

AFCAN

informations



N°149
Mai
2026



Revue de l'Association Française des Capitaines de Navires

Siège social : rue de Bassam - 29200 BREST

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

Directeur de la publication : Cdt Mathieu LE BRIS

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 Bilan	3
Mot du nouveau président Matthieu Le Bris	4
Compte-rendu AG Afcan 2026 Le Havre	5
Flotte fantôme, quid des capitaines et des armateurs ?	10
Regard sur l'actualité d'un conflit impactant la marine marchande	13
Journal de bord d'un navire humanitaire	15
EMSA Lisbonne	17
Textes publiés au 1 ^{er} trimestre 2026.....	27
Jurisprudence	28
Responsabilités du capitaine	31
Glossaire.....	36
Publiez vos plus belles photos	36

Photo de couverture

Navire CMA CGM Figaro passant sous le Golden Gate bridge



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2026

Tarifs d'adhésion à l'AFCAN

TYPE D'ADHÉSION	MONTANT DE LA COTISATION ANNUELLE
Membre actif.....	207 €/an
Membre actif en mission à terre	55 €/an
Membre associé	35 €/an
Membre retraité.....	35 €/an
Abonnement à AFCAN Informations (optionnel).....	+25 €/an

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

Titulaire du compte

ASSOCIATION FRANCAISE DES

IBAN : **FR7630004002430001003621071**

BIC : **BNPAFRPPXXX**

RIB **Code banque : 30004**

Code agence : 00243

N° de compte : 00010036210

Clé RIB : 71

Agence de domiciliation :

AGENCE BREST (00243)

Pour un
virement
bancaire :

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.

Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec la référence à la revue et après autorisation de leur auteur.

Conseil d'administration

Fin de mandat en 2027	Fin de mandat en 2028	Fin de mandat en 2029
J-P. Côte	H. Ardillon	B. Apperry
T. Coubes	J. Casabianca	P. Blanchard
B. Derennes	C. Chabillon	F. Hardy
A. Jegu	F-X. Pizon	JB Roustan
J. Portail	J-R. Varailon-Laborie	M. Prébot
P. Le Vigouroux	Y. de Villars	M. Le Bris

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Mathieu Le Bris

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 :

normandie@afcan.org

Bretagne :

finistere@afcan.org

Centre & Outremer :

loire@afcan.org

Méditerranée :

marseille@afcan.org

Est & Ile-de-France :

est-paris@afcan.org

Participation de l'Afcan dans des associations

CESMA - IFSMA - CAMM

Observatoire des droits des marins

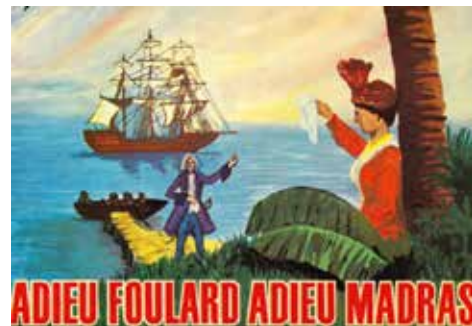
Cluster Maritime

QR code Afcan



Editorial

Bilan



Ce n'était pas du tout prévu mais une opportunité s'est présentée à moi, je l'ai acceptée et je vis donc mes derniers jours en tant que Commandant. Lors de la prochaine assemblée générale je quitterai également ma fonction de président de l'AFCAN. Après environ vingt ans comme marin, dix comme commandant et huit comme président, quel bilan tirer ?

En ce court laps de temps, le monde et le métier ont changé. Le monde tout d'abord est devenu plus violent, plus imprévisible, les règles que l'on pensait immuables sont bafouées quotidiennement ou presque. Le métier, lui, est devenu plus complexe, plus procédurier, les réglementations se multiplient, les inspections aussi. La question du harcèlement a fait son apparition, pour le meilleur et pour le pire. L'arrivée d'une nouvelle génération, avec une sensibilité différente, rend le management à bord extrêmement complexe. La covid est passée par là et a laissé des traces, par exemple il devient habituel de ne plus voir physiquement un agent lors d'une escale, tout se fait à distance, on perd ainsi le côté humain de l'escale. Internet s'est généralisé à bord, une fois de plus pour le meilleur et pour le pire.

D'un autre côté il y a des choses que ne changent pas, un navire dans le gros temps se comporte toujours de la même manière, il y a toujours cette part d'aventure qui fait le sel du métier. Mes dernières escales dans les glaces du Nord-Est américain me l'ont récemment rappelé. Il y a toujours et il y aura toujours, à mon avis, besoin de capitaines compétents, capables de prendre les bonnes décisions dans les situations critiques, capables également de dire non, lorsque cela est nécessaire. Les liens humains que l'on peut tisser sur les navires ne changent pas non plus et sont pour moi l'une des plus belles facettes de ce métier. Face à l'adversité on travaille ensemble, jour et nuit, on fait front et ça crée des liens forts, que peu d'autres métiers offrent.

Je n'ai pas de boule de cristal mais l'avenir me semble plein de défis pour les futurs capitaines, défis géopolitiques, défis technologiques, défis réglementaires, environnementaux. C'est une chance et je suis sûr que de nombreux capitaines relèveront ces défis avec brio. Je ne serai pas loin, toujours en contact avec les capitaines mais de l'autre côté du téléphone.

Bon vent à tous !

Commandant Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN

Mot du Nouveau Président

Chers membres,

C'est avec fierté et engagement que je m'adresse à vous aujourd'hui, après l'élection de la présidence de l'Association Française des Capitaines de Navires lors de l'assemblée générale du 26 mars 2026.

Avant toute chose, je tiens à remercier chaleureusement le Conseil d'administration pour la confiance qu'il m'accorde, je mesure pleinement l'honneur qui m'est fait, mais également les exigences qui accompagnent cette fonction. Il convient bien évidemment de saluer l'excellent travail du Commandant Pierre Blanchard, qui a tenu la barre de notre association avec dynamisme et efficacité durant ces huit dernières années. Merci à toi cher Pierre.



Depuis sa création en 1979, notre association n'a cessé de défendre les droits et les intérêts moraux et matériels des capitaines, tout en œuvrant activement à l'amélioration de la sécurité en mer. Cette double mission constitue le socle de notre action et demeure, plus que jamais, au cœur de nos priorités, particulièrement dans un contexte international à fort impact sur notre profession.

Le monde maritime est en constante évolution — transformations technologiques, exigences réglementaires accrues, enjeux environnementaux et juridiques — le rôle du capitaine est plus que jamais central. Notre association doit continuer à être une voix forte, indépendante et respectée, tant au niveau national qu'international, en lien avec les grandes instances maritimes.

Notre force réside dans notre unité, notre expérience collective et la richesse des échanges entre capitaines de tous horizons, et de tous âges. L'AFCAN est avant tout une communauté de professionnels engagés, unis par une même exigence : exercer notre métier avec compétence, responsabilité et intégrité. Chaque membre doit se sentir totalement libre de pouvoir échanger à sa convenance avec le bureau élu, n'hésitez donc pas à nous solliciter en cas de besoin.

Depuis de nombreuses années plusieurs membres donnent de leur temps pour faire vivre notre association, leur implication durable et leur attachement à l'AFCAN sont à souligner. En complément de leur excellent travail, je souhaite aujourd'hui lancer un appel à celles et ceux qui souhaiteraient eux aussi s'investir. Que ce soit au sein des délégations régionales, pour participer à la rédaction d'articles dans notre revue AFCAN INFO, contribuer à l'incrémentation de notre site internet, suivre certains événements ou organisations... Votre expérience et votre engagement sont précieux !

Actifs, retraités, membres associés : toutes les bonnes volontés sont les bienvenues, quels que soient votre parcours, votre type de navigation, votre disponibilité ou votre domaine d'expertise. Je vous invite donc à vous faire connaître auprès du secrétaire général ou directement auprès de moi-même si vous souhaitez participer à nos actions. J'ai confiance en votre implication, en votre esprit de solidarité, et je vous en remercie par avance. Ensemble, nous pouvons continuer à faire vivre et grandir notre association !

Rappel des adresses :
courrier@afcan.org ou president@afcan.org

N'hésitez pas à consulter notre site internet avec vos codes d'accès personnels: <https://afcan.org/>
Mais également à suivre et réagir à l'actualité AFCAN sur LinkedIn et s'inscrire au groupe:
<https://www.linkedin.com/in/afcan-association-fran%C3%A7aise-capitaines-navires-1a90a3220/>
<https://www.linkedin.com/groups/12031466/>

Je vous prie de croire, chers membres, en l'assurance de ma considération la plus sincère.

Le Président
Mathieu Le Bris

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

le 25/26 MARS 2026 au HAVRE à l'ENSM

16 présents dont 6 actifs.

De gauche à droite sur la photo :

Assis : Y-N. MASSAC / T. GIRARD / S. GOSSELIN / J-P. CÔTE / B. APPERRY / A. JEGU / C. CHABILLON

Debout : J-B. ROUSTAN / J. PORTAIL / H. ARDILLON / P. BLANCHARD / M. LE BRIS / B. DERENNES / J. CASABIANCA / T. COUBES / J-F ROSSIGNOL



Pouvoirs reçus : 44 seulement.

Faute d’atteindre le quorum, l’assemblée générale est transformée en assemblée générale extraordinaire (Référence art. 11 et 11 bis du règlement intérieur).

Le tableau ci-dessous montre la fréquentation des AG depuis 2007.

