

# AFCAN

*informations*



N°148  
Janv.  
2026



# 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 géopolitique .....	3
CESMA. Séminaire à Lisbonne .....	4
Work and rest. Réglementation vs réalité à bord .....	7
ENSM. Proposition de courrier .....	11
ENSM. Support d'intervention auprès des étudiants .....	12
Le mystère du capitaine Bekavac .....	14
Géopolitique et commerce maritime .....	15
Membres de l'AFCAN disparus en 2025 .....	19
STCW - ISM - MLC. révisions 2025 Facteur humain .....	20
JORF. Textes publiés aux 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> trimestres 2025 .....	28
Tribune Sauvetage Maritime .....	30
Ports et rades du Liberia, embarquement des Kroumen .....	32

Photo de couverture

Tanker Maersk Claire entrant à Willemstad Curaçao



## 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	
<b>DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)</b>			
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

## Les capitaines face à la brutalité du monde.

C'est un fait, la force a fait son retour dans les relations internationales. Que ce soit l'Ukraine, la Palestine, la mer Rouge ou Taïwan, les exemples ne manquent pas. En plus de ce retour de la violence, on observe un net recul du droit international et ce, non plus uniquement du fait d'États en marge de la communauté internationale, mais du fait d'acteurs majeurs (Russie, Chine, USA).

Le droit international était la seule chose qui nous protégeait, nous, capitaines de navires. S'il disparaît, ou si de nombreux États ne s'en préoccupent plus, alors pour nous ce sera le Far West. La convention de Montego Bay par exemple est essentielle, elle qui garantit le passage inoffensif dans les eaux territoriales et qui pose l'interdiction d'entraver le passage dans les détroits. Ce retour de la force et ce recul du droit international vont rendre la tâche des capitaines encore plus ardue. Plus ardue mais plus importante, en effet quand il faut décider de passer ou non par la mer Rouge ou par toute autre zone dangereuse il faut des capitaines compétents, courageux et capables de prendre les bonnes décisions « selon leur jugement professionnel » comme l'établit la convention SOLAS dans son chapitre sur le pouvoir discrétionnaire du capitaine. Convention SOLAS qui elle aussi, si elle venait à être bafouée par des États, rendrait la tâche des capitaines plus compliquée et le travail en mer plus dangereux.

A l'heure où nous manquons d'officiers dans le monde et où nous cherchons des solutions pour motiver la jeune génération à prendre la mer, j'ai conscience que ces perspectives ne vont pas dans le bon sens. Pour terminer sur une note positive on peut aussi se dire que les défis à venir seront nombreux et passionnants et que la vie des futurs marins sera, à n'en pas douter, pleine d'aventures.

*Commandant Pierre Blanchard  
Président de l'AFCAN*

# SÉMINAIRE TENU PRÉCÉDENT

## LA 30<sup>ème</sup> AGA CESMA

LE 16 MAI 2025

EMSA, LISBONNE, PORTUGAL

Comme d'habitude, la journée de l'AGA commence par un séminaire. Après l'énoncé des consignes de sécurité de l'EMSA, le séminaire est ouvert par M. Peter KIROV – chef du Département Sûreté, Sécurité et Surveillance de l'EMSA, dont les propos ont été insérés dans le procès-verbal de l'AGA, de même que ceux du capitaine Antonio CANECO, vice-président de Sincomar et du capitaine Dimitar DIMITROV, président de CESMA.

La parole est ensuite donnée aux orateurs.



### 1<sup>ère</sup> INTERVENANTE, MADAME RADINA RUSSEVA – CONSEILLÈRE POLITIQUE DE L'EMSA TITRE : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'EMSA

Le maritime fait bouger le monde : ce sont 12 milliards de tonnes de marchandises dans le monde, 72,5 millions de conteneurs (EVP) ; et en Europe, ce sont 30 % du tonnage brut mondial (GT) et 350 millions de passagers transitant par les ports de l'UE. Mais d'un autre côté, ce sont aussi des incidents et souvent des pollutions qui y sont liés.

L'EMSA peut être considérée comme une surveillance et une assistance envers les États membres de l'UE et elle peut aider et contribuer à la durabilité, à la sûreté, à la sécurité, à la surveillance, à la

simplification et à la numérisation.

L'EMSA fournit une assistance scientifique en publiant plusieurs publications telles qu'un rapport annuel sur la sécurité et un rapport environnemental annuel, des lignes directrices sur le transport des AFVs (Alternative Fuels Vehicles) dans les espaces rouliers, des lignes directrices destinées aux autorités portuaires et aux administrations sur le branchement électrique à quai et des documents techniques sur les carburants alternatifs (ammoniac et biocarburants).

L'EMSA fournit également une assistance technique : en 2024, 1 333 participants des États membres de l'UE ont assisté à des ateliers et autres événements de formation, assistance technique étendue également aux pays du sud de la Méditerranée et aux pays

non-membres de l'UE de la mer Noire ; 18 visites et inspections ont également été effectuées dans les États membres.

En ce qui concerne le support opérationnel, il s'agit de 1 280 jours de déploiement de drones, de 11 000 alertes de surveillance automatisée (ABM) quotidiennes, de 16 240 images d'observation de la Terre délivrées et de 54 millions de messages de position reçus quotidiennement. Il s'agit également de 50 activations du plan d'urgence de l'EMSA pour lesquelles l'EMSA peut utiliser 14 navires d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Les résultats sont visibles sur le cours des 20 dernières années, où le taux de détention des navires a diminué de 5,84% à 3,81%, soit 35 navires détenus pour 11 seulement aujourd'hui, ainsi que 21 États du pavillon sur liste noire pour 12 aujourd'hui.

Les nouveaux défis pour l'EMSA sont d'abord la durabilité (seulement 1%, soit 3,3% GT de tous les navires, utilisent des carburants alternatifs), mais aussi l'Ukraine, la mer Rouge, la flotte fantôme et bien sûr la cybersécurité.

### 2<sup>ème</sup> INTERVENANT, MR DIAZ YRAOLA, PROJECT OFFICER FOR PASSENGER SHIP TITRE : STEERSAFE PROJECT

Les exigences SOLAS en matière de direction et de manœuvrabilité ont été élaborées il y a plusieurs décennies, avec une approche prescriptive, basée sur la norme générale de l'époque : une seule hélice, déplacée mécaniquement par un moteur et un gouvernail.

Les systèmes et configurations de propulsion/direction modernes d'aujourd'hui sont complètement différents, voir MSC.1/Circ.1416/Rev.1. Ensuite, l'OMI SSE 6 a exprimé la nécessité d'un nouveau résultat pour aborder cette question de manière globale.

Pour répondre à cette préoccupation d'intérêt européen (navires à passagers, constructeurs, sécurité), l'EMSA a lancé l'étude STEERSAFE.

L'objectif du projet STEERSAFE est de fournir des connaissances techniques solides et des propositions pour réaliser une mise à jour des exigences SOLAS associées, ainsi que des résolutions et circulaires de l'OMI associées.

Le projet a été commandé par l'EMSA, avec DNV comme entrepreneur. Le rapport final consolidé a été remis en juin 2021, il peut être téléchargé sur <http://emsa.europa.eu/publications/reports/item/4398-steersafe.html>

Aperçu du projet :

a- Capacité d'arrêt des navires

La réglementation actuelle exige une capacité d'arrêt mais ne fournit pas de critères. La résolution MSC.137(76) « Normes pour la manœuvrabilité des navires » est disponible, mais sur une base volontaire.

Ex : Full astern stopping test. Les propositions de STEERSAFE visent à appliquer des critères d'essai d'arrêt en marche arrière toute et à réduire les critères applicables aux navires équipés de plusieurs lignes de propulsion alors qu'un seul des systèmes de propulsion et son système de direction correspondant sont hors service.

b- Performances de pilotage du navire

La réglementation actuelle ne prend pas en compte les performances de direction des navires. La résolution MSC.137(76) est disponible, mais sur une base volontaire : les critères sont l'essai de cercle de braquage et l'essai de zigzag. Cependant, le dernier test pourrait poser problème pour les navires avec un  $C_b > 0,7$  et  $L/B < 6$ . ( $C_b$  : coefficient de bloc,  $L$  : longueur,  $B$  : largeur).

Les propositions STEERSAFE visent à appliquer les critères de test de rayon de braquage, à définir et à appliquer de nouveaux critères de test de maintien de cap (capacité du navire à maintenir une route droite à un cap prédéfini) avec l'écart d'embardeé maximal ne dépassant pas 2 degrés pendant 30 minutes, et à conserver les critères de performance actuels de l'appareil à

gouverner.

Le projet a été soumis au MSC104, mais reporté, et de nouveau soumis au MSC105, pour un début d'étude en groupes de travail pour le SDC10 et les suivants. Juste avant le SDC 11, le Japon, après contact avec les autres soumissionnaires, serait prêt à mettre en œuvre des normes obligatoires de performances de manœuvre, après un examen minimum (en 2032). L'UE et la Norvège ont accepté cette approche à condition que le Sous-comité approuve la prolongation correspondante. Cette dernière a été adoptée à l'unanimité en plénière. Par conséquent, le SDC 11 a décidé d'une nouvelle feuille de route pour prolonger ce point de l'ordre du jour jusqu'au SDC 14, en vue de son adoption lors du MSC 116 (2029). Les nouvelles exigences SOLAS entreraient en vigueur le 1er janvier 2032. Il est convenu d'une collaboration entre le Japon, la communauté européenne (travail technique de l'EMSA) et la Norvège pour réaliser la feuille de route et préparer les soumissions qui y sont indiquées.

**■ 3<sup>ème</sup> INTERVENANT, MR LANFRANCO BENEDETTI, PROJECT OFFICER FOR SHIP SAFETY TITRE : NAVIGATING HAZARDS: TECHNOLOGY SOLUTIONS FOR SHIP SAFETY**

Dans la flotte mondiale actuelle (tous types de navires), 99,17 % des navires en opération fonctionnent avec du carburant conventionnel. Les carburants alternatifs ne sont utilisés qu'à hauteur de 0,83 %, répartis en 0,62 % pour le GNL, 0,15 % pour le GPL, 0,06 % pour le méthanol et 0,01 % pour l'hydrogène. L'ammoniac n'est pas encore utilisé comme combustible.

En commande, pour une livraison jusqu'en 2033, 82,31 % des navires sont équipés de moteurs fonctionnant au carburant conventionnel. Cela signifie 17,69% pour les carburants alternatifs dont 9,73% pour le GNL, 1,83% pour le GPL, 5,26% pour le méthanol, 0,48% pour l'hydrogène et 0,38% pour l'ammoniac.

Si l'on ne considère que le GNL, il y a 3 fois plus de navires exploités en 2023 par rapport à 2019, 20 % de ces navires sont des porte-conteneurs et 13 % sont des pétroliers.

Le GPL est utilisé comme carburant uniquement sur les transporteurs de GPL. Pour le méthanol, 43 navires sont en

opération, et 300 supplémentaires devraient être livrés jusqu'en 2028, dont 60 % sont des porte-conteneurs.

5 navires en opération sont équipés de piles à combustible, et plus de 900 navires en opération sont équipés de batteries.

Pour réglementer les navires en opération et les navires en commande, l'OMI travaille sur la sécurité des sources d'énergie alternatives, en éditant certaines lignes directrices telles que pour les piles à combustible et le méthanol (lignes directrices provisoires 2021), pour le GPL (lignes directrices provisoires 2023), l'ammoniac (lignes directrices provisoires 2024), l'hydrogène (lignes directrices provisoires 2025), et des lignes directrices qui seront éditées en 2026 pour les carburants dont le point d'éclair est compris entre 52°C et 60°C, et en 2027 pour alcool méthylique/éthylrique.

De la même manière, l'EMSA a publié des lignes directrices pour le transport des véhicules fonctionnant avec du fuel alternatif dans les espaces rouliers, sur les batteries pour les services des navires et sur l'électricité à quai. Certaines études de l'EMSA sont également publiées sur l'ammoniac, le soutage de biocarburants et l'hydrogène. L'ensemble de ces orientations et études sont téléchargeables sur le site internet de l'EMSA.

**Navires autonomes et téléopérés (MASS) : outil d'évaluation basé sur les risques (RBAT)**

Cet outil (RBAT pour Risk Based Assessment Tool) est développé pour les navires autonomes et téléopérés, dont les fonctions sont automatisées ou télécommandées. Il répond aux risques liés au transfert de contrôle, de manière fonctionnelle et flexible. Il est adaptable à différentes étapes technologiques en mettant l'accent sur les pannes systématiques et les erreurs humaines.

RBAT pour MASS contient :

- Une approche fonctionnelle
- La nouveauté dans la gestion des risques
- L'analyse des causes de danger
- L'intégration humaine
- Le manque de données historiques
- L'identification des fonctions/états de repli
- L'évaluation des mesures d'atténuation
- L'identification des systèmes critiques
- L'adaptation du projet
- La transparence et la traçabilité
- Des séances de sensibilisation RBAT (premier trimestre 2025)



#### ■ 4<sup>ème</sup> PRÉSENTATION : VISITE DE L'EMSA MARITIME SUPPORT SERVICES CENTRE

Après ces trois présentations, nous avons été invités par l'EMSA à visiter le Centre de Services de Support Maritime. Sur de très grands écrans, on nous a expliqué la surveillance exercée par l'EMSA sur tous les océans et toutes les routes, la surveillance en termes de sûreté, de sécurité, les opérations de recherche et de sauvetage, et bien sûr le contrôle de la pollution.



#### ■ 5<sup>ème</sup> INTERVENANT, MR JORGE ANTUNES, PROFESSOR, PHD MARINE ENGINEERING, CEO TECNOVERITAS TITRE : INFLUENCES OF SAILING PRACTICES ON FUEL EU MARITIME

L'efficacité d'un navire dépend bien sûr du carburant, mais aussi du profil du navire.

Certains carburants sont plus adaptés que d'autres. Des carburants moins chers à l'achat ne le sont peut-être pas, in fine, pour les navires, car la consommation peut être plus élevée. Le problème est la qualité du carburant ; un prix très bas peut représenter un risque très élevé pour les machines.

Slow steaming : bien sûr, diminuer la vitesse du navire réduit la consommation, mais un fonctionnement trop longtemps à vitesse réduite peut endommager les moteurs.

Ce qui est important pour économiser du carburant, c'est la manière d'augmenter la vitesse. Au départ d'une traversée, pour augmenter la vitesse du navire jusqu'à la vitesse de navigation, il ne faut pas le faire trop rapidement. Augmenter trop vite la vitesse, c'est augmenter trop la puissance du moteur, ce qui n'est bon ni pour la consommation ni pour le moteur lui-même. Il est préférable d'augmenter progressivement, en laissant le moteur tourner à une température bonne et stable. Une des solutions pour économiser du carburant est d'arriver « juste à temps ». Il est toutefois précisé que les règles pour tendre la « Notice of Readiness » (NOR) devraient être modifiées. Les laycan démarrent, de manière générale, à 00h01. Et très souvent, l'embarquement des pilotes et l'accostage sont programmés au petit matin. Le temps d'attente étant pris en charge par le port ou le terminal, le capitaine maintient la vitesse du navire pour arriver au poste de pilotage en début de laycan afin de tendre la notice, soit à 00h01. Ensuite, le navire se dirige vers une zone d'attente ou de mouillage jusqu'à la manœuvre d'embarquement du pilote.

Dernière remarque de l'assistance :

- Qui achète le carburant ? les affréteurs
- Qui paie les taxes (ETS) ? les armateurs
- Et qui est responsable de la qualité du carburant ? le capitaine
- Cherchez l'erreur...

*Hubert Ardillon*  
CESMA Secretary general

# Work & Rest

## Réglementation vs réalité à bord

La MLC 2006 (*Maritime labour Convention*) a pour but d'harmoniser et de cadrer les conditions d'embauche, de vie à bord, de salaire, de protection sociale et en général, tout ce qui touche au statut social du marin. Elle a été créée par l'[International Labour Organisation \(ILO\)](#) en 2006 et est entrée en vigueur le 20 août 2006. 110 pays l'ont ratifiée à ce jour. La convention est disponible et téléchargeable gratuitement sur le site de l'ILO.

La convention se divise en six grands chapitres. Le chapitre qui va nous intéresser ci-après est le chapitre 2. Celui-ci décrit les **CONDITIONS DE TRAVAIL** et comment le principe du « **Work and Rest** » devrait être appliqué à bord.

### ■ LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE MLC 2006 : TITRE 2 – CHAPITRE 2.3 : HOURS OF WORK AND HOURS OF REST

L'objectif est de s'assurer que les heures de travail et de repos des gens de mer sont réglementées et contrôlées. Cette réglementation des heures de travail et des heures de repos a pour but d'éviter toute fatigue excessive des gens de mer et notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire. Cette réglementation s'articule autour de deux grands critères fixés par les membres ayant ratifié la convention :

- Un minimum d'heures de repos sur une période donnée
- Un maximum d'heures de travail sur une période donnée.

