long et 6 mètres de diamètre, le poids de chaque section est de 130 tonnes.

Pour fabriquer une pale, le moule inférieur est garni de lés de fibres de verre puis rempli de moules mâles pour le former, puis idem pour la partie supérieure. Ensuite étanchéité, tirage au vide et injection de résine époxy dans le moule. Puis refroidissement de l'ensemble pendant 5 à 6 heures, inspection et réparation géométrique pour obtenir le meilleur profil et enfin, peinture et fixation d'appendices aérodynamiques qui permettent de réduire le bruit et d'améliorer l'écoulement d'air.

Pour fabriquer une pale, il faut compter 10 jours et 15 jours pour une nacelle.



Le stockage des pales, 140 pales sur la zone principale, 200 sur le quai de Bougainville, et des nacelles représente une surface très importante dans le port. Ce stockage doit aussi avoir un accès quai pour des navires chargeant en LoLo (lift-on, lift-off) et en RoRo (roll-on, roll-off).

Il y a donc un pré-assemblage (tours, tirage des câbles HT, tests électriques) avant le chargement sur un navire jack-up. L'assemblage sur le site de production d'électricité se fait en moins de 24 heures. Gamesa assure aussi les activités de commissioning avant livraison.



Activité : Visite du parc éolien de Fécamp
Le parc éolien de Fécamp, 71 éoliennes

pour environ 500 MW, est situé entre 13 et 24 km de la côte. Il couvre une superficie de 60 km². Les éoliennes sont distantes l'une de l'autre de 1 km, soit environ 5 fois la hauteur totale d'une éolienne (avec une pale en haut)



Il y a autorisation de navigation dans le parc depuis le 3 juin 2024, avec quelques règles de sécurité de la navigation : vitesse dans la zone limitée à 12 nœuds, les navires doivent avoir une longueur hors tout inférieure à 25 mètres, interdiction de mouiller et de s'approcher à moins de 50 mètres d'une éolienne et à moins de 200 mètres de la sous-station électrique. La navigation sous-marine est aussi interdite ainsi que les activités tractées (ski nautique) ou aéro-tractées (kitesurf). Une balise AIS est obligatoire.

En revanche, la pêche professionnelle et la pêche de loisir sont autorisées, sous certaines conditions.



■ JOUR 3 - VENDREDI 4 JUILLET : PROPULSION VÉLIQUE

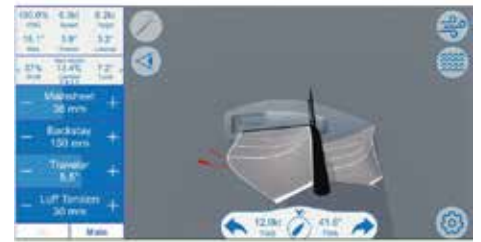
Thème 1 : La propulsion vélique : l'expertise technique française, par M. Pierre CHIFFOLLEAU, enseignant à l'ENSM

Pour plus de commodité, il sera employé le terme anglais de WASP pour Wind Assisted

Ship Propulsion. Actuellement il y a sur mer quelques 120 navires WASP, et de l'ordre de 200 en commande.

Il existe deux familles de profils éoliens : les profils passifs qui génèrent une force aérodynamique par le seul déplacement de l'air sur leur surface, et les profils actifs qui nécessitent l'utilisation d'une énergie auxiliaire (rotors et profils aspirés).

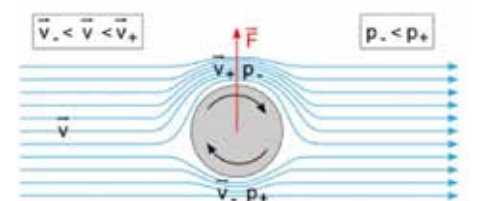
Profil passif mince : le gain sera sur le réglage de la courbure de la voile (différent de choquer/border la voile), pour un gain de 1,5 nœuds en moyenne.



Profil passif épais : type mât aile rigide, dont le principal défaut est de donner de la dérive (15 à 18 degrés sur le *Canopée*).



Les mâts rotors sont équipés d'un ventilateur en rotation permanente, cela permet de pouvoir remonter à 20 degrés du vent. Les rotors tournent dans les deux sens, le sens de rotation changeant suivant d'où vient le vent. Sur le *Pélican*, cela a donné un gain de 8% de consommation de combustible. Ce profil convient bien aux navires à pont dégagé, tels les pétroliers et vraquiers. Par contre cela génère une très grosse dérive, et donc nécessite que les officiers de navigation déterminent la dérive utile en fonction des cartes météo étudiées.



Les kites, compliqués à mettre en œuvre, et surtout à rentrer, sur la *Ville de Bordeaux* il fallait 4 personnes pour ces manœuvres, donc problème de rentabilité. En revanche, l'avantage du kite est qu'il ne crée pas de zone de non-visibilité.

Sur le *Neoliner Origin*, c'est un grément ba-lestron : une grande bôme qui pivote. Mais les voiles sont rigides, et il n'y a donc pas de possibilité de prendre un ris.



Sur le *Canopée*, les mâts sont rabattables, et les voiles en tissu se replient en accordéon.