ANNEE	PRESENTS	ACTIFS	POUVOIRS	LIEU	MOIS
2007	27	3	70	LE HAVRE*	MARS
2008	21	5	77	COMBOURG	MARS
2009	18	2	75	MARSEILLE	MARS
2010	20	1	61	VANNES	MARS
2011	22	3	67	LE HAVRE	AVRIL
2012	14	2	79	PORT REVEL	MARS
2013	15	2	103	BORDEAUX	AVRIL
2014	21	3	89	PARIS	MARS
2015	17	1	70	NANTES	MARS
2016	13	3	83	HYERES	MARS
2017	22	6	70	LE HAVRE	MARS
2018	18	5	89	VANNES	MARS
2019	15	3	42	MARSEILLE	AVRIL
2020	21	2	56	VISIO	AVRIL
2021	15	2	63	BREST	SEPTEMBRE
2022	9	1	45	MACON	OCTOBRE
2023	10	2	69	FRANQUEVILLE	NOVEMBRE
2024	16	2	66	AIX EN PROVENCE	JUIN
2025	13	2	66	PARIS	MARS

LE MOT DU PRÉSIDENT

Bonjour à tous, merci d'être venu, je suis très content qu'il y ait de plus en plus d'actifs présents.

Cette AG est très particulière pour moi, c'est la dernière en tant que président. La première AG à laquelle j'ai participé était ici à l'ENSM au Havre, à cette époque notre regretté ami Hervé Quéré m'avait poussé à entrer au CA, il avait eu bien raison (je dis ça au cas où il y aurait des actifs présents aujourd'hui qui souhaiteraient intégrer le CA...).

Je vais quitter mes fonctions de président mais je resterai membre associé de l'AFCAN. Je suis content qu'il y ait au moins un candidat à ma succession ce qui permettra, si je peux me permettre l'expression, « le changement dans la continuité ».

L'actualité maritime est malheureusement très intense ces derniers temps notamment du fait des bouleversements géopolitiques, les capitaines sont toujours en première ligne et il est important que l'AFCAN fasse porter leur voix.

L'AFCAN a, cette année encore, dû soutenir juridiquement plusieurs capitaines, prouvant s'il en était besoin la nécessité de notre assurance et de notre soutien juridique.

L'association quant à elle se porte bien, le nombre d'adhérents actifs est toujours en hausse et le bilan financier est dans le vert pour la cinquième année consécutive malgré des dépenses exceptionnelles pour la mise en place du nouveau site internet.

Je tiens à remercier tous les membres de l'AFCAN qui donnent de leur temps et de leur énergie pour permettre à notre association de poursuivre sa tâche et je remercie les commandants Hardy et Le Bris pour l'organisation de cette assemblée générale.

Je tenais également à remercier ceux qui m'ont accueilli, assisté, conseillé, soutenu lors de mes débuts puis tout au long de ma présidence. Je risque d'en oublier car ils sont nombreux et je m'en excuse par avance mais je pense tout particulièrement à Hubert (Ardillon), à Bertrand (Derennes), à François-Xavier (Pizon), à Alain (Jégu), à Jacques (Portail), à Patrice (Le Vigouroux) et aux regrettés Jacques (Loiseau) et Hervé (Quéré) qui nous manquent terriblement.

Le président
Cdt Pierre Blanchard



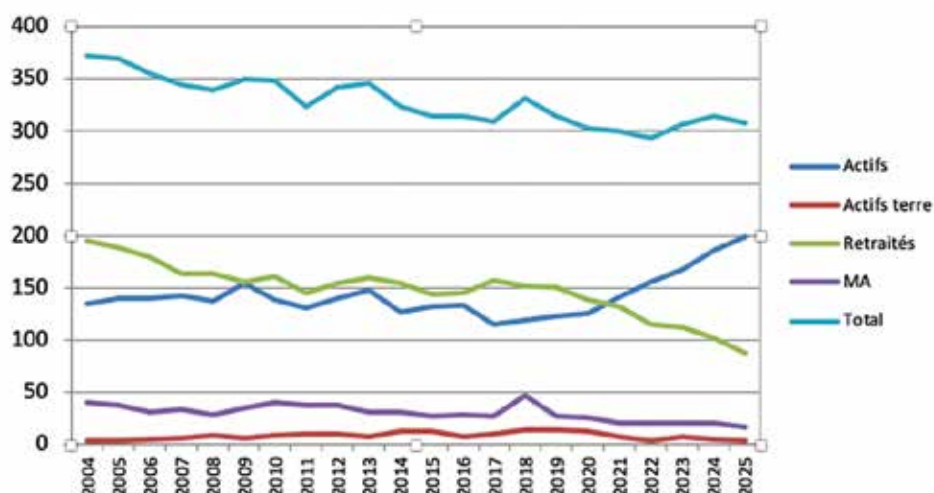
L'ENSM, lieu de l'AG. Il faisait frais mais beau au Havre. On n'a presque pas eu de pluie. Quelques grains quand même...

EFFECTIFS

	Actifs	Actifs terre	Retraités	MA	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342
2013	148	8	159	31	346
2014	127	12	154	31	324
2015	132	12	144	27	315
2016	133	8	145	28	314
2017	115	10	157	27	309
2018	119	14	152	47	332
2019	123	14	151	27	315
2020	125	12	139	26	302
2021	141	7	132	20	300
2022	155	4	115	20	294
2023	168	7	112	20	307
2024	186	5	102	21	314
2025	199	4	88	17	308

En 2025, le nombre d'actifs a continué d'augmenter. Le nombre de retraités est en diminution. Quelques décès mais c'est également dû au fait, malheureusement, que de nombreux actifs quittent l'AFCAN dès qu'ils cessent leur activité. Or, à l'exception du président, l'association est gérée par des retraités (vice-présidents, webmaster, trésorier, secrétaire général, conseiller juridique, conseiller ISM/ISPS, intervenants aux CCS, réunions OMI...). L'AFCAN vit financièrement grâce aux actifs qui cotisent. Sans les retraités, elle reste à quai.

A la date de l'AG, le nombre d'actifs est en léger recul (195) et les retraités augmentent (96).



10 adhérents (dont 6 actifs) ont plus de 2 années de retard de cotisations. La liste est discutée et les radiations validées. Les intéressés seront avisés individuellement de leur radiation avec cependant une ultime chance de rester sur la liste d'équipage s'ils régularisent leur situation.

RAPPEL IMPORTANT : la couverture assurance n'existe que pour les adhérents actifs à jour de leur cotisation. Une exception est faite pour les adhérents actifs embarqués au 1^{er} janvier de la nouvelle année. Ceux-ci sont couverts au titre de la cotisation versée pour l'année précédente, sous condition de régler leur cotisation pour la nouvelle année et au plus tard lors de leur premier jour de congé de l'année en cours.

Retard de cotisations : ils sont récurrents et obligent le secrétaire général à multiplier les relances. Au jour de l'AG, 119 adhérents n'étaient pas à jour de leur cotisation. Il est facile de vérifier sa situation en consultant sa fiche de membre sur le site Paheko

Le montant des cotisations et abonnement à la revue est discuté. Ce montant n'a pas varié depuis plus de 10 ans. Il est décidé de maintenir les tarifs actuels.

BILAN FINANCIER

Malgré les retards de cotisation et le coût de la refonte du site internet, les comptes sont dans le vert. Tous les postes du budget sont examinés, expliqués. Les postes les plus onéreux font l'objet de débats sur les alternatives possibles, particulièrement la revue. Des frais de réexpédition de revues pourraient être évités. Merci aux abonnés de signaler leur changement de résidence ou

changement dans la numérotation ou nom de rue. La ligne téléphonique du bureau a été résiliée et remplacée par un numéro de mobile veillé par le président ou le secrétaire général quand le président est en mer. Le local de Brest, jamais occupé, engendre des coûts (loyer/assurance = 220 €/mois). Il est impératif que l'AFCAN dispose d'une boîte aux lettres physique. Depuis la disparition de Jacques Loiseau, Joël Ruz et Achille Martin Gousset se chargent de la relever et de m'informer de ce qu'ils y trouvent (ce sont souvent des retours de

revue). Si nous renonçons au bureau physique, il conviendra d'investiguer pour trouver une solution de remplacement : boîte aux lettres dans un autre bureau, une association locale, etc.

Le gestionnaire du bâtiment actuel nous a contacté à propos du loyer pour une occupation des lieux avec un bail de 3 ans. Sans solution immédiate, nous répondons favorablement à la proposition et entamons dès que possible des démarches pour trouver une alternative moins onéreuse et pérenne.

AFCAN				2025			
Compte de résultat							
Produits				Charges			
		Budget	Réel			Budget	Réel
706400	Cotisations et ventes AI	35 000,00 €	40 636,00 €	606400	Secrétariat	400,00 €	245,52 €
				626100	Communications	1 200,00 €	558,87 €
				626200	Go to meeting	200,00 €	206,40 €
					Site afcan	1 000,00 €	5 931,52 €
				623700	Afcan Info	13 100,00 €	11 838,64 €
740100	Subvention frais OMI	0,00 €	0,00 €	625600	Missions OMI	1 000,00 €	0,00 €
				625600	Missions diverses	1 200,00 €	1 258,86 €
754120	Don Frais Bénévoles	1 500,00 €	2 835,00 €	625100	Abandon frais bénévoles	1 500,00 €	2 835,00 €
	Frais avocat remboursement		0,00 €	625700	Frais de région	100,00 €	53,44 €
716100	AG + CA	0,00 €	460,00 €	618200	Abonnements / Revues	400,00 €	159,00 €
				613200	Loyer / Assurances	2 500,00 €	1 984,08 €
					Cotisation / Associations	4 500,00 €	5 213,54 €
				616100	Assistance juridique	9 000,00 €	8 995,40 €
					AG + CA	300,00 €	1 586,68 €
	Total Produits d'exploitation	36 500,00 €	43 931,00 €		Total Charges d'exploitation	36 400,00 €	40 866,95 €
764000	Produits financiers	900,00 €	1 788,70 €	627800	Charges financières	100,00 €	109,64 €
	Produits exceptionnels	0,00 €	0,00 €		Charges exceptionnelles	0,00 €	0,00 €
	Total des produits	37 400,00 €	45 719,70 €		Total des charges	36 500,00 €	40 976,59 €
					Résultat exercice	900,00 €	4 743,11 €

Abandon de frais : dans le tableau des comptes, on peut noter une ligne « abandon de frais ». Cette ligne représente principalement les frais de déplacement - que les bénévoles du bureau (ou pas) ont engagés pour l'AFCAN et dont ils ne demandent pas le remboursement.