L'heure de travail est définie ainsi : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire. L'heure de repos est le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail, cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

D'après la convention, chaque membre est tenu de fixer soit un maximal d'heures travaillées (*ILO Work*) soit un minimum de repos (*ILO Rest*). La norme de durée de travail pour les gens de mer est par ailleurs fixée à huit heures par jour, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.

- (*ILO Work*) : Maximum 14 heures travaillées par 24 heures et 72 heures tra-

vaillées par période de 7 jours

- (*ILO Rest*) : Minimum 10 heures de repos par 24 heures et 77 heures de repos par période de 7 jours

De plus les périodes de repos peuvent être scindées en deux périodes maximum dont l'une d'au moins 6 heures consécutives.

### ■ LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE (PAVILLON NATIONAL ET RIF) CONVENTION MARITIME DU TRAVAIL, CODE DES TRANSPORTS, DIVISION 120

La France a adopté la convention à Genève le 07 février 2006 et l'a ratifiée en 2013. Le décret s'y référant (*n° 2014-615*) est paru au journal officiel le 13 juin 2014. Il n'y a pas de spécificité notable dans ce décret qui reprend la convention.

Par contre, le Code des transports, par l'Article L.5544-4, stipule que les gens de mer résidant en France doivent appliquer la convention en maximisant le nombre d'heures travaillées (*ILO Work*), c'est-à-dire :

- 10 heures minimum de repos par période de 24 heures
- Le repos peut être scindé en maximum 2 périodes dont l'une d'au moins 6 heures consécutives
- 14 heures maximum de travail par période de 24 heures
- L'intervalle entre deux périodes de repos ne doit pas dépasser 14 heures
- 72 heures maximum de travail par période de 7 jours

Pour les gens de mers résidant hors de France (*Pavillon RIF*), le Code des transports, dans le LIVRE V, articles L5623 énumère quelques différences :

- 10 heures minimum de repos par période de 24 heures
- Le repos peut être scindé en maximum 2 périodes dont l'une d'au moins 6 heures consécutives
- 77 heures de repos minimum par période de 7 jours

Il existe des exceptions pour les navires à passagers, pour les navigations particulières ou pour les jeunes travailleurs. Dans ces cas-là, une convention collective ou un accord collectif doit être entendu entre les parties.

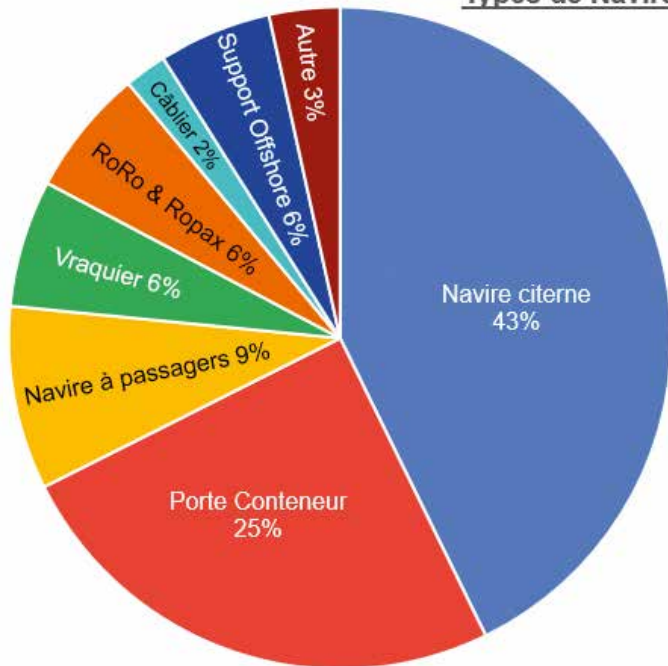
Tous les éléments ci-dessus sont repris dans la DMLC Part I (*Déclaration of Maritime Labour Compliance*) endossée par l'État du pavillon.

### ■ MISE EN PRATIQUE À BORD

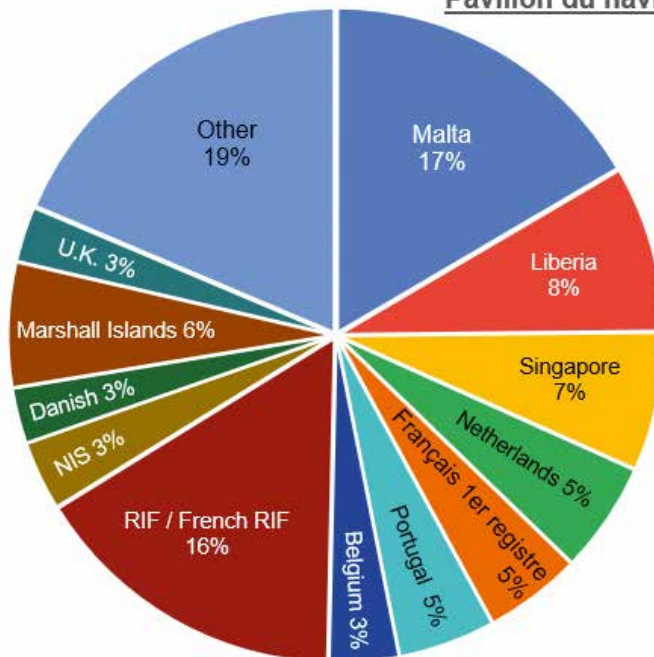
Suite à un sondage effectué entre le 25 juillet 2025 et le 30 septembre 2025 sur ce même sujet, il s'avère qu'en fonction des types de navigation, du pavillon du navire, du nombre de membres d'équipage, de la fonction occupée, la vision et l'application de cette réglementation est variable. Ci-après quelques pistes de réflexion tirées du sondage. Et pour ceux que cela intéresse, les réponses au sondage sont en ligne sur le site internet de l'AFCAN.

145 personnes ont répondu au sondage. Quelques résultats et statistiques provenant du sondage :

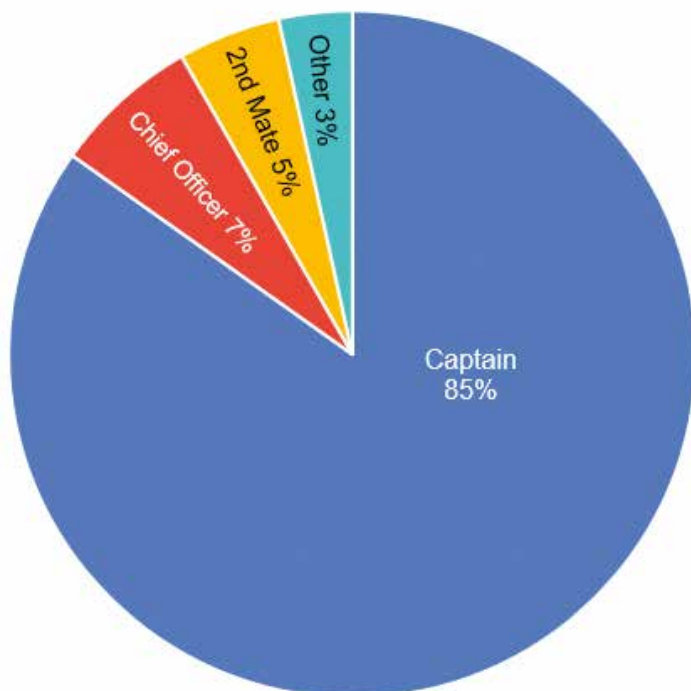
**Types de Navires**



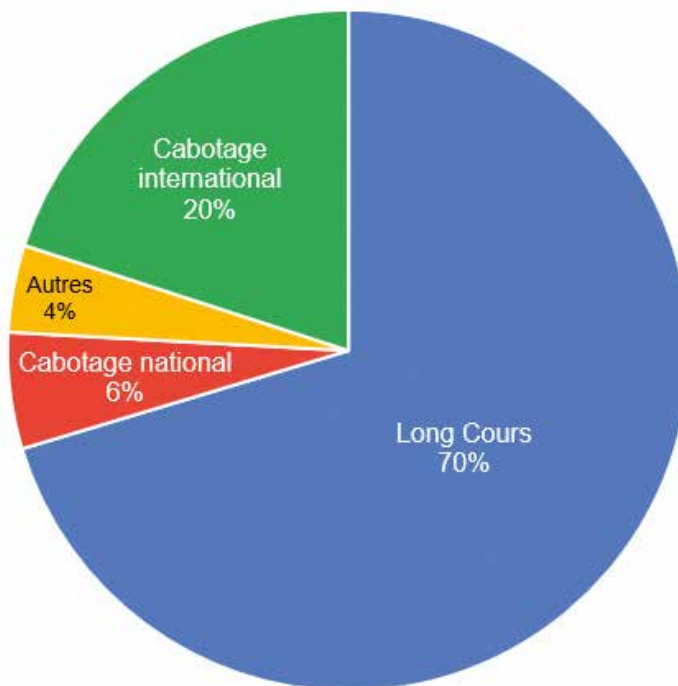
**Pavillon du navire**



**Fonction à bord**



**Type de navigation**



**Suivi des heures à bord des navires :**

Les armateurs ont mis en place dans la plupart des compagnies des logiciels permettant aux gens de mer de déclarer leurs heures (*travail ou repos*). Ces logiciels « intelligents » sont capables de faire ressortir les non-conformités sur les jours glissants. La plupart permettent également de faire de l'anticipation pour permettre aux équipages d'avoir une vision sur le futur et éventuellement de prendre des mesures pour ajuster leur repos/travail en fonctions des activités à venir. Facile à dire et à faire mais face

à la réalité et aux impondérables (*retard à l'accostage, pilote décalé, retard dans les opérations commerciales...*), il s'avère que même en anticipant le repos, les non-conformités arrivent vite. Les logiciels proposés ont souvent été couplés aux déclarations d'heures supplémentaires. Gain de temps à bord, et recoupement facile entre le temps travaillé et les heures supplémentaires. Malheureusement, il semble que cette pratique ait tendance à perturber la réalité et le fait de se reposer pourrait parfois rimer avec un manque à gagner.

**Déclarations des heures et non-conformités :**

La gestion des non-conformités et comment les éviter n'est pas une mince affaire. Il existe plusieurs façons d'y parvenir. Prendre du repos par anticipation, inverser certains quarts, surtout sur des navires ou le personnel est limité, jouer sur les marées ou les opérations commerciales (*quand cela est possible*). Lorsque non-conformité il y a, le repos compensatoire ou encore un arrêt provisoire du navire (*très peu utilisé*) peuvent aider au repos de l'équipage.

Dans la réalité la chose n'est pas évidente à gérer et seulement 50% des personnes ayant répondu au sondage déclarent réellement et en toute transparence leurs heures travaillées ou de repos. Les raisons rapportées pour ne pas déclarer toutes les heures sont souvent les mêmes : pression de l'armement pour limiter les non-conformités, pression des supérieurs hiérarchiques, être bien « vu » de l'armement, ne pas faire de vagues, éviter les rapports et les « please explain ».

Côté armement, les retours rapportés par le sondage sont souvent « des messages automatiques » demandant aux bords de faire ce qu'il faut pour limiter les non-conformités et certains parlent de demandes orales pour diminuer les non-conformités dans les registres. En fonction du type de navire et de la navigation. Par ailleurs certains armements ont choisi d'ajouter du personnel pour faciliter la gestion aux bords.

### Long-cours ou cabotage ?

Le type de navigation, le type de navire (et le nombre de gens de mer à bord qui en découle) jouent un rôle essentiel dans la gestion du repos à bord. Il est toujours surprenant de constater que pour les navires marchands, plus le navire est petit moins il y a de personnel à bord mais à contrario, il effectue souvent plus d'escales et d'opérations commerciales que des navires de taille plus importantes. La gestion du repos n'en est que plus difficile et on peut alors se questionner sur le « safe manning », son application et la contradiction qui existe entre ces deux réglementations.

Les navires de service ou de « travail », pour l'offshore, le portuaire ou autre, ont apparemment des équipages adaptés au travail à effectuer mais cela n'empêche pas d'avoir une gestion correcte du repos du personnel.

Du type de navigation découle souvent une adaptation des périodes de navigation. Les personnels des navires naviguant entre France et UK n'ont pas les mêmes périodes d'embarquement/repos que ceux navigants au long-cours. Même si la MLC y fait allusion, ces ajustements et adaptations n'apparaissent pas dans les déclarations des heures travaillées et de repos.

### Les capitaines dans tout ça ?

En tant que capitaine de navire nous sommes tenus de faire respecter la réglementation à bord de nos navires. Il en va

de notre responsabilité que le personnel soit correctement reposé. Il revient donc au capitaine de s'assurer que son équipage soit reposé. Lorsqu'il y a non-conformité pour certaines fonctions, il nous est souvent demandé de justifier ou de trouver des solutions pour éviter ce genre de situation.

Pas toujours facile non plus pour un capitaine de séparer les heures travaillées des heures de repos. Le petit mail de 5 minutes envoyé avant d'aller se coucher, les coups de téléphone à 13h00, au milieu de la sieste, et tous les petits boulots ou toutes les petites décisions doivent-elles être reportées ? La plupart des systèmes enregistrent les heures par tranches d'une demi-heure ou d'une heure. La question se pose alors : comment déclarer ces 5 minutes par-ci par-là ? Le commandant peut vite atteindre les 14 ou 16 heures de travail déclarées par jour alors que réellement elles n'y sont pas. Harmoniser la déclaration des heures du capitaine doit-il être considéré comme de la falsification ? Il faut réussir à faire la part des choses mais ce n'est pas évident, surtout que nous devons faire appliquer cette même « part des choses » à nos équipages qui ne considèrent pas forcément cette réglementation sous le même angle (cf heures de repos vs heures supplémentaires développées plus haut).

Certains armements semblent remettre en cause la gestion des heures de repos de l'équipage par le capitaine (comme soulevé par certains retours dans le sondage) ce qui contribue à inciter aux fausses déclarations. S'il y a sous-effectif à bord ou si l'équipage n'est pas adapté au « trading » du navire, un capitaine aura du mal à maintenir les rythmes de repos comme demandés sans non-conformité.

### ■ TÉMOIGNAGE INTÉRESSANT D'UN CAPITAINE SOUHAITANT RESTER ANONYME

« Navigant depuis plusieurs années en tant qu'officier pont sur un « petit » pétrolier au cabotage international, j'ai d'abord occupé les fonctions de 2<sup>nd</sup> capitaine et je suis maintenant capitaine de ce navire. Nous avons pris le parti de déclarer nos heures de repos au plus proche de la réalité. Au pont, nous ne sommes que 4 officiers : capitaine, 2<sup>nd</sup> capitaine, 2<sup>ème</sup> lieutenant et 3<sup>ème</sup> lieutenant.

Notre plus longue traversée est de 12 heures. Nous avons régulièrement 6 à

8 heures maximum de traversée entre 2 ports. Les opérations de chargement ou de déchargement durent entre 18 et 36 heures en fonction des terminaux habituels où nous nous rendons. Avec seulement 2 lieutenants, le second capitaine doit donc prendre du quart tous les jours. Grâce à une organisation mise en place et optimisée par les collègues capitaines qui m'ont précédé sur ce navire, les quarts du second sont un peu allégés (6 heures par jour) mais les quarts des lieutenants ont été un peu allongés (9 heures par jour chacun). Grâce à cette organisation, le second capitaine se dégage entre 2 et 4 heures par jour pour effectuer les dizaines de tâches que le système de gestion de la maintenance sort tous les jours. En mer ou au mouillage, le capitaine gère les soucis de navigation. Mais une fois à quai, la problématique se complique. En effet, qui dit second capitaine, dit responsable des opérations de cargaison. Donc en plus de ses heures de quart, le second doit être présent aux changements de produits, au démarrage du pompage, aux finitions des citernes, pour faire les papiers d'escales avant et après les opérations commerciales et bien évidemment pour tous les petits soucis qu'ont les lieutenants pendant leur quart (gaz inerte, pompes, traitement de ballast, stabilité...). Du coup le repos du second capitaine est fortement impacté pendant les escales.

Les lieutenants quant à eux, avec leurs 9 heures de quart par jour, ne disposent que d'une à deux heures pour effectuer la maintenance demandée par la « PMS ». Avec une application de l'ILO WORK, le travail est limité à 72 heures par semaine. Cela représente donc 10 heures par jour sur 7 jours plus 2 heures glissantes sur la semaine. Pour le lieutenant qui fait 9 heures de quart, il reste seulement 1 heure pour tous les boulots et lorsque l'on regarde la liste du lieutenant délégué à la sécurité, pas facile de tout faire dans le temps imparti. Et il faut aussi ajouter les manœuvres au milieu de cette équation.