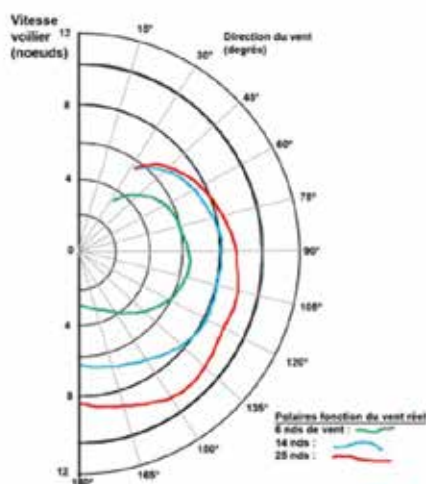
Les voiles gonflables – type Wisamo Michelin



Le routage météo :

Point très important et impactant pour les WASP. Les objectifs sont :

- Conserver un clair sous quille suffisant
- Limiter les efforts occasionnés par l'état de la mer sur le navire et la cargaison
- Transiter par un point précis (DST par exemple)
- Eviter certaines zones (piraterie par exemple)
- Effectuer un trajet le plus rapidement possible (pour la course au large)
- Diminuer la consommation
- S'accorder avec la logistique terrestre



Polaire de vitesse d'un navire à propulsion exclusivement éolienne

Evolutions réglementaires à prévoir

- Division 110 : intégrer une classe de navire hybride ?
- Colreg : nouvelles règles ?
- Navigation en DST : des normes spécifiques ?

Formation à l'ENSM :

L'ENSM participe conjointement avec l'ENSTA et l'Agence Innovation Défense et en partenariat avec l'Ecole Navale au projet SOMOS : Modular solver and 3-D simulator for wind-powered ships.

Création d'un module de formation en ligne gratuit et moderne (Digi4mer) comprenant :

- Propulsion éolienne
- Mécanique des fluides
- Les grands voiliers
- Aérodynamique
- Mâts et gréments
- Pilotage des profils aériens
- Hydrodynamique
- Courantologie
- Météorologie

Ce module est destiné aux personnels navigants impliqués dans la conduite de navire à propulsion vélique auxiliaire ou principale. Pour une durée de 35 heures, il permet d'être formé à :

- La maîtrise des différentes technologies développées (conduite, réglage et maintenance)
- L'appréhension des risques nouveaux liés à l'utilisation de gréments et de voiles de très grandes dimensions
- La planification de route, optimisation du rendement apporté par le système de propulsion vélique

Thème 2 : Défis économiques de la construction vélique, par M. Guillaume LE GRAND, Président et co-fondateur de TOWT

Pour M. LE GRAND, le shipping ne saura pas se décarboner, les soutes sont très peu chères, et le marin également. TOWT propose un transport de marchandises totalement décarboné, ce qui a un impact sur le coût de l'affrètement car non dépendant du cours du pétrole, donc des contrats peuvent être passés avec une visibilité à long terme. TOWT, actuellement ce sont 2 navires sous pavillon français et 6 en commande qui rejoindront la flotte d'ici 2028, à ce titre TOWT (DoC) et les navires (SMC) sont certifiés ISM. La société emploie 32 marins, 8 par équipage donc 16 avec ceux en congés, à noter que les femmes représentent 45% des équipages.

Les gros navires ne sont pas compatibles avec la décarbonation, c'est pourquoi TOWT s'est limité à des navires de 81,6 m de long (92 m hors tout) pour une capacité de 1 200 tonnes, un tirant d'eau de 5,5 m et un tirant d'air de 64 m, et une vitesse moyenne de 10 nœuds.

La structure des navires favorise la navigation à la voile sur toutes les allures, avec un réglage des voiles automatisé. Les mâts sont en carbone. Et il y a aussi un système de ballastage intelligent pour régler l'assiette et la gîte.

La cargaison est chargée, par les deux grues du bord, en palettes et réparties dans 6 cales sur 3 ponts, avec possibilité de ségréguer les différentes marchandises transportées, de les maintenir à une température et un taux d'humidité stables grâce à des capteurs IoT installés dans toutes les cales (le capteur IoT est un dispositif électronique capable de détecter et de mesurer des variables physiques et environnementales telles température, humidité, gaz, etc.).

Les navires à voile représentent une solution intelligente pour décarboner le transport maritime : moins de 2g de CO₂ par tonne/km, il faut environ 1/3 de la vie d'un navire pour amortir les émissions de la construction. Lors de son exploitation, un navire à voile c'est un impact sonore limité, une absence de rejets toxiques.

Activité : Tall Ship Race

En juillet, Le Havre était le port de départ de la course « The Tall Ship Races 2025 », course internationale de voiliers. La ville avait organisé un événement festif intitulé « Les Grandes Voiles du Havre » du 4 au 7 juillet. Les participants aux Universités d'été de l'ENSM pouvaient embarquer sur un voilier et naviguer l'après-midi dans le port du Havre.

*Pierre Blanchard – Président AFCAN
Hubert Ardillon – Vice-président AFCAN
et Secrétaire général CESMA*

Nouveau site AFCAN

afcan.org



**Association Française
des Capitaines de Navires**