BILAN DE L'ASSISTANCE JURIDIQUE AFCAN

- Du 26 mars 2025 au 22 mars 2026**
- **21/05/2025.** Arrêt de la procédure de contestation avertissement suite enquête harcèlement négative armement conteneurs. Arrêt souhaité par le commandant.
 - **25/08/2025.** Demande de soutien commandant armement conteneurs pour amende et demande de suspension

- de brevet par les autorités portuaires chinoises suite incendie à bord non déclaré directement par le commandant. En final, le MSA a renoncé à sanctionner le capitaine fin septembre 2025.
- **16/10/2025.** Convocation d'un commandant de ferry français pour entretien avec menace licenciement suite défaut mesure légionelle. Envoi 2 courriers pour signaler les erreurs de procédure, concernant notamment le fonctionnement de la commission de discipline.

- En final, la commission, convoquée valablement, s'est prononcée pour une sanction (voix prépondérante du président) mais le DRH a décidé de ne pas en donner.
- **31/10/2025.** Demande de soutien du commandant de l'Exploris One. Société en liquidation judiciaire. Navire en attente à Las Palmas devant être désarmé rapidement. Demande de la liquidatrice judiciaire et de débarquer les officiers en laissant l'équipage à bord. Finale-

- ment le navire a pu être rapatrié à Caen.
- **5/11/2025.** Note Lay Up *Kalliste*, où la compagnie voulait un commandant responsable qui n'était pas embarqué, mais d'astreinte en mission à terre. Note de l'AFCAN des risques d'une telle situation, pour informer les collègues dont certains avaient déjà accepté de prendre cette responsabilité dans ces conditions. En final, et suite à des discussions avec les OS, le capitaine a été réellement embarqué.
- **18/11/2025.** Double convocation commandants de ferries français suite à la découverte d'une femme ADSG alcoolisée, embarquée sur un navire mais qui, ce soir-là, a passé la soirée sur un autre navire de la compagnie à proximité, lors d'une escale simultanée. L'histoire a été montée en épingle par le DGAO qui voulait se payer des commandants. Dossier juridiquement faible et peu argumenté. Courrier AFCAN envoyé directement à la maison mère. Les convocations ont été maintenues et les commandants sanctionnés par un avertissement fin 2025. Sanctions contestées par les commandants. Nouveau courrier AFCAN vers le nouveau DG pour faire lever les sanctions. Réponses de refus par adjointe DRH, peu argumentées et juridiquement proche du 0. Les commandants n'ont pas souhaité solliciter de recours devant les Affaires maritimes. L'AFCAN a envisagé d'aller au tribunal pour atteinte à la fonction de capitaine. Mais l'avocat consulté n'a pas trouvé l'argumentaire pour pouvoir le faire. Si un capitaine avait engagé une procédure, il aurait été possible de se porter partie civile.
- **30/11/2025.** Demande de renseignement sur bénéfice de la protection juridique par un capitaine. (17/01/2025. Demande d'ouverture de dossier pour ce capitaine qui a un litige sur sa rémunération)
- **17/12/2025.** Sollicitation d'un capitaine adhérent, inquiétude devant l'inaction des services supports de sa compagnie, suite à impossibilité de joindre la machine par téléphone en raison de la panne du relais d'appel dans le compartiment machine.
- **20/01/2026.** Sollicitation d'un commandant non adhérent, sur un problème de revalorisation salariale dont il n'aurait pas bénéficié intégralement. Après échange, conseillé de s'adresser plutôt à un syndicat, car ce n'était pas le cœur de notre action.
- **26/01/2026.** Demande d'un capitaine à propos d'un accident grave suite à uti-

lisation d'un chariot élévateur par un matelot non qualifié.

- **10/03/2026.** Inquiétude d'un commandant sur la possibilité de saisie de ses biens personnels comme enseigné à l'ENSM en 5ème année. Réponse de l'AFCAN avec rapport CSMM responsabilité pénale du capitaine.
- **11/03/2026.** Sollicitation d'un commandant non adhérent, suite à un talonnage sans conséquence majeure, mais ayant entraîné convocation pour entretien préalable et commission de discipline.

Dans certains cas cités ci-dessus, le conseiller juridique de l'AFCAN a démonté les arguments avancés par la compagnie. Des convocations n'étaient pas conformes aux lois en vigueur.

L'AFCAN constate que certains armements considèrent que le capitaine est le fusible à faire sauter et n'hésitent pas à l'attaquer parfois au mépris des lois. La pression est parfois très forte, le mépris est affiché, ce qui ne permet pas au capitaine d'exercer sa fonction sereinement. L'AFCAN est parfois contactée par des capitaines non adhérents et se trouvant en difficulté. Dans ce genre de cas, notre conseiller juridique peut procurer des conseils mais le capitaine en question ne pourra pas bénéficier de la protection juridique de l'AFCAN.

■ AFCAN INFO

Le nombre de revues imprimées sera réduit de 500 à 400 exemplaires.

Cause : Plusieurs adhérents également abonnés à la revue ont reconduit leur adhésion sans prolonger l'abonnement. D'autres ont démissionné ou n'ont pas réglé l'abonnement.

La réduction du nombre de revues de 400 à 500 exemplaires n'entraînera pas une nette diminution du coût total.

En janvier 2027, dans le message d'appel de cotisation, il sera proposé aux membres un abonnement pour une revue sous forme papier ou informatique (ou les deux pour le même tarif).

La revue continuera d'être éditée et distribuée sous forme papier pour les abonnés qui le demandent et ceux le recevant gracieusement. Elle est actuellement envoyée à plusieurs administrations, écoles, ... Une vingtaine d'exemplaires est envoyée au bural de chaque ENSM.

Il devient difficile de garnir les revues, les articles manquent. En plus des articles « techniques », il est possible d'ajouter des récits d'événements qui se ont pas-

sés à bord. Cela existe dans une revue de nautisme sous le titre « ça vous est arrivé ». L'article peut être rédigé de façon anonyme, sans nom de personne, navire et compagnie. Ces articles ne devront pas nécessairement être des récits de catastrophes évitées ou pas. Un capitaine en activité a récemment écrit sur l'hygiène à bord ainsi que sur la gestion des heures de travail/repos.

Une réduction du nombre de pages est envisagée mais il ne faut pas altérer la qualité de la revue.



■ SITE INTERNET / PAHEKO

Les abonnés et adhérents étaient jusqu'à présent gérés via un fichier Excel. Ils le sont maintenant via le site PAHEKO, ce qui permet à chaque adhérent de consulter sa situation (à jour de sa cotisation ou pas). Encore faut-il que l'adhérent se connecte.

Il est acté que les abonnés à la revue et non-adhérents auront accès au site PAHEKO et donc à quelques documents, tour d'horizon, etc.

- Changement d'hébergeur pour aller chez OVH
 - Hébergement français, serveurs en France (Gravelines)
 - Gestion plus fine des accès d'administration (gestion, facturation, administration technique)
 - Offre « Performance »
 - > 500 Go d'espace disque
 - > 4 Go RAM minimum (peut être augmenté par paliers jusqu'à 16 Go)
 - > CPU 2 vCores (peut être augmenté par paliers jusqu'à 8 vCores)
 - > 1000 adresses mails (5 Go chaque), 1000 redirections mails, 1000 alias
 - > 4 bases de données de 1 Go chaque + 1 base de données « cloud » (512 Mo RAM/ 8 Go)
 - > Sauvegardes automatiques
 - Option CDN Security
 - > Sécurisation (pare-feu applicatif, protection contre les attaques répandues)
 - Option VPS-1 (serveur en Europe)
 - > Facultative, à envisager si la plateforme « preparevue » ralentit l'ensemble

- > Permet de conserver un niveau 1 sur l'offre Performance

Coût de IONOS actuellement : 720 € ht/an

Coût d'OVH attendu : entre 210 et 448 € ht/an

- > Changement d'hébergeur validé par vote

- Suppression des boîtes mails individuelles (@afcan.org) non liées au bureau

Ces adresses sont très peu utilisées. Ceux qui ne reçoivent les communications d'AFCAN que sur leur adresse afcan.org les nettoient rarement. Ces adresses peuvent être chargées aux marques et se retrouvent alors bloquées. La suppression de ces adresses afcan.org est validé par vote.

- Mise en place du paiement en ligne via HelloAsso

Plusieurs adhérents présents ont déjà expérimenté Helloasso sans problème. Il a été plusieurs fois constaté que des adhérents ou surtout certains futurs adhérents complètent le formulaire sur afcan.org mais ne procèdent pas au paiement. L'idée est soit de combiner les deux actions. Un clic sur « valider » aiguillera vers la procédure de paiement.

- > La mise en place du paiement en ligne est validée par vote.

Le transfert des articles de l'ancien site vers le nouveau n'est pas terminé. Il y a environ 1 000 articles à transférer, 5 à 10 mn par article. Quelques adhérents s'étaient proposés pour le faire. A ne pas oublier donc.

Articles en anglais sur la revue

Cela s'est fait à une époque. Option à ne pas écarter

■ NUMEROS DE TÉLÉPHONE DE CONTACT

Les numéros personnels indiqués dans Contacts sur la page 3 de la revue seront retirés et remplacés par les adresses afcan.org des régions.

■ AVENIR DE L'OMI (BERTRAND APPERRY)

Au cours de son assemblée générale au Havre, l'AFCAN s'est inquiétée de la situation de l'OMI en tant que régulatrice du trafic maritime mondial.