Ajoutons maintenant le cas du capitaine. Avec un équipage réduit, certaines tâches lui reviennent pour ne pas encore surcharger les lieutenants ou le second capitaine (comptabilité, gestion de l'hôpital, documents d'escale, ...). Il faut aussi traiter les mails, les rapports aux différents intervenants dans le voyage (armateur, propriétaire, affréteur, inter-

venants extérieurs...), les manœuvres (qui parfois sont plusieurs fois par jours), les remontées de rivières (la pire étant l'Escaut et ses 9 heures), les exercices, la formation... La liste est longue. Pas facile de respecter scrupuleusement cette réglementation. En tant que capitaine, j'essaie d'anticiper les heures de travail en fonction du planning du navire à venir en utilisant le logiciel W&R du bord. Il y a des petits « hics » parfois mais dans l'ensemble, nous arrivons à limiter les non-conformités. Je prends régulièrement les quarts à la mer ou au mouillage soit du second capitaine soit des lieutenants pour leur permettre du repos ou d'effectuer leurs petits boulots. Nous échangeons parfois les quarts second capitaine/lieutenant pour certaines arrivées portuaires. Les lieutenants sont parfois passés en 6/6 mais à cause des 72 heures par semaine d'ILO Work il ne faut surtout pas en abuser sinon on ne fait que déplacer le problème. Lorsqu'il y a à bord des élèves officier en fin de période, certaines tâches et certains boulots peuvent leur être déléguées. Nous avons la « chance » d'effectuer la plupart de nos escales dans des ports où nous sommes dépendants de la marée. Nous « trichons » donc parfois, en limitant nos capacités de pompage de façon à louper une marée qui nous permettra de partir de jour, en heure ouvrable, ou qui permettra au second capitaine d'aller dormir avant son prochain quart. Il en est de même en mer, où la vitesse du navire est discrètement ajustée pour arriver « trop tard » pour une marée et attendre gentiment la suivante au mouillage. Le tout est de ne pas en abuser, l'image de l'armateur en dépend tout de même. Des essais de stop navire ont été tentés, mais un navire au mouillage est veillé, donc même au mouillage, pas facile de prendre du repos compensatoire. A cela il faut aussi ajouter les hivers dans le golfe de Gascogne ou en mer du nord où le mauvais temps est un facteur aggravant qui n'apparaît pas dans les déclarations. A contrario, notre armateur a réduit nos temps d'embarquement mais ce facteur bonifiant n'apparaît pas non plus dans les déclarations.

Tout ceci pour en conclure que la gestion du repos de l'équipage est une tâche à part entière et qu'elle prend du temps tous les jours. »

## ■ POUR RÉSUMER ET CONCLURE

La première chose est que nous, les gens de mer, avons la chance d'avoir une réglementation qui nous protège contre le manque de repos au travail, et nous devrions tous considérer ceci comme une chose bénéfique. Trop de métiers à terre ne sont pas encadrés et de nombreux travailleurs dans différents corps de métiers ne disposent pas du repos nécessaire pour que leur travail soit effectué sereinement.

Il est clair qu'une fois à bord, le nombre limité de personnel, le rythme qui peut être très soutenu, le rythme en déphasage avec notre horloge interne pour trouver le sommeil, la quantité astronomique de « boulots » qu'est capable de générer la PMS, les échanges de mails incessants, les conditions météorologiques font qu'il est parfois très difficile de se reposer correctement. Les pressions commerciales de certains types de transport n'aident pas forcément les capitaines à prendre des décisions radicales comme par exemple ralentir la vitesse du navire ou ralentir la vitesse des opérations commerciales pour travailler à des heures convenables, ou plus radicalement encore stopper un navire pour permettre à son équipage de se reposer tout en gardant à l'esprit qu'un navire au mouillage continue d'être veillé et que certains sont tout de même d'astreinte...

Là est toute la difficulté de notre fonction de capitaine, faire la part des choses, adapter la réglementation et la réalité au plus juste, faire comprendre au personnel à bord que le repos est essentiel, même s'il peut rimer avec manque à gagner. Les officiers doivent prendre conscience qu'outre les déclarations d'heures de travail/repos, le plus important pour eux est d'être reposé. Il faut se connaître soit même et savoir quand nous avons besoin de sommeil et surtout ne jamais être dans « le rouge » physiquement car c'est en général à ce moment-là que l'accident arrive.

Il y a d'ailleurs eu quelques récents accidents directement liés à la fatigue du marin. Les rapports des cas ci-après, cas ayant conduits à des enquêtes, sont disponibles sur les sites du MAIB ou du BEAmer.

- Echouement du NCL Salten en Norvège : l'officier de quart a avoué s'être endormi.
- L'échouement du Ro/Ro Alfred en Ecosse : la fatigue a conduit à un manque de vigilance.

Et là, ce ne sont que des accidents de navigation. Il existe probablement des accidents en machine et des blessés mais les rapports ne sont pas forcément publiés et restent en interne dans les armements.

Un autre fait important est que l'État français a choisi le modèle le plus restrictif des deux (ILO Work) ce qui nous laisse encore moins de latitude d'action mais nous devrions être plus reposé que les autres à bord. D'ailleurs cette double réglementation cause des disparités à bord. Pas facile pour un capitaine Français, résidant en France, de faire travailler les membres d'équipage résidant à l'étranger jusqu'à 91 heures par semaine alors que lui-même n'en fera pas plus de 72.

Dans les retours de sondage, certains ont soulevés le fait que les PSC (Port State Controls) ne bloquent pas assez les navires pour laisser l'équipage se reposer. Il faut tout de même souligner que les inspecteurs PSC se basent sur les déclarations fournies et signées par les bords.

**Thomas COUBES**

# ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES AFCAN

Unis pour la sécurité en mer



## Proposition de courrier à la Direction ENSM

Monsieur le Directeur.

Au fil des ans les accidents et les catastrophes maritimes ne cessent de ponctuer le cours de l'information internationale et ce malgré l'évolution des nombreuses réglementations en vigueur.

Malheureusement et, nonobstant la qualité de l'enseignement dispensé dans nos écoles, il est très difficile pour un capitaine d'affronter seul ce genre d'épreuve car rien ne l'y prépare vraiment.

C'est pourquoi des rencontres et des échanges fréquents avec de futurs capitaines nous apparaissent comme un bon moyen de restituer à l'institution ce qu'elle nous a transmis et d'entretenir une dynamique active à travers nos retours d'expériences très concrets.

Transmettre par voie d'échange direct entre les anciens et les futurs capitaines nous semble être un complément intéressant à la littérature d'accidentologie connue et aux nombreux rapports d'enquêtes.

Cette façon de procéder n'est pas nouvelle et c'est aussi l'apanage de notre profession que de permettre aux plus jeunes d'envisager leurs responsabilités plus sereinement.

C'est pourquoi nous vous proposons que dans les différents établissements de l'ENSM des interventions ponctuelles et programmées soient faites par des capitaines expérimentés, choisis parmi nos adhérents, afin d'animer des présentations cadrées sur le thème de la situation du capitaine en cas d'évènement de mer.

Nous serions heureux de pouvoir en discuter avec vous, à votre convenance.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**Le Président**

# Support d'intervention auprès des étudiants de l'ENSM :

## ■ INTRODUCTION :

Abordage, abandon, échouement, décès à bord, guerre, incendie, pandémie, piraterie, pollution, terrorisme etc. quel programme ! bon appétit Capitaine !

Ajoutons les multiples combinaisons possibles avec ces ingrédients et nous couvrons la presque totalité des situations auxquelles un commandant de navire s'expose quand il accepte la fonction.

Isolées ou combinées, toutes ces situations sont encadrées par des lois et réglementations territoriales et internationales et les spécialistes appointés par les parties concernées savent très bien s'en accommoder au mieux.

Il ne s'agit pas ici de se livrer à une exposition exhaustive des cas, ce serait mission impossible !

Mais Capitaine Ô mon Capitaine ! tu seras le plus souvent seul dans cette tempête et bon nombre de ceux qui, à longueur de temps auront, sous de nombreux prétextes, tenté de raboter ton autorité et d'accroître le poids de tes responsabilités, auront aussi contribué à augmenter les contraintes empêchant l'exercice serein de ta mission de commandement. Ceux-là ne te seront pas d'un grand secours le jour J, bien au contraire.

Alors comment garder son calme et conserver la tête froide.



## ■ POUR CELA, VOICI QUELQUES RECOMMANDATIONS ESSENTIELLES :

- Bien entendu, il convient d'avoir une connaissance parfaite de son navire.
- puis être au fait des réglementations existantes applicables, des engagements et liens contractuels (la charte partie par exemple) avec toutes les parties concernées.
- la pratique d'un management adapté et propice à fédérer les équipages tout en conservant l'autorité suffisante, c'est un atout important.
- un relationnel apaisé avec les intervenants à terre et les autorités locales est indispensable.
- il est bien sûr impératif de s'attacher au respect des calendriers de maintenance et de sécurité (voir ISM).

Voilà la base non exhaustive qui permet de conduire l'expédition maritime dans les meilleures conditions possibles et de mettre en avant la prise en compte du poids de ses responsabilités par le capitaine impliqué.

Quel challenge cher collègue !

Malgré cela il est difficile de rester exemplaire, et il est utile de savoir que les moindres détails seront scrutés lors des enquêtes menées suite à un événement de mer.

La plus infime des broutilles deviendra une source de reproches. (Voir le film « SULLY » pour exemple).

Il ne faut pas s'en offusquer et, aussi perfide soit-elle, c'est la règle du genre.

Enfin, il convient de se référer le plus souvent possible à la SOLAS et en particulier au chapitre V règle 34-1 « pouvoir discrétionnaire du capitaine » qui édicte :

**- Le propriétaire, l'affrètement, la compagnie qui exploite le navire telle que définie à la règle IX/1, ni aucune autre personne, ne doit entraver le capitaine ou l'empêcher de prendre ou d'exécuter une décision quelconque qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.**

A la première lecture on peut penser que cette règle ne concerne que les situations de crise (sauvetage, pollution, incendie, abandon, etc.) mais il n'en n'est rien.

En fait, elle concerne toutes les décisions que le capitaine doit prendre en amont pour préparer son navire à une expédition maritime sûre et en conformité avec les règles et lois existantes. C'est pourquoi il



convient de s'en inspirer le plus souvent possible.

Cette règle se situe au cœur de l'action de l'AFCAN.

Quand un syndicat agira plutôt sur le contrat de travail qui lie le « capitaine salarié » à son entreprise (situation plus généralement franco-française) l'AFCAN se concentrera sur l'action du capitaine au regard de sa responsabilité globale quel que soit le navire qu'il conduit et son pavillon.

Parfois les deux actions s'entrecroisent mais elles doivent rester distinctes afin d'éviter toute confusion ou réduction de l'une ou l'autre des actions menées.

Elles sont dans tous les cas complémentaires et menées dans l'intérêt du capitaine.

Une association telle que l'AFCAN n'impose aucun choix mais suggère des solutions et engage un « brain storming » adapté afin de proposer un support optimal.

## ■ RISQUES ENCOURUS EN CAS D'ÉVÈNEMENT

Les risques et les peines encourus sont lourds tant au pénal (emprisonnement et amendes) qu'au civil (risques de dédommagements importants) et ils varient en fonction des pays, de l'importance de l'évènement et du degré de responsabilité du capitaine.

Nous ne serons jamais vraiment aguerris c'est pourquoi le recours à des associations de capitaines telles que l'AFCAN pourra être d'un grand secours.

Grâce à la connaissance et aux expériences vécues par les plus anciens il vous sera évidemment plus aisé de traverser l'épreuve.

Le stress provoqué par ce genre de crise (et ne vous bercez pas de l'illusion du « ça n'arrive qu'aux autres ! ») reste très difficile à gérer et le fait de se savoir soutenu et entouré apporte énormément de confort ainsi que la garantie d'un meilleur résultat.

Quelle que soit la gravité de l'évènement le capitaine reste le personnage le plus exposé, même s'il est irréprochable, c'est pour cette raison qu'il convient de rester vigilant et d'être préparé au pire. Ne soyez pas paranoïaques mais songez à vous rapprocher d'une association à votre convenance, c'est sans risque et vous y trouverez du soutien quand vous en aurez besoin.

## ■ L'OFFRE DE SERVICE DE L'AFCAN

L'Association Française des Capitaines de Navires a été fondée en 1979 par des capitaines en activité, pour défendre les droits et les intérêts moraux et matériels de ses membres, et améliorer la sécurité en mer. L'AFCAN est une association officiellement reconnue d'intérêt général. Cette Association, fondée sur le principe de l'indépendance absolue à l'égard de l'État, des partis ou groupements politiques, des organisations syndicales et des armateurs, a pour buts essentiels

- de représenter et de défendre les droits et les intérêts moraux et matériels inhérents à l'exercice de la fonction de capitaine de navire, ainsi que de susciter toutes initiatives à ce sujet.
- d'établir une coopération entre ses membres d'une part, les pouvoirs publics et les armateurs d'autre part, pour améliorer la sécurité en mer et la qualification des équipages.
- d'établir une coopération avec toutes les organisations (internationales, professionnelles, etc.) qui œuvrent pour maintenir la sécurité en mer et la qualification des équipages.
- d'informer l'opinion publique sur le métier en général et les responsabilités des capitaines en particulier.
- d'entreprendre et de participer à toutes actions qui ont pour but de mettre et de tenir à jour la législation maritime.

L'AFCAN de son côté offre à ses adhérents, en plus de l'écoute et du conseil, une assurance de prise en charge des frais de justice engagés par les capitaines suite à un évènement et à hauteur maximum de 30 000 €, ce qui n'est pas négligeable. Le choix du ou des représentants est laissé à la discrétion du capitaine concerné. Les conditions restent assujetties à certaines règles simples et courantes de justification des frais.

Pour l'AFCAN, dans tous les cas, la confidentialité est de mise et aucune information n'est diffusée sans l'autorisation du capitaine concerné.

Une permanence téléphonique étant assurée, il est facile de joindre l'AFCAN à tout moment quelle que soit la situation géographique du capitaine concerné.

En cas d'évènement de mer sérieux, après avoir géré l'urgence et effectué vos démarches réglementaires, immédiatement après viendra le temps où il vous faudra « refaire le film » et c'est à ce moment-là que le soutien vous sera le plus nécessaire.

Les enquêtes, investigations et interrogatoires auxquels vous serez soumis par tous les organismes (BEA, USCG, police de l'Etat, pavillon, assureurs et j'en passe) constituent une épreuve lourde et qui exige de la clarté et de la transparence. Les mensonges et la dissimulation sont vivement déconseillés et peuvent vous exposer à des sanctions pénales en plus de tous les tracasseries habituels dans de telles circonstances.

Comme évoqué plus haut, il est impossible d'envisager tous les cas, même si bon nombre d'entre eux sont connus et recensés dans la littérature relatant les événements marquants qui ont jalonné notre activité maritime au cours des dernières décennies dans le monde entier.

Le réseau d'associations dont l'AFCAN fait partie offre de nombreux contacts permettant d'obtenir des informations utiles dans la plupart des cas et il serait dommage de s'en priver.

Devenir adhérent de l'AFCAN ne vous protégera pas de toutes les tempêtes mais cela peut être un refuge, un répit salutaire et permettre d'envisager les événements un peu plus sereinement et je vous parle là d'expérience.

**Cdt Jacques CASABIANCA**

## ■ ANNEXES

De nombreux textes traitant de ce sujet sont déjà publiés sur notre site :

- Intervention prononcée au nom de l'AFCAN par le Cdt APPERRY lors de l'assemblée générale de l'Association française du Droit maritime à PARIS le 14 octobre 2004
- Le statut du capitaine et la convention du travail maritime 2006 par M. François Mandin, maître de conférences en droit (Hdr), Université de Nantes, Centre de droit maritime et océanique
- « Pressions sur le capitaine » (Hubert Ardillon Fév. 2012)
- Rôle, statut, contraintes, responsabilité du capitaine de navire (Texte de la communication faite à l'IFDM en juillet 2012 par le Cdt Hubert Ardillon, alors président de l'AFCAN) - le rôle du capitaine au XXI<sup>e</sup> siècle par René Tyl (octobre 2014)

... entre autres publications.

Certains de ces articles sont anciens mais une fois corrigés des mises à jour et même si la lettre change, l'esprit demeure.

# Le mystère du capitaine BEKAVAC

## Le Phoenician-M

Ce n'est pas la première fois que CESMA Newsletter parlera du capitaine BEKAVAC. Le capitaine du Phoenician-M a été arrêté en Turquie, avec son second capitaine, et condamné à 30 ans de réclusion, non pour trafic de drogue mais en tant que responsable d'un navire sur lequel de la drogue a été trouvée.

Les deux hommes avaient fait appel de leur condamnation et le procureur avait déjà abandonné les charges retenues contre l'équipage, la décision concernant leur libération étant attendue de la Cour suprême turque.

Et voici que le 9 août 2025, après deux années passées en prison, nous apprenons que le capitaine BEKAVAC est arrivé chez lui le matin même. Et personne, y compris sa famille ou ses avocats, n'était au courant de ce mouvement.

Alors évidemment, c'est une bonne nouvelle !