En effet, avec l'expansion totalement incontrôlée de la flotte dite fantôme (ainsi étrangement appelée- « Dark Fleet » en anglais) et le report du programme NZF (Net Zéro Framework) en même temps que le blocus du détroit d'Ormuz, tout cela en dépit des conventions internationales sur le Droit de la mer (UNCLOS), démontre l'impuissance de cette agence de l'ONU à réguler le commerce maritime international.

Que l'OMI soit impuissante, « IMO has no teeth », vieux dicton de nos années de navigation est plus que jamais vrai et l'AFCAN se demande si cette organisation va survivre et surtout, elle ne peut imaginer une industrie maritime internationale sans règles elles-mêmes internationales.

On enterre tout : eaux territoriales, droit de passage inoffensif dans les détroits, pavillon national, immatriculation IMO, conventions de sécurité (SOLAS) ou de pollution (MARPOL).

Tandis que certains pays demandent à exploiter le fond des mers comme un bien libre, va-t-on vers le retour des pirates qui pourraient même devenir des corsaires ? Le chaos sûrement, la « jungle » sur les mers et la récession certainement.

■ RENOUVELLEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 1/3 sortant a été consulté. Tous ont accepté de rempiler sauf si des adhérents sont candidats.

J-B Roustan se propose pour intégrer le CA.

Le nouveau 1/3 dont la fin de mandat est en 2029 est composé comme suit

B. Apperry / P. Blanchard / F. Hardy / M. Prébot / M. Le Bris / J-B Roustan

Fin de l'AG le 26/03/2026 11h30



■ CONSEIL D'ADMINISTRATION

Renouvellement du bureau :

Postes à pourvoir :

Président : Pierre Blanchard prend un poste à terre et doit donc être remplacé.

B. Derennes, secrétaire général : à ce

poste depuis 2018 après 3 années de présidence, a envie de passer la main.

Mathieu LE BRIS est candidat au poste de président. Il est élu à l'unanimité des membres du CA présents.

Impliqué depuis longtemps dans le fonctionnement de l'AFCAN et régulièrement présent aux réunions du lundi, même quand il est embarqué, Mathieu connaît la maison.

Félicitations Président et bon vent à la barre de l'AFCAN

Faute de relève, le secrétaire général reste à bord.

Composition du bureau :

Président : Mathieu Le Bris

Vice-présidents : Hubert Ardillon, Christophe Chabillon

Webmaster : Mathieu Morin

Secrétaire général : Bertrand Derennes

Trésorier : Jacques Portail

Conseil Juridique : Patrice Le Vigouroux

Conseil ISM ISPS : Bertrand Apperry



AG 2027

Elle se tiendra à Marseille. L'ENSM sera contactée pour éventuellement y organiser la réunion.

■ RENCONTRE AVEC LES ÉLÈVES

Une rencontre avec les élèves avait été organisée. Quelques-uns non contraints par des cours sont venus écouter leurs aînés. Echange sympathique et intéressant qui s'est poursuivi autour d'un verre dans le hall.

■ COMMUNIQUÉ ENVOYÉ À LA PRESSE

Ci-dessous, le texte transmis à la presse, notamment au Marin.

L'assemblée générale de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) s'est déroulée les 25 et 26 mars 2026 au Havre. Le bilan de l'année passée est très positif, l'AFCAN compte toujours plus de membres, la modernisation du site internet se poursuit.

Au-delà des interventions sur de multiples sujets comme la sécurité maritime, le juridique, l'ISM ou l'ISPS, l'association a été très sollicitée durant l'année 2025 pour préserver les intérêts de ses adhérents, qui n'ont pas hésité à demander le soutien et les conseils des capitaines expérimentés. Après plusieurs retours encourageants dans la résolution des problématiques rencontrées par nos membres, la dynamique de consultation de l'association se poursuit pour le premier trimestre 2026.

Outre les questions relatives au fonctionnement interne, l'actualité mondiale a entraîné d'abondants débats constructifs sur fond de géopolitique. Les attaques de navires et la sûreté maritime, l'accroissement inquiétant de la dark fleet, les transgressions des réglementations internationales, la propagation des conflits et

les difficultés rencontrées à l'OMI sont au cœur des préoccupations de nombreux capitaines. L'AFCAN reste en contact et au soutien des marins impactés par la situation dans le golfe Persique.

L'assemblée générale a également été l'occasion pour les membres de l'AFCAN d'aller à la rencontre des élèves de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime. Nous remercions les élèves pour leur présence et leur curiosité à travers les nombreuses questions posées, que ce soit lors de la conférence de présentation de l'association, ou d'échanges plus personnalisés durant le moment convivial qui s'en est suivi. Nous remercions également la direction de l'ENSM pour son accueil.

Après huit années à la présidence de l'AFCAN, le commandant Pierre Blanchard a passé la barre au commandant

Mathieu Le Bris. Le commandant Mathieu Le Bris est entré à l'hydro du Havre en 1999 et a fait son début de carrière à la Compagnie Maritime Nantaise avec un passage à Services et Transports, Rivages Croisières et CMA CGM. Il revient en 2007 à la Compagnie Maritime Nantaise en tant que second polyvalent jusqu'à assurer le commandement au long cours de différents navires MN depuis une dizaine d'années. Il a pu prendre part à de nombreuses missions de logistique maritime militaire, industrielles et spécialisées, ainsi qu'à la construction des navires *MN Calao* et *MN Tangara*. Au-delà des satellites, le commandant Le Bris a participé au transport des fusées Ariane, Soyouz et Vega pour l'Agence spatiale européenne, mais a également travaillé avec la NASA notamment pour le transport maritime du télescope James Webb d'une valeur de plusieurs milliards d'euros.

« FLOTTE FANTÔME » peut-être, mais QUID des CAPITAINES FANTÔMES ou des ARMATEURS FANTÔMES ?

UNE FICTION CONTEMPORAINE

■ AVANT-PROPOS

Étrangement appelée en français « flotte fantôme » pour une appellation plus internationale de « Dark fleet » ou « Shadow fleet », cette flotte de pétroliers ou autres vraquiers pirates ne navigue pas sans équipage ni capitaine et appartient bien à quelqu'un, non ?

On entend peu parler des capitaines de ces navires sauf lorsque les navires sont interceptés et que l'on met le capitaine en prison ! *1

A ma connaissance, à part des amendes importantes réglées par l'armateur néanmoins, on n'entend guère parler de mise en examen de directeurs de compagnie de navigation en charge de ces navires et encore moins d'arrestation des armateurs propriétaires qu'ils soient grecs ou chinois ! *2

■ CAPITAINES FANTÔMES

Lorsque l'on passe à la composition de l'équipage, on voit que l'appellation francophone « fantôme », ne colle pas. Sauf dans des films hollywoodiens de pirates, on ne conçoit pas qu'un gros tas de ferraille comme un pétrolier pouvant transporter 300 000 tonnes de pétrole brut puisse être commandé par un « fantôme » !

Ensuite, même sans immatriculation dans un registre valide, un navire quel qu'il soit ne peut naviguer sans capitaine ni équipage.

Il y a donc des équipages fantômes menés par des capitaines fantômes !

En tant qu'ex-capitaine, il me vient à l'idée d'imaginer qu'elle serait mon attitude dans les conditions actuelles.

Scénario tout à fait fictif donc.

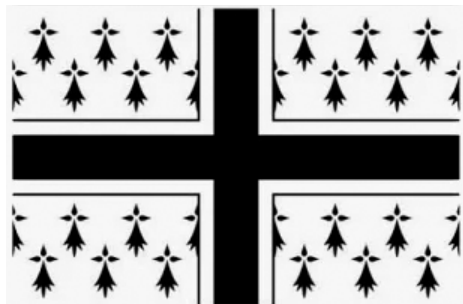
J'ai un brevet de commandement STCW

valide (CLC), on me propose de commander demain un pétrolier ancien, quelque part sur rade /hors eaux territoriales en face du Maroc du côté Méditerranée et dont la vocation est d'aller en Baltique charger du gas-oil pour un port aux Indes et retour, etc.

J'ai une carrière de capitaine derrière moi. Une carrière free-lance un peu « cowboy » c'est-à-dire que j'ai pratiqué de nombreuses compagnies pas toujours très clairement managées, sous des pavillons un peu « borderline » toujours avec quelques mésaventures classiques : parfois pas payé pendant des mois, plusieurs rétentions dans les ports surtout par manque de réactivité dans les « bakchichs », quelques accidents sans gravité mais une montagne de tracasseries ensuite, quelques questions de la part des services fiscaux de mon pays mais rien du côté du fisc américain tant redouté (ouf !).

En ce qui concerne le pavillon, pas de souci j'ai déjà donné. Un jour, à mon retour de

mer Noire avec une cargaison de diesel-oil, on me signale par radio que j'ai changé de pavillon d'immatriculation et ... je n'ai pas le pavillon/toile en question à mettre à la poupe à mon arrivée en France dans 2 jours. Qu'à cela ne tienne, j'ai toujours dans ma valise un pavillon breton « Marine » que j'épinglerai à la cloison de mon bureau pour que mes interlocuteurs sachent à qui ils ont affaire et cela améliore la prise de contact, croyez-moi. Malgré l'hésitation du bosco, on le hisse.



NB : Peu de réactions à mon arrivée mais ensuite seulement et grâce au papier dans la presse locale : petite gloire éphémère et ... une amende de grande voirie à la clé.

La compagnie, propriétaire du navire aujourd'hui, m'est totalement inconnue, mais la société de « manning » qui me propose le contrat m'est connue. Sa réputation n'est pas la meilleure sur le marché mais cela passe, elle n'a pas la réputation de ne pas payer ses marins, pour moi c'est important bien sûr.

Le contrat semble correct, sentant quand même le copier/coller classique avec un salaire assez attrayant (x 2) surtout qu'il est versé en US dollars sur une banque anglo-saxonne de renom domiciliée à Singapour qui a la réputation d'assurer une discrétion intéressante vis-à-vis du fisc en général y compris du fisc américain.

La durée du contrat est un peu floue et cela m'inquiète un peu ... je n'ai pas envie de me retrouver sur le « Hollandais volant » ! D'ailleurs mon épouse me donne son avis de prudence : l'argent c'est bien mais la liberté et voir les enfants grandir, c'est très bien aussi « les épouses de marins veillent au grain depuis toujours » ... je sais, c'est logique.

Du point de vue administratif tout semble correct, et même un peu trop, on me propose sur le papier un équipage compétent avec tous les certificats nécessaires. En effet, c'est un peu trop beau tout cela.

A ma question primordiale sur les certificats DOC (certification ISM

compagnie) et SMC (certification ISM navire) on me répond que la certification provisoire a été obtenue il y a déjà quelques mois et que la classe italienne a promis le renouvellement avant le départ. Aie ! C'est déjà une anomalie assez grosse et ma confiance est encore écornée, si la société de classification le dit c'est que ce sera fait mais un renouvellement de certificat provisoire c'est interdit et l'armateur le sait, ce qui veut dire aussi que la classe en prend la responsabilité. Cela n'est pas clair du tout pour moi, mais en espérant échapper à tout contrôle portuaire, cela devrait le faire ou alors, ma bonne foi sera reconnue j'espère ! car aujourd'hui, la jurisprudence rend le capitaine personnellement responsable de la conformité du SMS appliqué à bord ! (Voir page du code ISM N°70).

A ma question sur le pavillon du navire, on me rassure : il y en aura un, même s'il faut le changer souvent en fonction des voyages ; en ce qui concerne le pavillon à hisser à la poupe du bateau on me rassure aussi, il y en aura quelques-uns en réserve très exotiques et suffisamment de toile de coton de couleur pour en fabriquer si nécessaire.

En ce qui concerne la société de classification, le crew-provider reste assez vague en m'assurant que les conditions de classification étaient réunies et toujours valides sous le sceau d'un membre de l'IACS, ce qui ne me rassure pas beaucoup plus que cela.

Maintenant, les conditions sociales. Il n'y a pas de sécurité sociale bien sûr, ni de possibilité de cotiser en France, faut pas rêver ! Cependant une couverture d'un P&I de Singapour, copiée sur les assurances rapatriement Offshore, m'est proposée gratuitement pendant l'embarquement, ce n'est déjà pas si mal.

Étant habitué à un management de la sécurité plus que conforme au minimum requis, je m'inquiète du fonctionnement du SMS et donc je demande, avant de signer, le SMS de la compagnie et le SMM du navire avec les archives suivantes : dernier audit interne du navire et si possible, copie de la dernière revue de direction concernant le SMS et la conformité ISPS.

En réponse à cette demande, le fleet-manager me répond par mail qu'ils n'ont pas l'habitude de faire cela mais que la demande a été faite à la société de classification, qui fait tout, et qui devrait me faire parvenir une copie électronique

du SMS. Cependant, le plan de sûreté et les résultats des audits internes ainsi que les revues de direction étant confidentiels il ne pourra pas m'en informer par mail mais qu'une fois arrivé à bord, je pourrai consulter tout cela *3



Les conditions techniques semblent acceptables et donc

... *Je vais peut-être signer* mais, comme tout capitaine sérieux, je vais faire ma propre analyse des risques, c'est un minimum.

■ MON ANALYSE DE LA SITUATION :

Je suis capitaine de navire, je ne suis pas fou, donc je sais ce que je risque dès que j'aurai mis les pieds à bord.

Risques administratifs : garant de la conformité de mon navire aux règlements internationaux, je sais que je vais embarquer sur un navire non conforme à ces règlements et donc sujet à des contrôles de la part des autorités du pavillon, du port ou encore des détroits par lesquels je devrai passer. Le deal international est clair : il ne s'agit pas d'aller faire la guerre - je ne suis pas compétent - mais, d'aller jouer les pirates d'un autre siècle en déjouant toutes les lois modernes de notre industrie, rien que cela : risques carrément déontologiques.

Risques pénaux : Ils sont limités

Même si les États côtiers n'ont en général que peu de moyens de coercition aujourd'hui, à part quelques-uns qui ont des coast-guards armés, le fait d'échapper au détournement et à l'arrestation du capitaine est possible.

En effet, peu au fait des habitudes de la marine marchande internationale, les juges laissent en général le capitaine du navire repartir avec son navire alors que le second capitaine serait à même de le faire. On lui impose une caution que presque toujours l'armateur assure, cependant mon armateur putatif actuel ne garantira peut-être pas

ce paiement à tous les coups, même s'il le promet la main sur le cœur. S'il ne paie pas, laissant le second capitaine appareiller vers les eaux internationales et moi je vais connaître les prisons toujours redoutées d'ici ou d'ailleurs. L'histoire se répète, les capitaines concernés par des ennuis pénaux suite à des accidents ou à des pollutions sont toujours les boucs émissaires et si certains s'en sont bien sortis (Bardari-Matur) d'autres beaucoup moins (Mangouras - Schettino) : donc risques avérés.

Risques physiques : Avec certains chefs d'État aujourd'hui qui changent d'avis toutes les 5 minutes ou s'assoient ouvertement sur toutes les conventions internationales qu'on a mis un siècle à appliquer, il n'est pas certain que des commandos armés ne viendront pas à bord et encore moins qu'ils ne vont pas hésiter à tirer, c'est aujourd'hui comme du temps des corsaires les otages/prisonniers c'était plutôt embêtant et rendaient les situations plus complexes. Donc si la situation internationale ne s'améliore pas, les risques, au mieux, de finir dans une prison d'un autre âge, sont réels... cela continue à bien me refroidir.

Risques financiers : Même si j'ai demandé un salaire double - finalement je ne suis pas assez gourmand, j'aurais dû demander le triple ! - je n'ai aucune certitude d'être payé. Ensuite, les banques aujourd'hui sont aux ordres de leur gros clients et même si Singapour a ma confiance globale, tout peut changer dans ce bas monde avec les fous qui gouvernent. Pas sûr donc que même avec toutes mes concessions, je sois finalement payé.

De plus, même si la défiscalisation semble légale, il n'y a pas meilleur que le fisc pour trouver la virgule qui manque pour vous exonérer. Il faut que je regarde bien de ce côté-là... je ne me vois pas payer un rappel exorbitant et en plus, me mettre au banc de la société et rentrer au « club des fraudeurs du fisc »

Risques « conduite du navire » :

Malgré toutes les promesses du « crewing manager », la compétence de l'équipage m'inquiète aussi. Vu les conditions de l'embarquement, je ne vais pas avoir la crème des marins, qu'ils soient de l'Est ou des Philippines. Comme tout être humain beaucoup des 1,5 million de marins dans le monde vont hésiter, à part ceux qui sont déjà passés par la case prison pour trafic de drogues ou autres marchandises interdites, des gangsters certainement mais peut-être quand même de bons marins, qui sait ?

Incertitude qui augmente encore le risque global qui est déjà très haut.

Risques sécurité navire

D'après mes infos glanées sur internet, les navires armés par mon correspondant ne sont pas de la première jeunesse. Si la certification par la société de classification est couverte, par contre, je ne sais rien des résultats.

La maintenance qui est toujours la première à être négligée a dû en prendre un coup depuis quelques temps et cela est rédhibitoire.

Le conflit dans le détroit d'Ormuz s'est envenimé et la zone, on ne peut plus flouer du TSS naturel est annoncée comme minée, même si ce n'est pas vrai cela me fiche la trouille : l'armateur est capable de me demander de passer par là, il est hors de question de payer un péage me dira-t-il.



Les mines je connais un peu (j'y ai fait mon service militaire de 18 mois en son temps) et si je ne veux pas mourir en même temps que mon navire et mon équipage au cours d'un magnifique feu d'artifice, il est hors de question d'y passer sans l'assurance d'un déminage compétent.

Quant à la gestion de la sécurité, je ne me fais pas d'illusion, l'arnaque mondiale sur la conformité m'est bien connue et c'est sur place seulement que je découvrirai la réalité d'un système générique passe-partout ayant peu de chose à voir avec la réalité mais qu'il va falloir faire vivre quand même, en général les inspecteurs du PSC sont assez incompetents et une paperasse minimum leur convient car ils sont à peu près toujours incapables d'évaluer quelque système de management que ce soit et même si certains sont assez compétents pour émettre des non-conformités valables, leur hiérarchie qui contrôle tout s'empresse alors de leur faire comprendre que ce genre d'initiatives est fort peu appréciée par l'administration, le port et ses clients les armateurs. Donc on se base sur les certificats point. Compris ?

Risques de couverture d'assurance

En ce qui concerne l'assurance corps et cargaison, le crew-manager ne peut mentir et avoue qu'aucune compagnie n'a voulu l'assurer. Par contre, pour le P&I on me

rassure. Des discussions sont presque terminées avec un P&I indien et cela devrait se faire. S'agissant de ma sécurité sanitaire et de celle de mon équipage, je reste sceptique. Et si tout cela n'existait pas ? Je ne tiens pas à avoir un EVASAN ou pire, une rixe à bord et une victime ? Là je suis sûr de gagner mon séjour en prison et aussi l'opprobre de la profession, toute la planète se souviendra de mon nom, dur !

Risques juridiques internationaux

Je ne suis pas sans connaître la conjoncture juridique internationale en ce moment en l'occurrence une évolution assez inquiétante des applications de la Convention de Montego Bay par certains pays où toujours pour de bonnes raisons les dirigeants ignorent les textes internationaux lorsqu'ils ne leur conviennent pas, que le pays ait ratifié ou pas ! *4

Malgré un frémissement actuellement (avril 2026) à peu près tous les pays restent assez diplomatiques vis-à-vis du droit de passage inoffensif. Entre gens bien élevés un navire pas trop rouillé, un capitaine parlant suffisamment anglais et très poli de surcroît et assurant une route maîtrisée tout au long de son passage apparemment inoffensif à toutes les chances « de passer », sans ennuis !