Mais son second capitaine de nationalité finlandaise, Ali ALBOKHARI, n'a pas reçu le même traitement, téléphone coupé plusieurs jours avant et lors de cette « libération ».

Et, suivant les avocats, l'affaire est toujours devant la Cour suprême et en cours d'examen. De plus, il semble qu'il n'y ait pas eu de décision de libération enregistrée. Le ministre turc de la Justice a déclaré que le capitaine BEKAVAC avait été remis aux autorités croates pour la suite de la procédure judiciaire. Selon le gouvernement croate, la libération a été obtenue grâce à un processus de « diplomatie discrète ».

Côté Finlande, les autorités essaient de comprendre la raison qui aurait entraîné une seule libération. Mais impossible d'en apprendre plus car à chaque question, la réponse reste la même : « secret ». Et depuis son retour, le capitaine BEKAVAC reste silencieux. Ce qui peut se comprendre. D'autre part, il y a toujours l'attente de la décision de la Cour suprême. Le capitaine BEKAVAC devrait-il se déplacer en Turquie pour entendre



cette décision ? Et qu'en sera-t-il de son second capitaine ?

### Commentaires :

La question est de savoir pourquoi seul le capitaine a été libéré, et aussi dans quelles conditions ? parce que les deux hommes ont été reconnus coupables pour la même affaire et pour la même accusation.

Nous ne pouvons pas dire si les deux hommes sont innocents ou coupables, MAIS ils sont innocents jusqu'à ce qu'il y ait une preuve de culpabilité. En revanche, nous sommes contre l'incarcération des capitaines, ainsi que de tout officier responsable, sur le simple fait qu'ils sont responsables de tout à bord. Ils doivent donc être libérés jusqu'à ce que la preuve de leur implication soit faite.

Ce qui est pour le moins étrange, c'est pourquoi seulement l'un d'entre eux a été libéré et pas les deux ? Nous comprenons que cette question a été abordée par le corps diplomatique, ce qui implique probablement des négociations secrètes, mais on peut se poser la question de savoir ce que la diplomatie croate sait et peut faire que la diplomatie finlandaise ne saurait et ne pourrait pas faire.

Et, tout aussi étrange, il semble que le capitaine BEKAVAC et ses avocats n'aient encore reçu aucune notification officielle de sa libération. Pourquoi ? Soit il est in-

nocent, donc relâché et informé, je dirais lavé de tout soupçon, soit il ne l'est pas mais alors pourquoi le relâcher ? Et il en va de même pour le second capitaine. Sans preuve de culpabilité, il doit lui aussi, comme son capitaine, être considéré comme innocent, et donc libéré et lavé de tout soupçon.

Une réglementation internationale est nécessaire pour protéger les gens de mer contre une telle criminalisation. Mais comment l'obtenir ? L'OMI peut, et devrait certainement, préparer quelque chose sur ce sujet, une résolution ou une recommandation qui serait adoptée et incorporée dans la convention MLC. Cependant adopter une telle mesure ne suffirait probablement pas. En effet, les États restent libres d'adopter et d'appliquer des règles internationales. Et si un État refuse d'intégrer une telle recommandation ou résolution dans sa législation, comment peut-il y être contraint ?

Une seule chose est sûre pour le moment, il est urgent que le second capitaine soit libéré de la prison turque où il se trouve, et retourne en Finlande.

La libération, uniquement du capitaine, même si elle nous semble une bonne nouvelle, pose plus de questions qu'elle n'apporte de réponses.

**Hubert ARDILLON**  
Secrétaire général CESMA

# Quand la géopolitique s'invite dans le commerce maritime mondial

Journée d'étude – 20 novembre 2025 – ENSM Le Havre  
Cette journée était programmée en présentiel et en distanciel.

Organisée par **Mme Gersende LE DIM-NA**, Responsable des relations internationales et des partenariats académiques, ENSM, la journée a été ouverte par **M. François LAMBERT**, directeur général de l'ENSM. La géopolitique et le commerce mondial sont deux entités consubstantielles. Le commerce mondial étant pour une très large partie maritime, lors de cette journée d'étude on va donc parler de routes maritimes, de leurs enjeux, des risques qu'elles représentent : c'est-à-dire parler aux navigants. Sans oublier le risque cyber, bien réel, auquel les navires et donc les équipages sont confrontés. Être confrontés au réel, c'est ce que M. LAMBERT souhaite en s'adressant particulièrement aux quelques élèves venus assister à cette journée – mais il fallait aussi faire un choix, pas toujours évident, entre la journée d'étude et les cours normaux programmés.

La journée était divisée en deux parties : l'une, routes maritimes stratégiques et enjeux géopolitiques, l'autre, politiques commerciales et tensions internationales.

## ■ AXE 1 : LES ROUTES MARITIMES STRATÉGIQUES ET LES ENJEUX GÉOPOLITIQUES

Dans une vidéo, le **VAE Christophe CLUZEL**, commandant de la Force d'Action Navale (FAN), commence son allocution par « La mer est un nouveau champ de conflictualité ». Auparavant, la mer était un espace de liberté, on faisait la guerre en mer, et elle était décidée à partir de la terre. Aujourd'hui, la mer est un espace où tous les coups sont permis. Il n'est pas rare que ce soit la mer qui attaque des positions terrestres éloignées des côtes. Et heureusement pour la marine de commerce, la marine d'État protège les navires de commerce. L'opération ASPIDES, en mer Rouge, c'est plus de 150 escortes de navires. La flotte stratégique, ce sont les éléments

précieux (les yeux des équipages, les images radar en passerelle) qui transmettent toutes les observations. Toutes sont à transmettre, elles sont les éléments qui permettent au contrôle naval de fonctionner à plein. Et on peut envisager l'installation de capteurs dans les mâtures ou sur les passerelles supérieures des navires de commerce.

Une autre idée maîtresse : la FAN est prête à recevoir et « éduquer/entraîner » la réserve qui a été doublée pour cela.

Pour le **VAE (2S) Pascal AUSSEUR**, directeur général de la Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), c'est une question d'époque. Le danger en mer est partout, et cela risque de durer au moins 50 ans. Il y a des tensions partout : mer Rouge, mer de Chine, océan Indien, golfe de Guinée, mer des Caraïbes, zone arctique, plus les points qui intéressent plus particulièrement la France que sont la Nouvelle-Calédonie, la Réunion et Mayotte. Nous ne sommes pas en crise, mais à un point de rupture. La différence par rapport à la crise, où l'on finit par revenir à l'état initial, c'est qu'on ne connaît pas l'état final, sauf qu'il sera différent de l'état initial. Ce qui est certain, c'est que l'état final ne correspondra pas au modèle européen (ou occidental).

Le modèle, c'est le commerce, et la mer est le système qui irrigue ce modèle. Mais le modèle explose, en 70 ans, nous sommes passés de 3 à 8 milliards d'êtres humains. Et dans le même temps, les ressources se font faites plus rares. Donc il n'y en aura pas pour tout le monde. Ce qui fatalement entraîne des tensions. Et les Européens seront les perdants. Cela a plusieurs impacts sur la marine marchande.

D'abord les règles du jeu disparaissent, y compris la réglementation. Tous les jours

le droit international n'est pas respecté, et c'est la même chose pour le maritime. Quand une ZEE est décrétée comme zone territoriale par un pays (Russie, Chine, Turquie), c'est illégal mais on ne peut rien y faire. Les puissances montantes sont continentales, elles ne sont pas maritimes, et il existe des moyens de plus en plus forts pour s'approprier la mer.

Ensuite le retour de la géographie (identité, nation, particularismes, intérêts personnels). Les distances se sont raccourcies, les intérêts nationaux deviennent de plus en plus importants. Chacun a sa propre identité, son propre intérêt, sa logique, ses habitudes. Et cela se ressent de plus en plus dans la marine marchande où les équipages ne sont plus homogènes mais multi nationaux.

La politique l'emporte sur l'économie. Avant l'économie guidait le monde, désormais les États prennent des décisions guidées par la géopolitique, ou la géo économie.

Mais cela peut être bon pour la marine marchande car le pavillon, la flotte stratégique, redeviennent importants. Même si cela comporte une prise de risque car la violence et l'emploi de la force se banalisent avec le soutien d'États.

## Table ronde : Les défis géopolitiques des routes maritimes

Modérateur : **M. Gil MIHAELY**, directeur de la publication de la revue « Conflits ».

Tout d'abord le point de vue des assureurs maritimes avec **M. Pascal DUBOIS**, directeur général du Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes (CE-SAM) qui a commencé sa prise de parole par un historique de l'assurance maritime. Au XVI<sup>ème</sup> siècle, il y eut d'abord la mise en commun de moyens et de ren-

seignements entre assureurs, armateurs et navigateurs, avant la création en 1668 de la « Chambre d'assurance et de grosse aventure de France » (ordonnance Colbert). En 1836, les assureurs instituent le Comité des assureurs maritimes de Paris, Comité de Paris transformé en 1942 en Comité central des assureurs maritimes de France, avant le CESAM proprement dit créé en 1988. En 2025, le CESAM est un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) regroupant 23 compagnies d'assureurs maritimes membres représentant 1,1 milliard d'euros. Le CESAM ne représente donc pas une seule entité, mais plutôt l'ensemble des écosystèmes liés à la marine marchande.

L'action du CESAM repose sur quatre piliers :

#### 1- Le réseau

181 postes de commissariats d'avaries répartis dans 111 pays  
117 experts recommandés pour le transport de marchandises, la pêche, le fluvial et la plaisance

La collaboration avec les Lloyds Agencies

#### 2- L'outil signature d'une place financière

Un système d'échanges des flux de la coassurance maritime et normé : Optiflux

Ce sont des échanges des flux technico-comptables de la coassurance afin de fiabiliser les échanges de flux et réduire les coûts de gestion, ce qui permet d'agir comme une place financière.

La coassurance est essentielle : un PC de 24 000 conteneurs pour un coût de 200 000 dollars en moyenne par conteneur représente une somme énorme, d'où la nécessité de partager le risque avec la coassurance

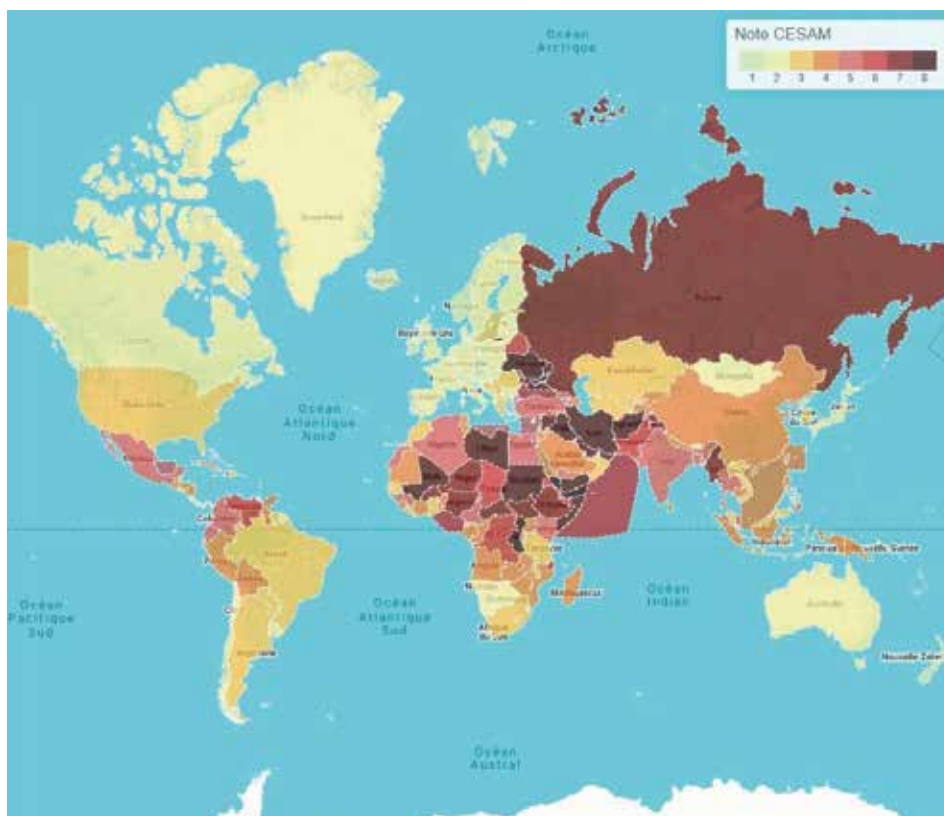
#### 3- La gestion des événements majeurs

La technicité du CESAM permet la gestion des dossiers d'avaries communes et de sinistres majeurs pour le compte du marché français, les compagnies les plus importantes gèrent ces dossiers en interne (consolidation, et réassurance).

#### 4- Les services mis à disposition du marché

Il existe un rating des pays/zones pour permettre de poursuivre la délivrance de garanties « Risques de guerre », une couverture étendue propre au marché français.

Les services comprennent une étude



Carte des zones à risques en 2025

intra CESAM permanente, une collaboration avec une Agence d'intelligence économique française, des contacts avec d'autres marchés, des échanges avec le MICA Center, des contacts avec la Marine britannique.

En ce qui concerne les risques de conflits, il a été défini 8 degrés de zones de risques, le degré d'assurance est alors fonction de la zone, du type de marchandises, du pavillon du navire, etc.

Depuis 10 ans, le risque dû à la cybercriminalité est pris en compte, principalement une prise de contrôle d'un navire, voire d'un port. Ce sont les risques liés au nouveau monde : cyber attaque, intelligence artificielle, conflits de guerres (internationales et civiles), approvisionnement des nouveaux carburants, et les catastrophes naturelles.

Le **CF Thomas SCALABRE**, MICA Center donne le constat en 2024 et la tendance en 2025 par zone des événements enregistrés.

Le trafic de drogue a atteint des niveaux record en 2024 avec une augmentation de 35% de production de cocaïnes de diverses sortes. En 2025 il y a eu 20 embarcations détruites, principalement en Amérique latine. Les embarcations

semi-submersibles vont maintenant partout, jusqu'au Portugal, voire au large de Brest. Une telle embarcation et sa cargaison ont une valeur totale de 1 milliard d'euros, cependant les trafiquants sont prêts à sacrifier une embarcation, ce qui prouve, si besoin était, la « rentabilité » du trafic.

Piraterie et brigandage : 340 événements en 2024 et + 15% pour 2025.

La crise en mer Rouge : 124 attaques houthistes en 2024, diminution en 2025 surtout depuis que le processus de paix en Palestine a été installé. Mais en 2025, il y a eu plusieurs navires attaqués, voire coulés, tels le *Magic Sea*, l'*Eternity* et dernièrement le *Minervagracht*. Le trafic est toujours paralysé, et il existe donc toujours un risque résiduel en mer Rouge, et ce risque existera tant qu'il y aura des Houthis, ceux-ci se considérant en mission et bénéficiant d'un levier politique extérieur. C'est aussi une mission religieuse, donc un risque toujours présent puisqu'il s'agit d'une guerre d'existence, pas de frontières. D'où la nécessité de continuer ASPIPDES pour escorter les navires. Depuis le début de la crise en mer Rouge, ASPIDES c'est 624 escortes de navires, ainsi qu'une vingtaine d'ouvertures de feu, sur embarcations, drones ou missiles.

En ce qui concerne le golfe de Guinée, la situation sécuritaire se dégrade lentement. Un groupe de pirates est localisé à partir des côtes camerounaises et nigérianes, mais il opère plus au niveau de l'équateur. Il est compté 39 événements de brigandage dans des zones traditionnelles (Ghana, Nigéria, Angola) et 7 événements de piraterie.

Le golfe de Guinée est aussi un lieu de lutte contre la pêche INN (illicite, non déclarée et non réglementée), les attaques de navires de commerce se font principalement en vue de kidnapping. Enfin les attaques se font surtout de nuit, et il n'a pas été identifié de navire mère.

De plus le golfe de Guinée est un lieu important pour le narcotrafic, ainsi que pour du soutage illégal.

En océan Indien, il y a un réveil de la piraterie depuis début 2024 (42 événements en 2024 et déjà 52 en 2025), avec un retour de la piraterie au large à l'aide de navire mère capable d'étendre la piraterie jusqu'à 600 miles des côtes. En fin une « nouveauté » en 2025 avec la flotte fantôme qui crée des enjeux de sécurité et de sûreté, cf. la mer Baltique.

Le commandant **Pierre BLANCHARD**, président de l'AFCAN, expose les précautions prises avant d'entrer dans une zone à risque, informations reçues du MICA Center, et positions journalières. Mais il est compliqué d'évaluer le degré de risque, les capitaines ne sont pas formés pour cela. Entrer dans une zone ou pas, c'est une décision pas facile à prendre. Le capitaine peut être « poussé », influencé par l'armateur et l'affrètement du navire : le commerce avant tout. Un voyage par la mer Rouge ou par le sud Afrique, c'est une semaine de mer en plus et tout ce qui va avec, consommation, pollution de l'air, vivres, etc. De plus chaque membre d'équipage a sa propre vie, sa propre expérience. Bien sûr il existe le droit de retrait, ce qui est très bien, mais en théorie uniquement. Dans la pratique, cela peut être très difficile, cela dépend aussi du contrat liant le marin au navire. Sans compter sur la faisabilité pratique d'organiser une relève si un ou des membres de l'équipage veulent faire valoir le droit de retrait. Alors qui peut dire non, à part le capitaine (SOLAS V, 34-1) ?