En Manche, en espérant que l'officier de quart réagisse bien à la question d'un navire militaire qu'il soit français ou britannique et m'appelle aussitôt, je pense que je pourrai éviter un ordre de déroutement. Si par malheur il me faut me dérouter, je vais obtempérer et collaborer au mieux avec les autorités administratives des MRCC ou militaires en face. Conduite/navigation maîtrisée, pas d'incident, surtout pas de vidage de la caisse à eaux noires par un mécanicien de quart complètement déphasé par un embarquement beaucoup trop long d'une dizaine de mois, le chef mécanicien sera longuement briefé, pas de bêtises chef ! sinon tu viens avec moi devant le procureur, je te le promets !

Donc apparemment sauf « cas flagrant de violation des règles relatives à la nationalité et/ou au pavillon » tout devrait bien se passer malgré les récentes initiatives lors de passages en Manche et même si je transporte du kérozène russe en route pour Mumbai *5

Bilan personnel : éléments pour :

Comme tout le monde, j'aime assez l'argent et ma femme aussi ; je suis donc encore capable de partir quelques mois même avec un équipage un peu juste en compétence.

Je pense qu'avec mon habitude des eaux troubles et escales « bordéliques » dans mon ancienne compagnie et ma présentation actuelle de bon élève y compris en anglais, ma surveillance stricte des événements et l'accompagnement réel de mes officiers de quart, je devrais avoir toutes circonstances atténuantes et donc m'en tirer pas mal.

Cependant il reste une grosse inconnue, le changement actuel de comportement des États côtiers, de leurs lois internes en intensifiant les contrôles et donc les poursuites éventuelles m'inquiètent au plus haut point. Le désintérêt traditionnel des grands pays pour leur marine marchande était certainement une des causes des pavillons de convenance rapidement mutés en pavillons de complaisance et

favorisait la naissance de flottes parallèles en cas de changement important dans la réglementation du trafic maritime. Traditionnellement sans pouvoir, comme sa maison mère l'ONU, l'OMI accueille les pavillons « borderline » qui sont aussi ses principaux contributeurs (sic) et se contente de protester quand ça ne va pas, c'est tout.

Aujourd'hui, les lois internes changent du jour au lendemain, la Grande-Bretagne et même la France durcissent les sanctions pour cette flotte parallèle et même les grandes compagnies d'assurance rechignent à assurer, alors que les navires fantômes sont de plus en plus pourris brrr ... cela sent de moins en moins bon.

Les risques pour le capitaine fantôme

augmentent tous les jours, je reste fidèle à ma méthode de prudence de vieux marin, s'il y a trop de risques, je m'abstiens, mon épouse qui me lit par-dessus mon épaule approuve, donc, **finalement, je ne signe pas !**

Conclusion

Bien m'en a pris, je viens d'apprendre que le capitaine du *Baracay* arraisonné en septembre vient d'être condamné à la peine maximale le 30 mars dernier c'est-à-dire un an de prison et 150 000 € d'amende, apparemment il n'était pas aussi clair qu'il le disait.

J'ai donc bien fait de refuser

Cdt Bertrand APPERRY

*1 Vieux réflexe international très prisé par les Français depuis le naufrage de l'Erika

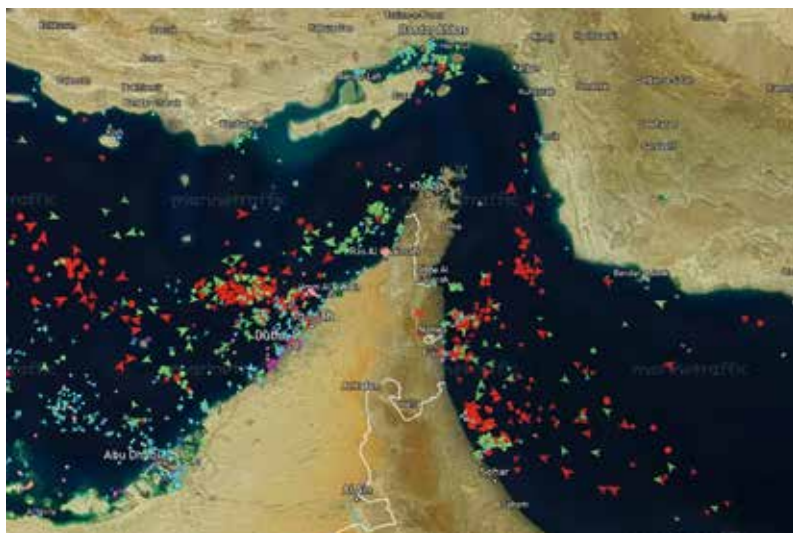
*2 Les plus grands armateurs, indépendamment des pavillons, sont Chinois, Japonais et Grecs

*3 Cela me rappelle une anecdote savoureuse : j'ai été appelé en tant que spécialiste ISM à l'époque de l'affaire de l'Erika par un cabinet d'avocat parisien assurant la défense de l'affrèteur. Dans le cadre de cette préparation en même temps que d'informer avocats et ingénieurs du pétrolier, sur ce que c'était un SMS, on m'a donné une heure pour analyser l'original du SMM (Safety Management Manual) de la compagnie gérante de l'Erika, appliqué à bord. En moins de 15 minutes j'ai analysé un SMS générique de piètre qualité provenant, de plus, d'une autre compagnie/navire dont le nom avait été oublié dans le document !

*4 La flotte dite fantôme est devenue presque courante

*5 J'ai tenu compte de l'article de Maître Marguet « A la poursuite des navires fantômes » dans le tout dernier « Jeune Marine »

Regard sur l'actualité d'un conflit impactant la marine marchande



Détroit d'Ormuz

Guerre en Iran, l'impact sur le cours du pétrole est important. Petit rappel : le 2^{ème} choc pétrolier à la fin des années 70 était une conséquence de la révolution iranienne. En sera-t-il de même cette fois-ci ? Nul ne le sait encore. Cependant il y a une différence essentielle entre ces deux événements : cette fois-ci les navires marchands sont lourdement impactés ; le détroit d'Ormuz, au moment où

ces lignes sont écrites, n'est plus emprunté par crainte d'être la cible d'actes de guerre.

1^{ère} conséquence : un nombre impressionnant de navires de commerce, et donc d'équipages, sont bloqués, et donc, de facto, empêchés de faire route vers un espace libre et plus sûr à la navigation. Tous les jours, des navires marchands sont attaqués par des missiles ou

des drones. Et le golfe Arabo-Persique étant principalement connu pour sa production et son exportation de produits pétroliers (bruts, raffinés, gaz ou produits chimiques), attaquer un de ces navires, chargé bien évidemment, même et peut-être surtout au mouillage, est synonyme de danger, en premier lieu pour ce navire mais aussi pour tous ceux se trouvant à proximité.

Naviguer sur un navire transportant des cargaisons dangereuses n'est pas, on s'en doute, le travail le plus tranquille - cool comme on dit maintenant - que l'on puisse exercer en temps normal. Alors au milieu d'un conflit, en quelque sorte en tant que victime collatérale possible, il est facile d'imaginer que ce soit un travail encore plus stressant.

Le capitaine d'un tel navire est, comme il le sait, toujours responsable. Mais que peut-il y faire ?

Navigation : À un journaliste d'une radio française qui me demandait comment un navire marchand pouvait se cacher dans le golfe Arabo-Persique, comment faire pour échapper à un éventuel bombardement, j'ai

répondu qu'il n'y avait pas d'endroit où se cacher. Rester en dérive ou aller au mouillage près des Émirats Arabes Unis est un leurre de sûreté. Par contre, il est nécessaire d'assurer une veille permanente et plus qu'attentive, visuelle et auditive. Au milieu des années 1980, je me rappelle avoir navigué sur un gazier (butane et propane à bord) dans cette zone alors en prise avec un conflit entre l'Iran et l'Iraq. On ne devait pas naviguer de jour, et la nuit, c'était tous les feux (de navigation) éteints et sabords occultés. Une fois, nous avions mouillé pour la journée, et le capitaine avait décidé de repartir en milieu d'après-midi. Peu de temps après notre départ du mouillage, une colonne de fumée s'élevait derrière nous venant très probablement de l'endroit où nous étions au mouillage en compagnie d'un autre navire. Alors où aller ? La réponse est simple : nulle part. La seule solution est de sortir du golfe, mais le détroit n'étant pas praticable et sous très haute surveillance armée, tenter un passage en force, ou même en catimini à la faveur d'une nuit sans lune, est une gageure, une folie. Les navires bloqués dans le golfe le seront tant qu'il ne sera pas possible de transiter par le détroit d'Ormuz en toute sécurité, pourquoi pas en petit convoi sous la surveillance et l'escorte de navires militaires, ceux qui sont armés.

Cargaison : Un navire bloqué dans le golfe, en dérive ou au mouillage, que devient sa cargaison ? Bien sûr elle est toujours à bord, tant qu'il n'y a pas de fuite due à la déchirure de la coque/double coque suite à une attaque. Mais que devient la qualité du produit qu'il a chargé ? Petit rappel pour les non-spécialistes qui liraient ce texte, à la fin du chargement d'une cargaison vrac liquide, il est délivré, outre le connaissance, un certificat de quantité et un certificat de qualité de la cargaison. Existe-t-il un risque de détérioration de la cargaison à long terme ? Probablement pas, ou infime pour du pétrole brut, des produits raffinés ou du gaz, mais pas pour d'autres types de cargaison type produits chimiques. Bien sûr on peut penser, espérer, raisonnablement, que le capitaine ne soit pas tenu responsable d'une dégradation du produit, après tout ce n'est pas de sa faute si son navire est bloqué dans le golfe et ne peut transiter par le détroit d'Ormuz, seule porte d'accès à ce golfe. Mais le pire n'étant jamais certain, on ne sait jamais, une velléité de mettre en cause un capitaine peut très bien traverser la tête d'un armateur ou d'un affréteur.

Technique : Un navire, ça s'use, et même plus quand il ne navigue pas. La coque se salit, affectant ainsi les performances énergétiques du navire. Quant aux parties tournantes,

moteur principal et autres appareils divers de la machine, si l'arrêt est souvent synonyme de meilleur moment pour faire de la maintenance, dans le cas présent cela ne peut pas vraiment s'appliquer. A la vue des circonstances de sûreté et de sécurité environnantes, il est impensable de démonter, ne serait-ce qu'un injecteur sur le moteur principal, ceci afin de rester en permanence en situation d'appareillage d'urgence. Donc peu ou pas de maintenance ou de travaux pouvant être effectués. Ce n'est pas l'idéal pour le navire, encore moins pour l'équipage (voir ci-dessous).

Equipage : Mais le plus important, aussi pour le capitaine, reste la gestion de l'équipage : les gens à bord bien sûr, mais aussi les vivres, l'eau ou plutôt les eaux (potable et usées). L'eau potable est produite à bord, la plupart du temps navire en route. Navire arrêté cela peut parfois se faire en très petite quantité au mieux, ou pas du tout. D'où un manque d'eau qui fatalement se fera sentir si la situation s'éternise quelque peu. Les eaux usées sont un autre problème. Les caisses de récupération continuent de se remplir. Mais le rejet à la mer des eaux usées est très réglementé – voir MARPOL Annexe IV – entre autres sous conditions d'éloignement des côtes et de vitesse minimum du navire. Ce qui, à plus ou moins court terme, va représenter de sérieux problèmes pour les navires, et les capitaines.

Les vivres : pour le moment, mais nous ne sommes qu'au début du conflit, il y a toujours la possibilité de ravitailler. Mais pour combien de temps encore, et surtout à quel coût ?

Les hommes et les femmes à bord : il y a d'abord le stress, la peur. Le marin de commerce n'est pas militaire, il n'a été ni éduqué ni entraîné en vue d'un conflit. C'est un civil. Il est à craindre, il y en a déjà eu, que certains deviennent ce que l'on appelle « victimes collatérales ». Surtout, c'est une épreuve profonde, et marquante, de rester inactif et dans l'expectative. Il n'est d'ailleurs pas absurde de penser que nombre de ces marins bloqués sont en train d'effectuer leur dernier embarquement, ce que l'on a déjà connu pendant la période Covid. Le stress, le marin connaît, il vit presque quotidiennement avec. Mais c'est un stress de travail. Là c'est autre chose : l'inaction qui renforce le sentiment d'impuissance face à l'environnement immédiat. L'action est bénéfique, elle permet « d'oublier » les circonstances environnementales pendant ce laps de temps qu'est le travail. On peut parler du bien-être des marins, mais aujourd'hui pour les marins coincés du mauvais côté du détroit d'Ormuz, il s'agit moins de bien-être que de survie.

Et on en arrive à la fonction du capitaine. Il n'a probablement pas appris à gérer ce genre de situation, et les procédures pour l'aider n'existent pas. Le capitaine doit gérer son propre stress ainsi que celui de son équipage. Alors bien sûr il y a le mot magique : « la relève ». Techniquement parlant, c'est encore possible, enfin tant que des avions peuvent atterrir aux Émirats Arabes Unis. Mais la relève est soumise à une condition essentielle : trouver un remplaçant. Oui, il est possible et cela a été fait de débarquer sans remplaçant les marins en trop – en trop par rapport à la fiche d'effectif (safe manning certificate). Avec tout de même un gros bémol, ce certificat donne la liste des membres d'équipage essentiels à la bonne marche du navire en toute sécurité pour relier un point A à un point B. En toute sécurité, cela veut dire sans qu'il ne se passe rien d'anormal. Peut-on réellement parler de « toute sécurité, et même sûreté » dans un tel environnement ? Et pour les autres, les indispensables, qui souhaitent être relevés, il faut trouver un remplaçant. Et quoi qu'en disent certains journalistes les marins qui seraient volontaires pour rallier un navire bloqué dans le golfe ne sont pas aussi nombreux qu'ils le pensent.

Et toujours au-dessus, et en même temps avec, il y a le capitaine. Le capitaine responsable, entre autres choses, de la santé physique et morale de son équipage. Alors je pose la question : comment un tel capitaine, responsable, pourrait-il être relevé, en laissant sur place à bord les autres membres de son équipage ?

Alors oui, on peut penser qu'il est facile pour moi, qui ne suis plus en activité, de répondre à cette question. Mais je pense sincèrement que je resterais avec mon équipage. Et cela ne ferait pas de moi un volontaire...



Détroit d'Ormuz : Petit Coin (Didamar) et Grand Coin lors de mon dernier passage

Cdt Hubert ARDILLON
Vice-président AFCAN
Secrétaire général CESMA

Journal de bord d'un embarquement sur un navire humanitaire en Méditerranée centrale

Capt. Loïc Glavany



Le 21 décembre 2025, une tribune signée entre autres par notre président a été publiée dans *Le Monde* mettant le doigt sur la nécessité que le droit maritime soit respecté en mer Méditerranée. Cette tribune m'a fait du bien car j'étais alors en plein cœur du sujet et j'ai alors décidé de détailler les faits concernant mon dernier embarquement.

Le navire *Humanity one* est l'ancien navire océanographique allemand *Poseidon*. Construit en 1976 pour le compte du Schleswig-Holstein, et après une belle carrière il a été transformé en 2020 par l'ONG Sea Watch en navire de sauvetage puis cédé en 2024 à l'ONG « SOS Humanity » qui l'exploite depuis. C'est un beau bateau bleu et jaune très manœuvrant et particulièrement bien adapté au sauvetage et à l'accueil de rescapés en grand nombre. Avec une drome de sécurité pour 210 personnes, desquelles il convient de retrancher les 29 membres d'équipage (17 professionnels et 12 volontaires), des sanitaires en grand nombre et une restauration adaptée ainsi qu'un bel hôpital, c'est le bon navire pour la bonne mission. Je suis donc heureux de pouvoir en prendre le commandement pendant 2 mois, profitant que cela tombe sur une période de congés et espère ainsi remplir le devoir d'assistance en mer inhérent à notre métier.

Le contexte de cet embarquement est un peu particulier. En effet un décret a été promulgué en 2020 par les autorités italiennes pour obliger les ONG à coopérer avec les autorités libyennes en ce qui concerne les opérations de sauvetage car ce corps de garde-côtes (en fait en général, des milices plus ou moins incontrôlées) est financé par de l'argent italien pour contrôler les migrations. À la suite de l'agression subie par l'*Ocean Viking*, il a été décidé par une coalition d'ONG de sauvetage de ne pas prévenir ce pseudo corps de garde-côtes car cela nous mettrait en danger immédiat. Nous savons que nous nous exposons à des mesures de rétorsions de la part des autorités italiennes mais savons aussi que nous respecterons le droit maritime international (notamment la convention SAR) ou italien, de nombreux tribunaux ayant signifié l'illégitimité des garde-côtes libyens.

J'arrive le **5 novembre** à Syracuse dans la soirée, et m'installe donc tardivement dans l'hôpital, toutes les cabines étant pleines à

craquer. En effet, l'ensemble de l'équipage (professionnel) ou presque est relevé et va être en doublure.

Le **7 novembre**, nous sommes déplacés pour laisser le quai à un paquebot et cela me permet de constater les capacités de manœuvre exceptionnelles du navire qui est doté d'un propulseur d'étrave 360 à jet et d'un safran Becker de très bonne facture qui lui permettent de se déplacer latéralement. Puis nous continuons avec quelques jours de doublure ce qui me permet de faire le tour du bateau et de me familiariser avec les spécificités de ces opérations.

Le **10 novembre** après cette belle période de doublure, je prends mes fonctions, l'ancien équipage débarque et l'équipe de volontaires (nommés ici « équipage opérationnel ») embarque. Il s'agit de personnel médical et de protection qui s'engage de manière bénévole avec un enthousiasme déconcertant mais qu'il convient parfois de canaliser un peu car il ne s'agit pas de marins. Le reste de la semaine sera donc consacré à la familiarisation avec le bord et à toute une série d'entraînements. Ceux-ci sont bien rodés et progressifs, commençant par une familiarisation avec le navire et le poste de chacun(e) et culminant avec des simulations d'incident à victimes multiples et des mises à l'eau de nuit des embarcations.

Comme nous attendons un UPS pour l'alimentation électrique des équipements passerelle, ce n'est finalement que le **19 novembre** que nous envoyons un mail aux différents acteurs (MRCC Rome, JRCC Malte et autres ONG sur zone) annonçant que nous sommes prêts à effectuer des opérations de sauvetage. Nous sommes alors au Sud de Malte mais malgré cela, la veille aux jumelles en passerelle supérieure commence (de jour, deux personnes sont en permanence assignées à cette tâche).

Le soir du **20 novembre**, à **19h32 UTC** nous recevons un appel de détresse relayé par Alarm Phone (qui est une ONG qui

se charge de recevoir et transmettre les Mayday). L'embarcation est signalée à quelques 100 miles au sud de notre position, dans les eaux internationales et nous déclarons donc au CROSS de Rome que nous allons nous charger des opérations de recherche.

Au petit matin du **21 novembre** nous arrivons sur zone mais n'avons pas reçu de deuxième position pour cette embarcation. Nous entamons donc un modèle de recherche en lignes parallèles sur une zone étendue et malgré l'aide de Seabird (un avion d'ONG) nous ne parvenons pas à localiser l'embarcation et nous devons, le soir venu, abandonner les recherches. Les chances de pouvoir la retrouver sont en effet très faibles car le vent a fraîchi à 30 nœuds et la mer a grossi. Il nous paraît peu probable qu'une petite embarcation soit capable de naviguer dans ces conditions. C'est pourtant à peu près ce moment que choisit l'embarcation suivante pour quitter les côtes libyennes et se diriger vers Lampedusa en suivant les côtes tunisiennes.