*Le président de l'AFCAN*

Bien sûr, il y a la préparation du navire, les BMP, le SSP, et le Hardening Plan. Barbelés, canons à eau, portes verrouillées, la citadelle (surtout la citadelle), tout cela est utile contre la piraterie. Mais en cas d'attaque de missile ou de drone, que peut-on faire ?

Et les pirates s'adaptent au contexte. Par exemple au Nigéria, les pirates sont sortis de la ZEE car les navires de commerce entrant dans la ZEE sont escortés par un navire de la marine nigérienne.

Le problème est que le droit international n'est plus vraiment respecté, même pas des États. Exemples : un navire militaire libyen tire sur l'*Ocean Viking* ; les USA coulent des embarcations au large du Venezuela (même si pour cause de lutte anti-drogue).

En plus, les conflits peuvent s'inviter à bord par les équipages multinationaux. Peut-on compter sur la loyauté des personnes à bord lorsque sur un équipage de 23 personnes il y a 10 nationalités ? Cela pose aussi le problème de la flotte stratégique dont on parle : réduire le nombre de nationalités, voire de régions sur un navire, ou même faire une sélection des équipages devant armer les navires de la flotte stratégique ?

La conclusion de cette matinée est revenue au **VAE Jean HAUSERMANN**, IHEDN (Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale).

Le monde maritime est l'écosystème qui peut le mieux s'adapter – hors DST et détroits. L'équipage a la capacité d'éviter le danger géopolitique. Faut-il faire un routage géopolitique, au même titre que météorologique ? À partir d'une

salle d'opérations virtuelle dans laquelle on trouverait aussi bien le MICA Center, que les assureurs, armateurs, affrêteurs ? Cela obligerait ainsi à un partage des informations. Et par conséquent une relation plus forte entre la marine marchande et la marine nationale.

En ce qui concerne le cyber, il faut garder une capacité de résilience des navires, pouvoir naviguer en mode dégradé. Ce qui inclut de facto la présence de membres d'équipage à bord, de même que le retour d'un pavillon d'État dans la marine marchande afin d'assurer une protection dans les zones la nécessitant.

## ■ AXE 2 : LES POLITIQUES COMMERCIALES ET LES TENSIONS INTERNATIONALES

En vidéo, **M. Jean-Marie PAUGAM**, directeur général adjoint OMC (Organisation Mondiale du Commerce) rappelle que les routes maritimes sont les vecteurs des communications. Mais que le cadre actuel est bloqué, ce qui renforce les tensions internationales. Et aucune amélioration n'est en cours, les travaux sont bloqués principalement par les pays en voie de développement.

Introduction par **M. Yusuke MORI**, master mariner, PhD, AFNI, deputy executive director IAMU (International Association of Maritime Universities).

L'IAMU a été fondée en 1999, l'association, qui regroupe 83 membres de 45 pays différents, participe aux travaux de l'OMI en tant qu'Organisation non gouvernementale (ONG). L'IAMU participe à plusieurs groupes de travail : sur le système d'évaluation assistée pour le renforcement des capacités, sur la collaboration avec SAIMI (South African International Maritime Institute) pour le renforcement des capacités, sur la recherche et la publication académique, sur la formation sur simulateur, et sur l'examen de la Convention STCW.

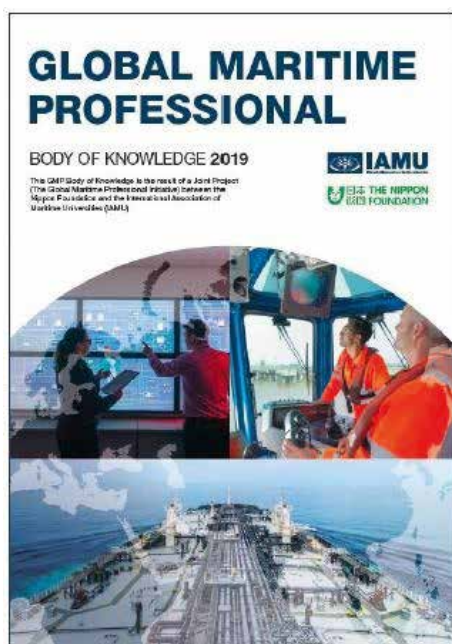
En 1980, on parlait d'un équipage minimal de 10 membres capables d'intervenir au pont et à la machine, des marins polyvalents capables d'intervenir au pont et à la machine le même jour, mais sans prendre en compte la fatigue que pouvaient générer de telles situations sur les marins embarqués. Aujourd'hui, en 2020, on parle de navires autonomes, sans équipage mais avec des opérateurs « terriens ».

De même en 2000, il y avait une discussion sur l'usage et le rôle dans l'apprentissage des simulateurs, principalement la prise en compte des heures de simulateur pour l'obtention du brevet, et en 2022 il y eu la même discussion au Royaume-Uni, en Finlande, et ailleurs.

La vision actuelle du shipping dans le futur, c'est d'une part, des navires plus propres (propulsés au méthane, à l'ammoniac, ou nucléaires), et d'autre part, les navires autonomes ou télécommandés.

Cela a rapport également au fait qu'il y a un manque de plus en plus important de marins. Il est donc nécessaire de changer les compétences, éducation et entraînement, des marins, mais aussi la régulation entourant les navires autonomes.

L'initiative GMP (Global Maritime Professional) vise à répondre aux besoins envisagés de l'industrie et à un contexte éducatif et professionnel en évolution rapide, tout en répondant aux aspirations de développement professionnel des gens de mer. Cette initiative regroupe les professeurs et éducateurs, les administrations maritimes, les armateurs, les brokers, les architectes navals, et les officiers à bord. Il y a besoin de déterminer quelles sont les compétences recherchées actuellement, mais aussi à moyen terme (5 à 10 ans) et à long terme (20 ans), ainsi que de connaître comment ces compétences pourront être enseignées. On peut télécharger le « Book of Knowledge » sur le site <https://iamu-edu.org/gmp>.



Puis **M. François LAMBERT**, ENSM, est revenu sur 3 points :

- 1- Le capital humain  
Le capital humain est important, la digitalisation à 100% du transport maritime est une vue de l'esprit, voire de la science-fiction. La digitalisation doit être une aide à la navigation, c'est pour cela que les écoles doivent former à la digitalisation, en même temps qu'à la décarbonation.
- 2- Les droits de douane  
Nous sommes tout de même protégés par l'Union européenne.
- 3- La France  
En France il n'y a pas vraiment de stratégie maritime, alors qu'avec l'Outre-mer, nous détenons une place importante à ce point de vue. Le pavillon RIF est un des pavillons les plus en vue en Europe, son tonnage a été multiplié par deux dans les dix dernières années. Mais nous voyons trop à court terme. Nous voyons à 5 ans, alors qu'il faudrait voir à 30 ans, car la mer est une portion congrue de la politique en France. C'est important pour les centres de formations. Il faut dès aujourd'hui former en fonction des besoins, actuels bien sûr, mais aussi des besoins futurs.

En conclusion, il faut en France être conscient de nos forces.

#### **Table ronde : Naviguer dans un monde de tensions commerciales**

Modérateur : **M. Yann ALIX**, délégué général de la fondation SEFACIL (Laboratoire d'idées prospectives sur les stratégies maritimes, portuaires et logistiques). Selon **M. Denis TERSEN**, IRIS (Institut de relations internationales et stratégiques), il n'y a pas eu de grand soir dans le maritime, mais des crises régu-

lières comme lors du Brexit. Pour certains pays, il est nécessaire de contrôler les ports, exemple de la Chine pour la route de la soie, et même les taxes mises en place par les USA. Cela entraîne une fragmentation du monde.

**Mme Charlotte EMLINGER**, économiste, CEPII (Centre français d'étude et de recherche en économie internationale) confirme que la totalité des échanges sino-américains font maintenant l'objet de droits de douane. Le commerce est devenu un rapport de force avec des niveaux de droits inégalés, entraînant une forte incertitude sur le commerce. Les statistiques d'exportations chinoises vers l'UE, qui jusqu'à fin 2024 étaient de même niveau que les exportations vers les USA, montrent une forte hausse vers l'UE venant compenser une forte baisse vers les USA. Idem, la Chine s'est substituée à l'UE sur le marché russe suite aux sanctions.

Pour **M. Laurent MARTENS**, délégué général, Armateurs de France, il existe trois problèmes :

- 1- La sûreté  
En 15 ans nous sommes passés d'une mer calme, pacifiée à des zones rouges un peu partout, d'où un surcoût d'assurance, mais aussi de carburant (plus de chemin égale plus de consommation). C'est une sorte de grippage du commerce, grippage permanent et présent partout dans le monde. La sûreté est le premier choix déterminant pour les routes maritimes à emprunter, d'où la nécessité d'un rapprochement avec la marine nationale, et bien sûr avec les centres de formation tel l'ENSM afin que la sûreté soit bien comprise et perçue par tous les intervenants du transport maritime.



*La deuxième table ronde : Laurent LARTENS – Denis TERSEN – Charlotte EMLINGER – Fulvio CARLINI*

## 2- La souveraineté

La souveraineté décide de la sûreté, ou plutôt du niveau de sûreté qui sera appliqué sur les navires. Les navires sous pavillon français sont escortés, voire défendus, par la marine nationale française. La souveraineté redonne alors un facteur de puissance et de représentation. Pour avoir une souveraineté maritime forte, il faut des navires français et des marins français, sans oublier des chantiers navals français.

## 3- Les droits de douane

Certes il y a actuellement une instabilité, mais il n'y a pas de frein sur le transport maritime. Cette instabilité

crée une menace, car elle génère une peur de certains opérateurs nationaux tels la Chine et l'Inde.

**M. Fulvio CARLINI**, Institute of Chartered Shipbrokers, président de FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents), rappelle que le métier de shipbroker est un métier de relation et d'échanges d'informations, que c'est le dialogue permanent entre les acteurs du maritime qui est seul capable, pour le moment, non pas de régler les problèmes de sûreté maritime, mais de rendre le transport maritime plus serein, en quelque sorte d'arrondir les angles.

En conclusion de la journée, **M. Justin**

**Hayden MILLER**, FIDAL (Cabinet d'avocats en droit des affaires), fait le lien entre la situation maritime actuelle et la course spatiale, entre autres vers la Lune, des années 1960. La géopolitique est entrée dans le maritime, donc dans le commerce maritime. Et comme il a été dit au début de la journée, on ne reviendra pas en arrière car contrairement à ce qui s'est passé pour l'espace, ce ne sont pas deux États seulement qui sont en compétition, mais beaucoup plus.

**Cdt Pierre BLANCHARD**  
Président AFCAN  
**Cdt Hubert ARDILLON**  
Vice-président AFCAN  
**Secrétaire général CESMA**



# Membres de l'AFCAN disparus en 2025

**André BOURBEILLON - Gérard DELAUNAY**  
**Jacques LOISEAU - François MESNAGE - Thierry ROSSIGNOL**

Nicolas Millot nous a adressé le présent hommage à Thierry,

Thierry donnait cours aux futurs Capitaine 3000 à L'INSEIT, à Nice, lorsque le jeudi 27 novembre il a fait un malaise en cours. Il a été transporté à l'hôpital où il est resté en soins intensifs jusqu'au 9 décembre, jour de son décès.

Le 16 Décembre ont eu lieu, en la basilique St Michel à Menton, les obsèques du Commandant Rossignol en présence de sa famille, des membres de la SNSM qui ont formé une haie d'honneur, des représentants locaux de la fédération française du Mérite Maritime avec un porte-drapeaux, la direction et l'équipe enseignante de L'INSEIT ainsi que certains élèves du cursus Capitaine 3000 qui ont lu un hommage émouvant au Cdt Rossignol.

On peut dire que Thierry aura passé son savoir jusqu'à la fin. La formation OCQP / Capitaine 3000, mise sur pied à L'INSEIT, était son bébé. Il avait préparé la majorité des cours et

des examens. Nous étions quatre « C1 » à faire les cours. Ce qui n'était pas sans poser problèmes du fait de nos embarquements et disponibilités (nous étions 2 navigants et 2 retraités très actifs).

La formation va se poursuivre, et la réussite de l'ensemble des élèves à l'examen sera sans nul doute le meilleur des remerciements que l'on puisse lui faire.

**Nicolas Millot**



# Révisions en 2025 de STCW, ISM, MLC, même dénominateur commun : le facteur humain ?

## Le point de vue d'un capitaine ou la page du code ISM N° 68

Alors que le secteur maritime navigue à travers des avancées technologiques rapides et des normes mondiales de sécurité/sûreté en constante évolution, l'approche traditionnelle actuelle de la formation des marins ne suffit plus aujourd'hui.

Dans cet environnement en constante évolution qui n'attire plus et où le manque d'officiers se fait déjà sentir, les compagnies doivent passer de la simple assurance de formation nécessaire de leurs équipages à la promotion d'une culture de « qualité de l'équipage ».

C'est une approche holistique qui assure que les marins s'adaptent au fur et à mesure des évolutions de leurs tâches, s'épanouissent à la fois à bord et au sein de l'entreprise dans son ensemble, dans le cadre d'une organisation conforme au code ISM et des conditions de travail en amélioration constante pour la plus grande gloire de l'armateur.



### ■ 1- ÉVOLUTION ACTUELLE

Le monde des marins marchands évolue toujours, un peu en permanence, mais à l'heure actuelle, il change vraiment beaucoup. Sans parler de l'évolution de la technicité des navires et des opérations portuaires qui progressent également en parallèle et que les marins gèrent assez bien, les évolutions actuellement sont telles que l'adaptation de notre référentiel unique au monde, le code STCW, ne peut attendre. En effet, l'évolution des connaissances et de la compétence nécessaires des marins est en retard par rapport aux navires qui sortent des chantiers tous les jours. Même sans parler de l'éner-

gie nucléaire, la recherche de carburants décarbonés bat son plein tandis que leur utilisation s'avère compliquée et onéreuse et présente de nouveaux risques pour le navire et les personnes à bord, risques pas tout à fait maîtrisés encore malheureusement.

Même si les connaissances nouvelles à acquérir sont souvent claires quand il s'agit de technicité (navigation moderne couplée avec l'ancienne, anticollisions sophistiquées, propulsion aux nouveaux carburants, sécurité de leur stockage à bord, répartition de l'énergie produite ou récupérée, digitalisation des processus opérationnels, utilisation de l'IA dans la gestion des signaux faibles

...), en ce qui concerne **le facteur humain**, élément fondateur du code ISM (autonomie physique et psychique du marin, santé mentale, formation continue, bien-être, culture sécurité, partage des expériences, prise en compte de son avis via des systèmes structurés nationaux ... cela traîne tellement que c'est désespérant.

Ainsi, même **l'exploitation générale du retour d'expérience**, pilier de la sécurité organisationnelle naturelle, qui est un élément inné que tous les marins du monde savent utiliser et que le code ISM n'a pas oublié, n'arrive pas à s'étendre à toute la profession.

## Le facteur humain dans l'industrie maritime

Partagé avec STCW, où des connaissances spécifiques sur le facteur humain doivent être nécessairement connues des responsables et le code ISM dans le cadre du management de la sécurité, le facteur humain concerne aussi les conditions de travail du marin liées à la MLC dans un environnement en évolution rapide de plus en plus digitalisé.

Une profonde adaptation de ces trois codes est en cours, et même si l'OIT a été la première à agir avec les amendements 2025 à la MLC (voir in fine), l'organisme de régulation sécurité qu'est l'OMI, ne reste pas inactive et tente en ce moment de suivre, sinon de rattraper les évolutions en cours en ce qui concerne le **standard de formation** et de **compétence du marin** (STCW) et le **management de son activité** (ISM) tout en luttant contre les éventuelles dérives telles que par exemple : falsification des registres des heures de travail, équipage insuffisant, criminalisation et abandon des marins, faux certificats, flotte fantôme, pavillons de complaisance, pavillons frauduleux, délégations complètes aux sociétés dites reconnues (RO). Des amendements importants sont en cours.

## ■ 2- RÉVISION 2025 DES CODES STCW ET ISM

**STCW** : A l'occasion de cette révision, tous les marins sont conscients qu'un effort doit être fait si on ne veut pas préparer une catastrophe prévisible avec les nouveaux carburants décarbonés en service dans une flotte mondiale toujours croissante (Plus de 150 000 navires de plus de 150 GT aujourd'hui).

De plus, principe souvent oublié, les connaissances précisées dans les modules du code STCW ne sont que le **minimum** et quelques centres de formation autour du monde ont encore bien du mal à trouver des professeurs compétents et finissent par «oublier» ou bâcler quelques modules tout en tentant de rester quand même sur la liste blanche de l'OMI.

Les possibles conséquences sont de nos jours assez dramatiques : insouciance de l'armateur qui fait au plus léger et surtout au moins cher via une délégation totale de secteurs importants de la sécu-

rité en tentant d'ignorer sa propre responsabilité, défaillance du «shipmanager» dans la préparation de l'équipage à répondre à une situation d'urgence prévisible et prise de risque démesurée hors réglementation par son capitaine (*M/V Viking Sky*), ou encore oublier la formation comportementale des officiers supérieurs en situation d'urgence d'un grand paquebot (*M/V Costa Concordia*).

### Une particularité dans la profession : «The CREW»

Les marins ne sont pas que des employés, ils sont l'élément vital de toute opération maritime. D'ailleurs depuis toujours on appelle **équipage** l'ensemble des marins sur un bateau et jamais «employé du navire» (pas plus qu'employé de l'avion d'ailleurs !). Le terme **CREW** veut donc dire beaucoup plus qu'employé.

Les actions, guidées par une formation efficace et une compétence prouvée par un temps d'apprentissage, influent directement sur la sécurité à tous les niveaux et sur l'efficacité finale c'est-à-dire la réputation d'un navire et de la compagnie, un mot, la **culture sécurité**, qu'il s'agisse du ton qu'un marin utilise pour communiquer avec un passager indiscipliné ou de la décision critique qu'un capitaine prend lorsque survient une situation d'urgence, ces décisions de première ligne, ont des répercussions profondes sur la gestion des risques et leurs conséquences.

Reconnaître que les marins sont essentiels à la réussite d'une entreprise commence au minimum par des programmes de formation réglementés conçus pour leur donner les **compétences** dont ils ont besoin pour assurer le meilleur service dû à l'armateur. Ensuite, revers de la médaille, un personnel clé ne peut supporter un **service minimum** et c'est logique. Donc, en plus d'une formation de haut niveau internationalement reconnue, le recrutement devra se focaliser sur les **qualités humaines nécessaires** : motivation, intelligence, empathie, culture sécurité, adaptation, qualité de service dû à l'armateur... qui est celui qui paiera le salaire à la fin du mois, cela devrait être certainement le but recherché aujourd'hui, malheureusement dans certaines compagnies, les marins (officiers ou non) sont encore considérés comme de simples employés.

*La réalité est que les capitaines et les officiers devraient être considérés comme faisant partie de l'équipe de direction, non seulement à bord mais dans toute l'entreprise. Leurs décisions, qu'il s'agisse de naviguer dans des eaux complexes ou de gérer des membres d'équipage difficiles ou d'utiliser au mieux les capacités des navires, sont aujourd'hui prises en compte dans la gestion générale des ressources humaines et commerciales de la compagnie tout entière.*

Les **compétences non techniques des marins** ont le même poids stratégique que les décisions prises dans les bureaux de la compagnie, influant directement sur le succès global de l'entreprise. Une formation complète qui prépare les capitaines et les officiers à ces rôles à enjeux élevés est essentielle pour favoriser une **culture de réussite de l'équipage**, en veillant à ce que chaque marin, du matelot à l'officier supérieur, soit habilité de par sa formation à exceller dans son rôle et puisse participer à l'amélioration de la compagnie par tous les moyens à sa disposition.

## ■ 3- LES MOTEURS DU CHANGEMENT QUE SONT LES CODES STCW ET ISM ÉVOLUENT

### Code STCW

Depuis 1978, le code STCW décrit d'une manière minimum les standards de connaissances d'une part et de compétences correspondantes d'autre part, pour des fonctions bien définies.

Les connaissances à acquérir évoluent avec la technique et les compétences avec la pratique effective.

Cependant, le monde maritime est conscient qu'un décalage inhérent à la nature humaine se produit. La technique va plus vite que l'école.

Adeptes de la formation continue, notre métier pense beaucoup en ce moment à l'adéquation du marin à son industrie et s'est donc engagé à adapter ses standards aussi vite que possible même si la technique file 20 nœuds devant !

Le travail actuel engagé sur la mise à jour des **connaissances techniques du marin** est important et constitue l'épine dorsale de tout nouveau programme de formation, mais d'autres compétences

étaient souvent mises de côté et qui sont pourtant tout aussi essentielles à la réussite de l'équipage.

La formation dans des domaines tels que **la pensée critique et l'intelligence émotionnelle** peut permettre aux marins de prendre de meilleures décisions, de communiquer efficacement y compris avec les médias et de représenter leur entreprise avec professionnalisme. L'élargissement des programmes de formation doit inclure ces compétences holistiques (globales) permettant aux marins d'exceller dans tous les aspects de leurs fonctions, favorisant ainsi davantage le succès du navire et de la compagnie.

*L'Organisation maritime internationale (OMI) mène donc actuellement une révision complète des normes de formation, de certification et de veille des gens de mer (STCW).*

Cette révision, confiée au Sous-comité de l'OMI sur l'élément humain, la formation et la veille (Sous-comité HTW), devrait conduire, nous l'espérons, des modifications importantes qui ne se limiteraient pas aux traditionnelles compétences techniques, mais aussi mettraient l'accent sur des compétences obligatoires plus larges telles que le **leadership, la communication et la prise de décision**, des domaines clés qui devraient donc être intégrés aux programmes de formation et non pas proposées en complément seulement.

Parmi les domaines clés identifiés pour l'examen figurent les **technologies émergentes et la numérisation**, qui exigent que les marins puissent maîtriser les dernières avancées à bord des navires. Les programmes de formation doivent désormais inclure des modules sur ces nouvelles technologies, ainsi que des processus de certification électroniques impliquant la délivrance numérique, la validation électronique et l'intégration avec des systèmes mondiaux comme GISIS.

*En outre, les programmes de formation des officiers devront aborder la **sécurité psychologique et la santé mentale du marin**, avec une formation spécifique sur la prévention et la réponse à l'intimidation et au harcèlement (moral ou sexuel).*

Le mandat donné au groupe de travail souligne également l'importance des compétences interpersonnelles telles que la **base de la communication efficace entre les acteurs**, des compétences qui sont essentielles dans les environnements complexes et dynamiques auxquels les marins sont de plus en plus confrontés.

Une tendance également, la **formation basée sur la simulation** qui a beaucoup progressé, entre autres durant la crise du Covid, est jugée indispensable, offrant aux marins une expérience pratique dans un environnement contrôlé et sans

risque, essentielle pour les préparer aux défis du monde réel. Il apparaît donc que de nombreuses **simulations seront obligatoires** afin d'éviter que les centres de formation de certains pays fournisseurs de main-d'œuvre pas chère ou d'autres tout simplement radins s'empressent de ne pas s'équiper.

*Les programmes actuels sur simulateurs comprennent de plus en plus **un mixage entre le virtuel et le réel** afin que le stagiaire comprenne que le distanciel n'est qu'une partie de l'opération projetée et que toute anomalie soit compensée immédiatement par le cross-check ou l'intervention manuelle classique.*

Pour les compagnies qui souhaitent avoir les meilleurs équipages, il est impératif pour les centres de formation de commencer à adapter les programmes dès maintenant pour répondre à ces changements à venir. En intégrant des modules qui se concentrent sur ces compétences élargies, les Etats et leurs écoles peuvent s'assurer que leurs marins sont, non seulement conformes aux futures exigences de la convention STCW, mais également équipés pour exceller dans les environnements complexes et à enjeux élevés dans lesquels certains évoluent déjà parfois et évolueront bientôt au quotidien.

#### **Code ISM**

L'évolution de la formation vers «la réussite de l'équipage» représente un in-



vestissement plus profond dans les personnes qui font fonctionner l'industrie du transport maritime. En reconnaissant les marins comme des **décideurs clés** dans le **cadre de la sécurité organisationnelle**, en élargissant le champ de la formation et en se préparant aux futures réglementations, les compagnies peuvent cultiver une main-d'œuvre fidèle qui est non seulement qualifiée, mais également habilitée à assurer le succès de chaque voyage.

La formation du marin est peut-être basée sur le code STCW mais qui ne représente donc que le **minimum acceptable** pour exercer la fonction correspondante. Les formations complémentaires axées sur le **facteur humain** parfois obligatoires que pour certaines catégories de navires comme les navires à passagers (gestion de la fatigue, réactions au stress, pratique de la prise de décision, analyse continue de la compétence des membres d'équipage, santé mentale etc.) qui ne peuvent être effectuées souvent qu'avec un simulateur et qui supportent des mises à jour en tenant compte du retour d'expérience acquis lors des accidents et des presque-accidents, sont cependant souvent considérées **comme complémentaires non obligatoires** et donc volontairement ignorées par une partie de notre industrie.

Exemple : Sur le *Costa Concordia* (2012), flagship de Costa Croisière, peu d'officiers de passerelle dont le second capitaine, mais pas le commandant Schettino avaient suivi une formation interne BTM (Bridge team management), chez Carnival, le BRM qui existait depuis les années 2000 n'était pas encore rendu obligatoire (obligatoire en 2015 seulement). Le second capitaine du navire n'a apparemment à aucun moment constaté le déni du commandant sur la situation et aurait dû prendre le commandement, c'est son rôle, un manque de **culture sécurité** assurément malgré sa formation.

Un autre exemple, les formations **gestion de crise et facteur humain** (STCW V/2) ne sont obligatoires que pour certains membres d'équipage des navires à passagers comme si le stress et la crise n'existaient pas au niveau de l'équipage de tous les navires.

D'autre part, il est presque impossible selon la procédure de travail de l'OMI de rendre une formation, même reconnue comme nécessaire, obligatoire et rapidement. Comme tout ce qui est inter-

national, cela demande du temps et donc le décalage est systématique \*\*

#### **Pratiquement :**

Comment reprocher à un marin d'avoir évité une formation qualifiante, si l'armateur ne daigne pas payer cette formation. Je me rappelle un armateur qui n'a pas hésité à dire qu'il était hors de question pour lui de payer une formation non obligatoire et voir le marin aller ensuite candidater chez le concurrent.

La seule solution bien évidemment est de fidéliser les meilleurs officiers. Cela a fonctionné pendant un siècle, pourquoi pas aujourd'hui ?

A présent, alors que les officiers disponibles deviennent rares, l'armateur pleure lorsque le marin recherche un salaire autre que celui appelé forfaitaire et lorsqu'il peut immatriculer son navire au RIF et ainsi attirer des officiers par la défiscalisation personnelle éventuelle, il n'hésite pas.

Finalement le problème pour garder les bons marins peut se résoudre assez facilement par les **salaires/congés/carrière/avantages divers** et le plus difficile serait de se séparer des moins bons. Problème vieux comme le monde ! Un exemple : réponse de son capitaine d'armement alors qu'un capitaine refusait un second maître dangereux : *chacun doit porter sa croix ou si chacun fait comme toi, je peux armer un navire tout entier avec ce genre de marin, du nettoyeur au capitaine !*

Le problème a toujours existé et peut-être existera-t-il toujours malheureusement. Alors que faire ?

#### **Le non-blâme**

On est donc en plein dans le **facteur humain** avec ses insuffisances et son imprévisibilité. De plus, en ce moment, cerise sur le gâteau, notre culture sécurité contemporaine se dirige vers une culture du **non-blâme** à l'américaine. C'est-à-dire l'on ne va plus blâmer ?

Il y a une contradiction entre la recherche d'équipage idéal. On se dirige vers un non-blâme systématique avec cette méthode **d'expliquer sans punir**. Évidemment, cette méthode, je dirai angélique, frôle à mon avis des limites tellement évidentes que cela ne peut marcher ni chez nous ni ailleurs mais que dans les pays anglo-saxons pour des raisons évidentes de culture.

Un exemple récent qui par une chance extraordinaire n'a pas causé de pertes (humaines ou techniques) est celui du

«near-miss» du paquebot *Viking Sky*. En effet, le bilan des erreurs humaines évitables qui ont conduit à ce «near-miss» maintenant célèbre et les lacunes impressionnantes constatées dans le comportement des officiers confrontés à la situation est impressionnant. La liste des erreurs est longue :

- Décision du capitaine de partir vers un très mauvais temps (fort coup de vent d'ouest, mer grosse) le long d'une côte inhospitalière alors qu'il n'avait pas toute la puissance de ses quatre groupes électrogènes principaux disponible et n'était plus momentanément SRtP (Save return to port)
- Fausses entrées dans le journal machine d'appoints d'huile par les mécaniciens
- Non-réaction aux alarmes sauf à considérer que les mécaniciens ne croyaient pas aux alarmes de niveau bas d'huile, ils ont sans doute estimé que c'étaient des fausses alarmes
- Non prise en compte de défauts de construction pour un 4ème navire (insuffisance de volume des carters à huile avec la réglementation SOLAS) déjà signalés sur le premier navire de la série construit dans le même chantier
- Familiarisation insuffisante ou inadéquate des officiers mécaniciens à la gestion moderne de la propulsion du navire (équilibre des puissances des MP/générateurs).
- Formation insuffisante à l'importance de suivre un SMS digne de ce nom et à signaler tous les signaux faibles détectés par la vigilance des membres d'équipage, donc manque de formation ISM sur ces 3 derniers points.

En résumé, dans ce cas, les fautes ne sont pas uniquement du fait de l'équipage machine ou du capitaine même un peu kamikaze. En effet, le SMS de Wilhelmsen Shipmanagement appliqué ici et apparemment certifié conforme au code ISM par son pavillon, mais avec des lacunes tellement importantes pour un shipmanager de cette importance et réputation, que cela devrait faire réfléchir.

*Quel est aujourd'hui le pourcentage de vrais SMS déclarés conformes fonctionnant de manière effective selon le code ISM ?*

Cet exemple devrait nous inciter à rappeler l'importance du fonctionnement correct du SMS qui a été justement créé pour ne rien oublier certes mais aussi d'assurer que les opérations de familiarisation, entre autres, ont été suivies correctement. Ces opérations de familiarisation sont souvent très mal effectuées : pas de temps de doubleur suffisant dans un système de relève rapide avec les difficultés des compagnies d'assurer un équipage à 100% connaissant très bien le navire.

D'autre part, aujourd'hui les tentatives de fidélisation des meilleurs marins se heurtent toujours pour l'armateur aux coûts générés, il faut pour s'en convaincre imaginer les relèves d'équipage des paquebots tous les vendredis au quai des paquebots à Miami.

### Modifications éventuelles du code ISM lui-même

On pourrait imaginer :

- Pour clarification, le § 1.2 «Objectifs» deviendrait «**Objectifs et moyens**» pour rendre l'évaluation et les mesures de réduction de risques correspondantes obligatoires.

- Enfin, une obligation de **protection du capitaine** dans son rôle discrétionnaire (§ 5 du code) en y ajoutant un § 5.3 : *la compagnie doit assurer une protection juridique à son capitaine lorsqu'il prend des décisions selon son pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne la sécurité et la prévention de la pollution...*

**N.B. Protection du capitaine, toujours promise mais jamais réalisée (se rappeler la Résolution OMI A 443 qui date du 15 novembre 1979)**

- Une obligation de formation au SMS pour tous les membres d'équipage pourrait aussi être glissée dans le chapitre 6 : Ressources et personnel «*La compagnie doit veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie ait reçu une formation afin de comprendre de manière satisfaisante les règles, les règlements, les recueils de règles, les codes et les directives pertinents appliqués via le SMS.*

Enfin, un mentorat obligatoire des

nouveaux embarqués pourrait être inséré dans le sous-paragraphe 6.3 du code : *la compagnie doit établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Cette formation doit être assurée via un **mentorat interne** organisé par le capitaine du navire.*

(N.B. Ces propositions sont une reprise dans le document du code ISM n° 48 dans AI)

### En ce qui concerne les directives OMI concomitantes au code ISM

Pour les circulaires MSC-MEPC liées à l'application du code ISM, on peut aussi envisager des amendements qui pourraient être plus facilement acceptés car les circulaires conservent légalement leur côté non obligatoire mais pourront, comme la commission d'enquête de l'OMI sur l'application du code ISM l'espère, améliorer l'application du code, dans le sens voulu par la profession.

Il est vrai que le besoin de clarification sur certains points faibles de l'application du code ISM par les compagnies, les capitaines de navires et les certificateurs est important (Nous en avons parlé longuement récemment dans cette revue).

D'autre part, si inclure plus explicitement le terme **facteur humain** dans le code est jugé trop difficile (difficultés du consensus sur la définition du terme à prévoir), l'application pratique de ce facteur dans le management du navire via une circulaire MSC-MEPC ferait enfin office de lien.

Ce serait aussi l'occasion de mettre noir sur blanc le problème de le **santé mentale du marin** après la santé tout court. Comme il est impossible d'embarquer un médecin avec des compétences de psychologue, sur chaque navire, on verrait bien quand même pour les officiers supérieurs en charge de commandement, un passage devant un psychologue compagnie, spécialisé marine, tous les ans. Même si on n'a pas annulé la tentation naturelle de l'armateur d'ignorer toute nouvelle circulaire, cela aurait l'avantage de clarification pour lui, le marin lui-même et le vérificateur externe (auditeur du pavillon ou RO ou l'inspecteur du PSC).

## 4- CONCLUSION

Les problèmes actuels ne sont que l'extension des problèmes existants depuis toujours dans cette industrie : le retard permanent de la réglementation et de l'enseignement sur la réalité du transport maritime. Donc la régulation est lente ou se fait toujours après coup, que ce soit après les progrès de l'industrie ou après un accident instructif. Modifier une convention internationale est pire que l'ascension de l'Everest en T-shirt ! Mais on a quand même essayé, la preuve :

- SOLAS 74 : sécurité de la construction des navires, 60 ans pour la réaliser
- STCW 78 : standard de formation des équipages, très gros sujet unique au monde
- Code ISM 92 : standard de management\* de la sécurité dans la compagnie et sur les navires
- Code ISPS 2000 : standard de management\* de la sûreté des navires et des ports ; plus facile que le code ISM et donc mieux appliqué heureusement
- STCW 2018 : formation des équipages des navires à passagers : amendements, timides malheureusement, suite à la catastrophe du *Costa Concordia*.

Pour y arriver, on a finalement toujours travaillé sur des minima en tentant de favoriser la vieille idée de liberté d'entreprendre chère à notre industrie. Oui bien sûr, mais alors pas n'importe comment. L'idée de respect à minima de la réglementation sécurité, pour certains armements est terrible, c'est une course au moins cher en restant en permanence limite et, où la peur du gendarme n'existe presque plus :

- Regardez la «dark fleet» qui grâce à nos petits moyens juridiques internationaux fait pratiquement ce qu'elle veut avec des pétroliers d'un autre âge pour lesquels l'entretien est considéré comme inutile et les assurances volontairement oubliées ... **à quand une belle marée noire comme celles d'antan ?**

- Regardez les pavillons non pas de convenance qui sont le fruit de la concurrence normale pourrions-nous dire, mais vraiment de complaisance qui allégrement oublie la réglementation \*\*\*

- Regardez certains équipages qui vont



Pétrolier de la DARK-FLEET

jusqu'à falsifier les enregistrements des heures de travail pour éviter une non-conformité au PSC ou les yeux noirs de l'armateur.

- Regardez le PSC où la **détention du navire**, arme absolue, est de moins en moins utilisée car elle «ennuie» tout le monde, le port en premier et finalement n'empêche pas les navires-poubelles de passer d'un port à l'autre, quand la corruption ne s'y mêle pas.
- Regardez la certification ISM qui est sensée assurer une sécurité organisationnelle effective, elle est acquise et renouvelée presque de manière automatique, on va vers des vérifications uniquement externes sous-traitées et parfois effectuées à distance, par des organisations privées à but lucratif ; mais où va-t-on ?
- Regardez encore le PSC quel que soit le MOU, au niveau de **l'application du SMS** de la compagnie, la vérification y compris lors de campagnes ciblées est d'un niveau qui frise parfois le ridicule.

Il y a aussi des réactions et pas des moindres : la Commission maritime fédérale (FMC) aux Etats-Unis lance en ce moment une enquête sur les pavillons de convenance et leurs méthodes, l'Union européenne entend renforcer les pouvoirs de l'EMSA sur la conformité des navires, la formation STCW aux Philip-

pinas a été à plusieurs reprises sujette à de grosses interrogations et menaces, la «dark-fleet» qui s'est agrandie (près de 600 navires et donc au moins 600 capitaines, en ce moment) reste dans le collimateur de tous les coast-guards ou PSC (pavillons Gabon, Comores, etc.) un autre pavillon exotique le Malawi, vient de naître, mais est déjà sous surveillance.

N.B. Un peu de clarté quant à la préparation française à l'évolution actuelle de notre industrie. On peut dire que la polyvalence de formation des officiers était quand même une idée géniale, les polyvalents sont facilement prêts pour cette nouvelle marine marchande alors que, ironie du destin, l'objectif des créateurs de cette polyvalence à l'époque n'était pas du tout cela, rappelez-vous ! Reste donc à mieux compléter la formation par les modules non techniques cités ci-dessus

*Enfin, à force d'en parler, la profession ne savait plus ce que le facteur humain voulait vraiment dire et donc apparemment l'année 2025 serait celle où dans les instruments de la sécurité maritime, la problématique touchant l'être humain qu'est le marin serait enfin vraiment prise en compte ?*

Enfin, en tenant compte de tout ce qui a été dit plus haut, que ce soit pour la formation générale, les nouveaux carburants, la digitalisation complète des processus, des secteurs entiers de notre industrie de plus en plus autonomes jusqu'au navire lui-même, l'arrivée inéluctable de l'énergie nucléaire, l'application quotidienne de l'AI, dans le cadre d'un système de management moderne arrivent tous en même temps ... serons-nous à la hauteur ?

**Cdt Bertrand APPERRY CLC**  
**Expert Maritime spécialisé ISM AF-**  
**CAN/AFEXMAR/HYDROS/JEUNE**  
**MARINE/IIMS**

Jun 2025  
[bertrand.apperry@orange.fr](mailto:bertrand.apperry@orange.fr)

\* En français, pour la sécurité, on emploie à présent «management» au lieu de «gestion» car le terme a une plus grande signification incluant **les techniques de direction, d'organisation et de gestion qui elle-même en sécurité, prend en compte le fonctionnement, les vérifications, l'analyse et l'amélioration continue.**

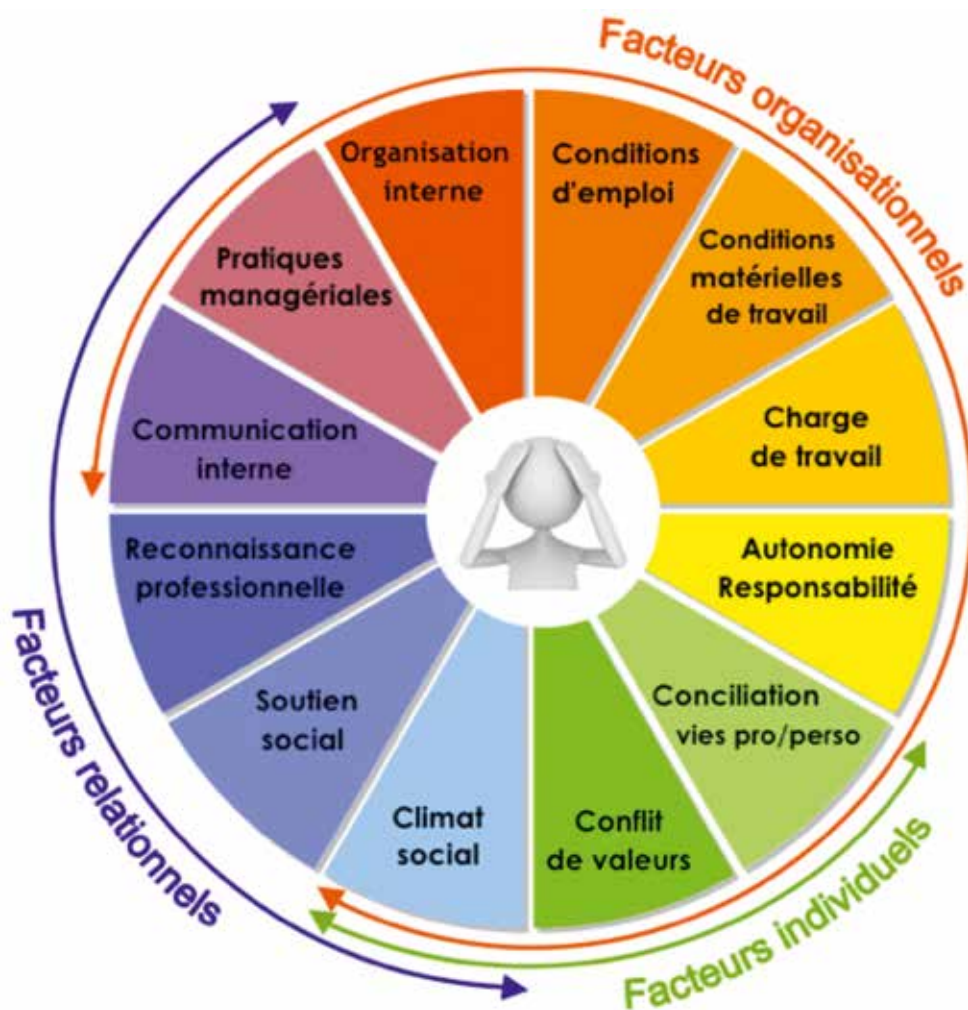
\*\* *Mon ami Jorgen RASMUSSEN († 2024) ancien président du groupe de travail sur le code ISM à l'OMI devrait se retourner dans sa tombe, il m'avait fortement prévenu des **difficultés à modifier quoi que ce soit dans le code ISM.** L'application d'une convention internationale urgente ou non, est un marathon, pourquoi ne pas déterminer des **urgences** qui seraient alors hors délais d'application classique dans les règlements, cela a bien fait pour le code ISPS.*

\*\*\* Pourquoi s'acharner à conserver les **pavillons de complaisance** y compris via le IMSAS (IMO Members States Audit Scheme) sensé résoudre le problème, alors que ces registres ont prouvé depuis longtemps que la sécurité et la prévention de la pollution n'étaient pas vraiment dans leurs objectifs malgré leurs déclarations et leurs certifications diverses. Il suffirait peut-être de les interdire tout simplement ?

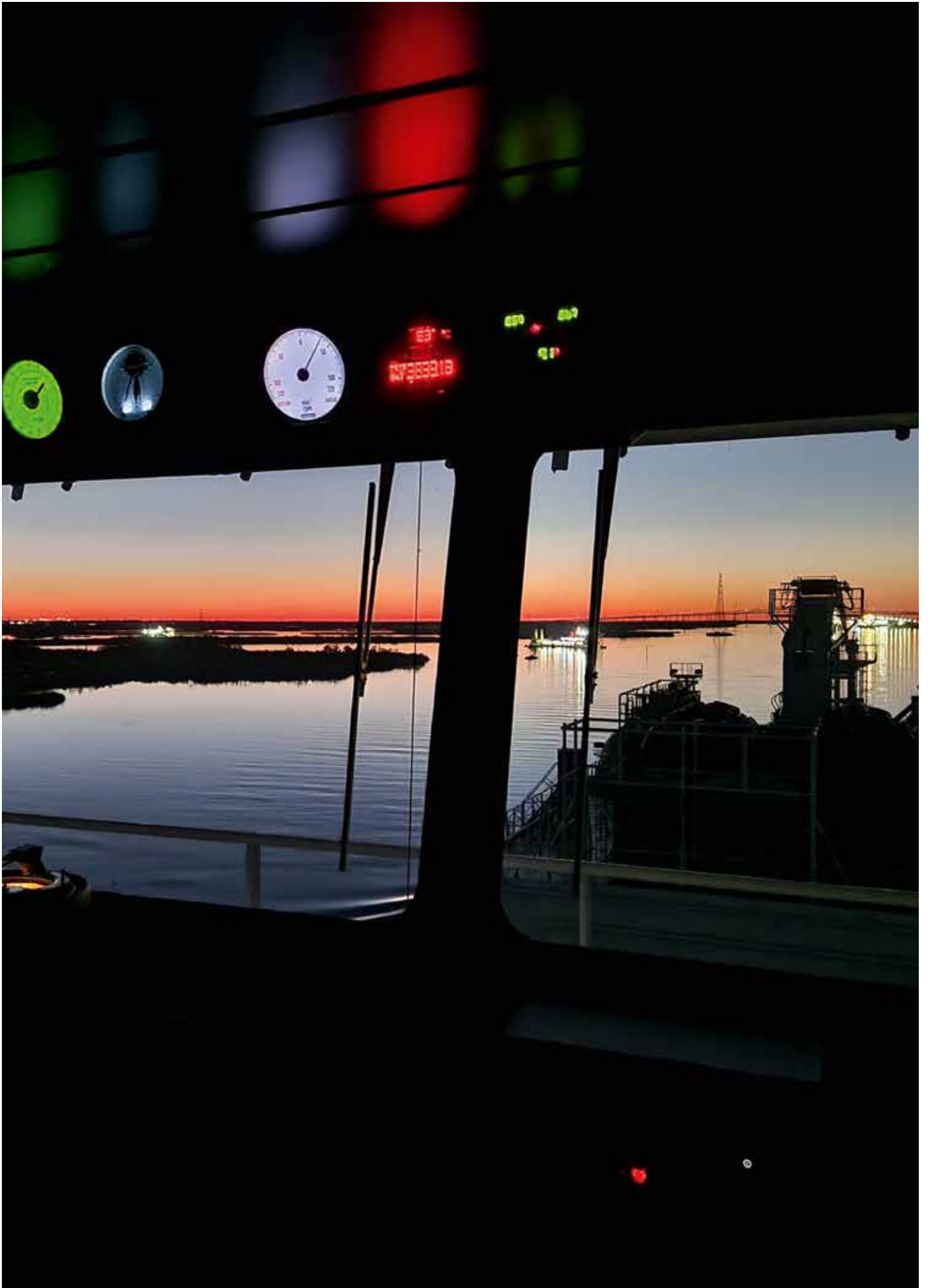
\*\*\*\* L'OIT a réagi en premier, les récents amendements 2025 applicables en 2027 reconnaissent le **rôle clé** du marin :

«L'Organisation internationale du Travail (OIT) a approuvé récemment des mises à jour de la Convention du travail maritime (MLC), marquant une victoire significative pour les droits et les conditions de travail des gens de mer. Parmi les changements les plus significatifs figurent les dispositions désignant les marins comme **travailleurs essentiels** comprenant le renforcement des exigences de rapatriement en cas de besoin et la garantie d'un accès à terre sans visa. Les mises à jour de la MLC abordent également les questions de sécurité au travail, en mettant en place des protections renforcées contre l'intimidation et le harcèlement. De plus, reconnaissant les défis médicaux spécifiques auxquels sont confrontés les gens de mer, les réformes incluent de nouvelles dispositions concernant la présence à bord des navires du Guide médical international de l'ICS pour les gens de mer et les pêcheurs.

Les nouvelles mesures, dont la ratification était prévue lors de la 113e session de la Conférence internationale du Travail de l'OIT en juin 2025, devraient entrer en vigueur en décembre 2027, laissant ainsi au secteur maritime le temps de mettre en œuvre les changements qui promettent de remodeler l'avenir de la navigation.» communiqué ILO 2025



### Les 12 facteurs de risques psychosociaux



*Passerelle de nuit"*

# Textes publiés au Journal officiel

## AU 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> TRIMESTRE 2025 (n° 46 et n°47)



Pour obtenir les textes : [www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr) ou [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ou [www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr)

- **Arrêté du 8 juillet 2025** portant agrément d'une station de contrôle et d'entretien de radeaux de sauvetage (SECUMER)  
Texte NOR : TECM2504307A, publié au JORF n° 0160 du 11 juillet 2025
- **Arrêté du 8 juillet 2025** portant désignation et commissionnement d'enquêteurs non-permanents au bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)  
Texte NOR : TECM2522714A, publié au Bulletin officiel du développement durable le 07 août 2025
- **Arrêté du 22 juillet 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (divisions 213, 215, 221, 222, 223, 227, 230 et 234 du règlement annexé)  
Texte NOR : TECM2515225A, publié au JORF n° 0192 du 20 août 2025
- **Arrêté du 4 septembre 2025** modifiant l'arrêté du 19 juillet 2017 relatif à la délivrance des titres requis pour le service à bord des navires soumis au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF)  
Texte NOR : TECM2522841A, publié au JORF n° 0219 du 20 septembre 2025
- **Arrêté du 18 septembre 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 130)  
Texte NOR : TECM2521172A, publié au JORF n° 223 du 24 septembre 2025
- **Arrêté du 10 octobre 2025** relatif à la nomination des membres du jury national d'évaluation institué par le décret n° 2015-598 du 2 juin 2015 modifié pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer  
Texte NOR : TECM2524084A, publié au JORF n° 0246 du 18 octobre 2025
- \* **Décision du 24 octobre 2025** portant autorisation de réalisation de croisières en Antarctique par l'AUSTRAL  
Texte NOR : TECL2529012S, publié au Bulletin officiel du ministère de la transition écologique... le 4 novembre 2025
- **Arrêté du 27 octobre 2025** modifiant l'arrêté du 26 novembre 2015 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif à la constitution d'un référentiel des navires professionnels dénommé « NAVPRO »  
Texte NOR : TECM2522240A, publié au JORF n° 0268 du 15 novembre 2025
- **Décret n° 2025-1060 du 5 novembre 2025** relatif à l'École nationale supérieure maritime  
Texte NOR : TECM2514161D, publié au JORF n° 0262 du 7 novembre 2025
- **Arrêté du 7 novembre 2025** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (divisions 215 et 230 du règlement annexé)  
Texte NOR : TECM2531146A, publié au JORF n° 0277 du 26 novembre 2025
- **Décret n° 2025-1094 du 18 novembre 2025** portant publication de la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ensemble une annexe), adoptée à Hong Kong le 15 mai 2009, signée par la France à Londres le 19 novembre 2009 (1)  
Texte NOR EAEJ2530927D, publié au JORF n° 0272 du 20 novembre 2025
- **Décret n° 2025-1101 du 19 novembre 2025** portant diverses dispositions relatives aux îles artificielles, aux installations, aux ouvrages flottants et aux navires professionnels  
Texte NOR : TECM2423434D, publié au JORF n° 0273 du 21 novembre 2025

# Textes publiés au Journal officiel

## AU 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> TRIMESTRE 2025 (n° 46 et n°47)



Pour obtenir les textes : [www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr) ou [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ou [www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr)

- **Décret N° 2025-1101 du 19 novembre 2025** portant diverses dispositions relatives aux îles artificielles, aux installations, aux ouvrages flottants et aux navires professionnels (rectificatif)  
Texte NOR : TECM2423434Z, publié au JORF n° 0298 du 20 décembre 2025
  - **Arrêté du 19 novembre 2025** portant nomination au Conseil supérieur de la marine marchande  
Texte NOR : TRAM2531576A, publié au JORF n° 0277 du 26 novembre 2025
  - **Décret n° 2025-1130 du 26 novembre 2025** portant publication des résolutions 2024-II-10, 2024-II-11 et 2024-II-12 adoptées le 5 décembre 2024, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relative au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (1)  
Texte NOR : EAEJ2531302D, publié au JORF n° 0278 du 27 novembre 2025
  - **Arrêté du 23 décembre 2025** fixant la liste des organisations syndicales reconnues représentatives dans la convention collective nationale du personnel navigant d'exécution du transport maritime (IDCC n° 5521)  
Texte NOR : TRST2509337A, publié au JORF n° 0002 du 3 janvier 2026
  - **Décret n° 2025-1353 du 26 décembre 2025** relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime  
Texte NOR : TECM2503741D, publié au JORF n° 0304 du 28 décembre 2025
  - **Arrêté du 30 décembre 2025** modifiant diverses dispositions relatives à la sûreté portuaire  
Texte NOR : TRAT2536478A, publié au JORF n° 0003 du 4 janvier 2026
- \* (ndlr) En plus du navire Austral, trois autres décisions similaires ont été rendues au profit des navires : *Boréal* – *Commandant Charcot* – *Lyrial*, soit un potentiel de 14 280 personnes en Antarctique (passagers et équipages) en 46 croisières autorisées pour ce seul armateur.

.../...



# Tribune Sauvetage Maritime

## Méditerranée centrale

Quand le délitement du droit international transforme le sauvetage maritime en zone de guerre



Le 24 août 2025 restera une date sombre dans l'histoire contemporaine de la mer Méditerranée. Ce jour-là, l'*Ocean Viking*, navire de sauvetage affrété par l'organisation civile SOS Méditerranée, a été la cible d'une attaque armée directe alors qu'il portait assistance à une embarcation en détresse. Cet événement, d'une gravité exceptionnelle, ne relève pas du fait divers : il est le symptôme violent d'un effondrement du multilatéralisme et d'un renoncement des États européens à faire respecter le droit international en haute mer.

En tant qu'officiers de marine marchande et acteurs du maritime, notre regard sur ces événements n'est pas politique, il est technique et juridique. Ce qui se joue au large de la Libye et de la Tunisie dépasse la seule question humanitaire : c'est la remise en cause des principes fondateurs de la sauvegarde de la vie humaine et la transformation d'un espace commun en zone de non-droit.

### ■ LE DROIT DE LA MER À L'ÉPREUVE DU CHAOS GÉOPOLITIQUE

Pour comprendre la situation, il faut revenir à la base légale qui lie tous les

pavillons du monde. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay en 1982, est sans ambiguïté. Son article 98 fait obligation à tout capitaine de prêter assistance à quiconque est trouvé en mer en danger de se perdre. Ce texte ne connaît ni nationalité, ni statut administratif, ni raison du voyage. Il ne connaît que des naufragés.

#### Convention de Montego bay Article 98

##### Obligation de prêter assistance

1. Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers:
  - a) il prête assistance à quiconque est tiré en péril en mer;
  - b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte;
  - c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans

la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité 42/198 Convention sur le droit de la mer (+ annexes) maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux.

Or, la Méditerranée centrale est devenue le théâtre d'une fracture géopolitique majeure. Le morcellement des puissances et l'instabilité chronique en Libye ont créé un vide sécuritaire que l'Union européenne, par sa politique d'externalisation de la protection de ses frontières, a paradoxalement contribué à armer. En finançant et en équipant des corps de garde-côtes libyens — dont les liens avec les milices et les réseaux de trafic d'êtres humains sont régulièrement documentés par les Nations Unies<sup>1</sup> — l'Europe a délégué la coordination des secours à des acteurs qui bafouent le droit maritime.

L'attaque du 24 août 2025 contre

<sup>1</sup> Rapport A/HRC/52/83 de la Mission d'enquête indépendante de l'ONU sur la Libye (mars 2023), rapports du Groupe d'experts de l'ONU sur la Libye de 2017, 2019 et 2021.

L'*Ocean Viking* illustre cette dérive : des acteurs étatiques ou para-étatiques, censés coordonner le sauvetage, deviennent les agresseurs des navires civils respectant le droit international et préservant la vie humaine (Montego Bay et SOLAS). Nous assistons à une inversion totale des normes : le sauveteur devient la cible, et l'autorité supposée devient la menace.

## ■ UNE EXPERTISE TECHNIQUE FACE À L'AFFAIBLISSEMENT DE L'ÉTAT

Face à ce délitement, SOS Méditerranée a dû professionnaliser le sauvetage de masse à un niveau jamais atteint dans le secteur civil. Il est impératif de souligner que le sauvetage en haute mer ne s'improvise pas. Secourir une embarcation pneumatique surchargée, instable, avec à son bord 100 à 150 personnes paniquées, intoxiquées par les vapeurs de carburant ou en hypothermie, relève d'une technicité de pointe.

Depuis 2016, l'association a secouru 42 708 personnes. Cette efficacité repose sur une expertise modélisée : approche par canots rapides, techniques de transbordement en mer formée, tri médical d'urgence. Là où l'État a déserté, laissant la place à une improvisation coupable, l'ONG a structuré une réponse professionnelle pour pallier la carence des Centres de Coordination de Sauvetage (MRCC) officiels.

Cependant, cette expertise se heurte à une stratégie d'usure administrative orchestrée par les autorités italiennes. La politique d'assignation de « ports lointains » est une aberration opérationnelle et écologique. En 2024, l'*Ocean Viking* a été contraint de naviguer inutilement pendant 80 jours pour rejoindre des ports situés au nord de l'Italie (Ravenne, Ancône, Livourne), loin de la zone de détresse.

Les chiffres, extraits du rapport d'activité 2024 de l'association, sont accablants : ces transits forcés ont engendré un surcoût de 615 000 euros en carburant sur une seule année. C'est autant de

ressources soustraites à la mission vitale de recherche. Plus grave encore : chaque jour passé à faire route vers le nord est un jour où la zone de danger est laissée sans témoin, augmentant le risque de naufrages invisibles.

L'échec de la coordination : laisser mourir ou laisser faire les trafiquants

L'instabilité géopolitique actuelle favorise directement les réseaux criminels. La Convention de Montego Bay et le Protocole de Palerme<sup>2</sup> engagent les États à lutter contre le trafic illicite tout en protégeant les victimes. Or, la réalité opérationnelle montre l'inverse. En l'absence de coordination européenne, et face à l'agressivité des garde-côtes libyens et tunisiens, les réseaux de passeurs prospèrent sur le chaos.

Le bilan humain de cette désorganisation est catastrophique. En 2023, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) recensait 3 105 personnes mortes ou disparues en Méditerranée, le chiffre le plus élevé depuis 2017. L'année 2024 a confirmé cette hécatombe avec au moins 2 475 victimes recensées. Ces chiffres sont des estimations basses<sup>3</sup>, ne prenant pas en compte les naufrages dits « fantômes », où des embarcations entières disparaissent sans laisser de trace ni de survivant pour témoigner.

Les interceptions, présentées comme des opérations de sauvetage par les autorités nord-africaines financées par l'UE, s'apparentent souvent à des refoulements illégaux vers des territoires non sûrs. En 2024, plus de 55 000 personnes ont été interceptées en mer et ramenées de force vers la Libye ou la Tunisie, pays pointés par des enquêtes accablantes<sup>4</sup>, qui décrivent des manœuvres délibérément dangereuses, des vols de moteurs et des transferts forcés vers le désert, en violation flagrante des droits humains.

## ■ UNE NÉCESSITÉ VITALE POUR L'AVENIR

Dans ce contexte de fragmentation des responsabilités et de montée des ten-

sions, la présence de navires comme l'*Ocean Viking* est une nécessité absolue. Ils sont les derniers garants de l'application du droit international dans les eaux internationales.

L'année 2024 a vu une augmentation du taux de mortalité connu, comparé à une baisse apparente des départs, signe que la traversée devient plus létale et que les moyens de secours s'amenuisent. Les détentions administratives des navires humanitaires, basées sur des décrets italiens comme le décret Piantadosi, visent à entraver cette action civile. En 2024, l'*Ocean Viking* a subi 27 jours de détention, immobilisant un outil de sauvetage vital pour des motifs purement politiques.

Il ne s'agit pas ici de débat migratoire, mais de respect de la vie humaine et le droit international. La mer est un espace qui ne souffre pas l'approximation morale. Lorsqu'un navire croise une embarcation en détresse, il n'y a pas de choix politique à faire, il n'y a qu'un impératif : sauver.

Le financement de SOS Méditerranée, assuré à 91 % par des fonds privés issus de la société civile, démontre que les citoyens européens refusent de voir la Méditerranée se transformer en fosse commune. Mais la société civile ne peut pas tout. Face à la violence armée observée en août 2025 et face à l'impunité des acteurs qui violent le droit de la mer, une réponse diplomatique et juridique forte est indispensable.

Le sauvetage de naufragés ne peut ni être criminalisé, ni attaqué. Défendre cette ligne, c'est défendre l'intégrité du droit maritime qui protège, in fine, tous les marins du monde. C'est affirmer que dans la tourmente géopolitique, l'éthique maritime reste un cap non négociable.

2 Le Protocole de Palerme, adopté par les Nations Unies en 2000, vise à « prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants ».

3 L'OIM précise que ces chiffres ne comptabilisent que les corps retrouvés ou les disparitions attestées par des survivants.

4 Enquêtes de l'Organisation Mondiale Contre la Torture (OMCT) - «Les routes de la torture» (décembre 2023), Human Rights Watch (juillet 2023), rapports des experts de l'ONU (octobre 2024), mais aussi Alarm Phone, Le Monde ou le New York Times.

# Les ports et rades du Libéria

## Embarquement des Kroumen

Comme ces ports se trouvent sur la route entre Sénégal, Guinée et Côte d'Ivoire, après avoir passé au large de la Sierra Leone et de la bouée Sainte Anne (d'abord jamais en place puis finalement disparue), je les inclus dans ces mémoires mais juste « en passant » car ils ne figuraient dans nos escales que lorsque le fret étant maigre ailleurs, il fallait en grappiller là il pouvait s'en trouver. J'ai dû y faire deux touchées sur une rade, A Sinoe je crois, et une autre à Buchanan. J'en garde peu de souvenirs si ce n'est ceux de difficultés, d'incohérences dans les prévisions, de contretemps dans l'approche des bois et pour tout dire d'une incompétence qui par comparaison faisait paraître brillantes les performances atteintes dans les pays africains francophones.

### ■ TABOU

Serait-ce trop s'avancer que d'affirmer que c'était à Tabou que commençait le volet réellement africain de nos périples ?

Je ne le crois pas puisqu'il n'est certainement pas besoin de rappeler ce que ce nom peut évoquer étant lié à la saga des kroumen que les navires D.V. embarquaient en ce lieu, alors que ceux des Chargeurs Réunis le faisaient à Sassandra qui n'était plus vraiment le pays Kru. Quant aux krous, à la part qu'ils prirent dans les opérations commerciales sur la C.O.A. et donc dans la réussite de la Delmas, il a déjà été beaucoup écrit à ce sujet par d'autres qui l'ont mieux fait que je ne le saurais et il est donc inutile que j'y revienne si ce n'est pour dire que leur présence à bord nous intégrait inconsciemment dans le monde africain, dans son mode de vie et dans ses modes de pensée.



Peut-être conviendrait-il alors d'évoquer les lettres et autres suppliques que commandants et seconds capitaines recevaient parfois de ces collaborateurs surtout à l'époque où, sans doute à la suite d'intervention des autorités locales, il arrivait qu'il nous soit imposé des « cacatois » autres que ceux stabilisés dans l'armement.

L'embarquement et au retour le débarquement des kroumen sont sujets de bien des conversations lorsque d'anciens navigateurs D.V. se rencontrent.

Il fallait d'abord trouver Tabou, ce qui ne présentait pas de difficultés venant

du Nord mais par contre était plus délicat pour les navires remontant du Gabon lorsque le temps bouché avait interdit tout positionnement astronomique, pas de GPS à l'époque, et que l'effet du courant portant à l'Est ne pouvait être qu'estimé. Mais de mémoire de marin le doute pouvait être levé, en arrivant de jour et par visibilité correcte, par la présence d'un amer remarquable « l'arbre de Tabou » qui dominait de toute sa hauteur le village et ce jusqu'à ce qu'un malfaisant l'eut fait abattre. A ma connaissance il existe deux versions quant à l'identité et à la motivation de cet « ameroclaste ». Pour les uns il s'agirait d'un représentant des Ponts et chaussées désirant ouvrir une route, pour les autres du curé que le clocher de son église ferait un amer chrétien plus estimable que l'animiste qu'était l'arbre. Faudrait-il voir dans l'opposition de ces versions une analogie avec la lutte entre l'« école du Diable » et l'« école du Bon Dieu » ayant si longtemps sévi en Bretagne ?

Mais que ce soit au mouillage de la rivière, abandonné à la fin des années soixante, la barre étant devenue trop forte pour le passage des boats, ou à celui dit de « la plage » il convenait de s'approcher au plus près afin de ménager les efforts des pagayeurs. Impératif nautique dont s'acquittaient, à plus ou moins une encablure, tous les commandants ... sauf un que je ne nommerai pas qui se voyait accueilli par lesdits pagayeurs aux cris de « là c'est pas Tabou ! », sauf lorsque le second capitaine, dont le poste de manœuvre était alors sur le gaillard, fasse la sourde oreille et feigne de ne pas entendre l'ordre de mouiller.

Avant de quitter le paragraphe dédié au boats et leurs pagayeurs je citerai la particularité qui faisait la renommée de l'un de ceux-ci. Cet homme possédait à chaque main six doigts et à chaque pied six ors. Se basant sur ces appendices supplémentaires certains de ses collègues préten-

daient même que « son zob il en a deux ». Mais, à ma connaissance, nul n'a vérifié !

Une fois le bon mouillage trouvé si l'embarquement se faisait assez rapidement, les bagages des arrivants étant légers, il n'en était souvent pas de même au retour car certains krous ayant fait dans le Sud des emplettes qui tenaient plus de l'import commercial que du besoin familial. Il ne s'agissait d'ailleurs pas en général de krous ethniquement parlant mais de Dioulas ou autres originaires du Nord. Il m'arriva même une fois d'être confronté à un de ces individus que nul n'avait remarqué au cours du voyage pour son ardeur au travail mais qui, à l'arrivée à Tabou, ne chômait pas pour entasser sur le pont un amas de produit divers qui auraient nécessité à eux seuls un voyage supplémentaire de boat. Ce qui, compte tenu des palabres avec le patron du boat exigeant un paiement, aurait allongé de peut-être deux heures le séjour sur rade et risqué de nous faire rater la marée à Bordeaux. Voyant que la palabre ne donnait pas de résultat je dû me résoudre à la solution extrême consistant à faire jeter à l'eau l'excédent de bagages puis à appareiller. Mais notre Dioula apprécia peu le procédé et j'appris, par une lettre du cacatois, qu'il avait déposé une plainte contre moi auprès de l'autorité locale. Je contre-attaquai alors en faisant savoir à ladite autorité que je m'apprêtais à engager des poursuites pour embarquement frauduleux de marchandises non connaissanceées, délit réprimé par l'article X de la loi du ..., applicable en Côte d'Ivoire, affirmation d'ailleurs toute gratuite quant à l'application de ladite loi, et cela suffit pour que l'affaire n'eut pas de suites. J'ajouterai que nous avons réussi à faire de justesse notre marée à Bordeaux.

*Commandant Jean Chenevière †  
Membre fondateur de l'Afcan  
Membre fondateur de Cesma*