La journée du **22 novembre** est occupée par une veille active et nous patrouillons à quelques 50 miles des côtes libyennes mais le vent a encore fraîchi et nous ne sommes pas très optimistes.

Mais cela nous ne l'apprenons que le **23 novembre à 18h34 UTC** lorsque nous recevons un appel, de nouveau relayé par Alarm Phone. Les personnes se trouvant à bord ont attendu d'être bien au clair des eaux libyennes et la position donnée se trouvant loin de la nôtre (environ 65 miles, mais elle s'éloigne), je contacte le CROSS de Rome à **19h18 UTC** pour savoir s'ils vont lancer une opération de sauvetage. Il nous est répondu que ce cas se trouve dans la zone tunisienne de sauvetage et qu'il convient de communiquer avec les garde-côtes tunisiens (lesquels ne répondront jamais à nos mails). Nous nous dirigeons donc à pleine vitesse (ce qui ne fait que 8 malheureux petits nœuds) à la recherche de

cette embarcation dont le moteur tombe en panne régulièrement mais qui progresse en direction de Lampedusa.

A **03h24 UTC** je téléphone de nouveau au CROSS de Rome mais la même réponse m'est faite. C'en est qu'au lever du soleil, le **24 novembre à 05h20 UTC**, que nous pouvons apercevoir un bateau en bois d'environ 8 mètres de long, avec un bon franc-bord mais sans autre protection pour ses passagers et dont le moteur est définitivement tombé en panne. Après avoir téléphoné pour la troisième fois au CROSS de Rome pour savoir si une opération de sauvetage allait être lancée, nous mettons à l'eau nos deux embarcations rapides. Celles-ci approchent et peuvent compter 75 personnes dont un bébé de moins d'un an. Du fait du fort franc-bord et de la houle conséquente, la distribution de gilets de sauvetages et le transbordement ne sont pas faciles. Il nous faudra 2 heures pour compléter l'opération. La récupération des embarcations rapides (terminé à **07h27 UTC**) se fait dans un bon 35 nœuds et l'hôpital est vite rempli par des personnes sur le point de perdre connaissance pour cause de déshydratation ou hypothermie. Un patient est en pleine crise de diabète, n'ayant pas pu prendre ses médicaments depuis plusieurs jours et on mesure 140 de pouls sur un autre pour la même raison. Le bébé, lui, est en pleine forme mais nous sommes tout de même soulagés d'apprendre que le lieu de débarquement qui nous est assigné est Lampedusa. Il s'agit d'un lieu exceptionnellement proche (la politique italienne étant plutôt de donner des lieux de débarquement éloignés de manière à garder les navires des ONG le plus loin possible de la zone de sauvetage). Nous avons le temps d'offrir un repas chaud, une douche chaude et des habits propres (ainsi qu'une bonne dizaine d'intraveineuses pour pallier la déshydratation) avant d'arriver sur l'île. Le vent du sud ayant encore fraîchi et la houle ayant grossie nous convenons d'un point à 2 miles au Nord du Cabo Grecale avec les garde-côtes et à **15h20 UTC** nous commençons à transborder les rescapés. Ce sera vite fait mais il faudra attendre **19h06 UTC** pour que mon rapport de mer soit épluché et que nous ayons l'autorisation de repartir.

La nuit du **24 au 25 ainsi que la journée du 25 novembre**, le vent est trop fort pour vraiment naviguer et c'est à 2 nœuds, le nez dans la plume, que nous faisons nos débriefings ainsi que la remise en état de la capacité d'accueil de rescapés.

La nuit du **25 au 26 novembre**, le vent se calme un peu et nous pouvons progresser vers la zone des plateformes au nord de

Sabratah, zone particulièrement sensible en ce qui concerne les départs de Lybie.



Le matin du **26 novembre, à 08h14 UTC**, nos veilleuses en passerelle supérieure identifient une embarcation surchargée. Il s'agit d'une embarcation quasi-sister-ship de la première embarcation mais équipée de 3 moteurs hors-bord neufs et lorsque nous nous approchons, les occupants (il s'avèrera qu'il s'agit de 85 hommes dont 5 mineurs) nous font de grands signes de détresse avec les bras. Je contacte le MRCC Rome qui me répond de rentrer en contact avec le JRCC de Tripoli. Ainsi qu'il avait été auparavant décidé, nous ne prévenons pas les autorités libyennes mais mettons les embarcations à l'eau à **08h41 UTC**, procédons au sauvetage et demandons ensuite à Rome de nous donner un lieu de débarquement. En attente d'une réponse, je me mets à la cape, ce qui permet de faire les premières évaluations médicales et l'installation des rescapés sur le pont arrière. A **12h50 UTC**, un navire des garde-côtes libyens est repéré se dirigeant à grande vitesse sur nous. Nous mettons immédiatement cap au Nord à pleine vitesse et l'ensemble de l'équipage est mis en alerte. 15 minutes plus tard le patrouilleur modifie sa course et se dirige vers l'embarcation abandonnée. Nous pouvons observer aux jumelles que le patrouilleur reste à couple pendant 45 minutes (et supposons que les moteurs sont récupérés) avant de mettre le feu à l'embarcation à **13h45 UTC** (ce qui est attesté par une intense fumée). A **13h53 UTC** nous entendons un Mayday relay envoyé par un avion de Frontex signalant la présence d'une embarcation pneumatique avec 35 personnes à bord se dirigeant vers le Nord. Nous remettons alors le cap au Sud, signalant par radio notre intention de procéder au sauvetage. A **14h13 UTC**, Seabird (qui est aussi sur zone) nous signale que l'embarcation a été interceptée par les Libyens qui ont mis le feu à la précédente

embarcation. Nous remettons donc le cap au Nord et ce n'est que le soir que nous sommes informés par les garde-côtes italiens que nous devons débarquer nos rescapés à Ortona. Ce port se trouvant à 5 jours de mer et les conditions météorologiques n'étant pas bonnes nous protestons et demandons un port plus proche mais cette demande restera lettre morte (ainsi que toutes celles qui suivront).

Le **28 novembre**, il s'avère impossible de traverser sans danger le golfe de Taranto avec 85 personnes dormant sur le pont et j'informe les garde-côtes qu'il faut que je me mette à l'abri sous le cap Rizzuto où nous passons une bonne nuit ainsi qu'une bonne matinée en attendant que le vent se calme.

Le **29 novembre, à 13h20 UTC** nous remettons en route et poussons la machine, heureusement bien aidés par les vents portants le long de la côte adriatique. En effet les températures tombent au fur et à mesure que nous montons au Nord et la situation sur le pont devient de plus en plus inconfortable pour les rescapés.

C'est finalement le **1^{er} décembre à 15h45 UTC** que nous amarrons à quai à Ortona. Les rescapés sont rapidement débarqués et orientés vers des camps se trouvant en Ombrie. Je passe la soirée à la capitainerie du port pour faire ma déposition et notamment pour expliquer de manière circonstanciée pourquoi il m'est impossible de communiquer avec les pseudos garde-côtes libyens. Les garde-côtes italiens sont très compréhensifs mais interdiction m'est faite de quitter le port.

Le lendemain, **2 décembre**, je suis de nouveau convoqué à la capitainerie et suis informé par écrit que le fait de ne pas avoir communiqué avec les garde-côtes libyens est contraire au décret Piantadosi du 21 octobre 2020 et que par conséquent le procès-verbal va être transmis à la préfecture de Chieti. Il m'est de nouveau signalé qu'il m'est interdit de quitter le port.

Le **9 décembre**, je suis de nouveau convoqué à la capitainerie et je suis informé que la préfecture a décidé de m'infliger une amende de 10 000 euros ainsi que 20 jours de détention administrative pour le navire. Une demande pour un voyage unique vers Syracuse (notre port d'attache) est aussitôt envoyée.

Le **12 décembre**, nous sommes autorisés à déplacer le navire vers Syracuse (ce qui arrange bien les autorités locales qui n'ont pas beaucoup de places à quai disponibles et ont été obligées de nous envoyer au mouillage). Les jours de transit seront ajoutés aux 20 jours de détention.

Le **15 décembre à 07h36 UTC** nous sommes amarrés à quai à Syracuse. TPLM

EUROPEAN MARITIME SAFETY CONFERENCE / SAFETY FIRST

LE 8 DÉCEMBRE 2025, EMSA, LISBONNE, PORTUGAL

Suite à la parution de son rapport européen sur la sécurité maritime, l'EMSA a organisé une conférence à laquelle ont participé le président de CESMA, le capitaine DIMITROV, et le secrétaire général, le capitaine ARDILLON, le 8 décembre 2025 à l'EMSA à Lisbonne.

Le rapport (en 24 langues) est téléchargeable sur le site de l'EMSA :

www.emsa.europa.eu/publications/item/5596-emsafe-2025-in-24-eu-languages.html



La journée a commencé par les mots de bienvenue de **Mme Maja MARKOVČIĆ KOSTELAC**, directrice exécutive de l'EMSA. Suite à celle de 2022, 2025 voit se tenir la 2e conférence sur la sécurité maritime, baptisée Safety First. La sécurité est toujours d'actualité. Le rapport EMSAFE n'est pas une compilation de statistiques, il reflète le travail collectif de tous ceux qui s'efforcent de maintenir la réputation de l'Europe en tant que leader mondial en matière de sécurité maritime.

Trois ans et demi après le rapport 2022, post pandémie et invasion illégale de l'Ukraine par la Fédération de Russie, les tensions géopolitiques et les menaces à la sécurité se projettent sur presque toutes les régions du monde, sapant l'ordre maritime international fondé sur des règles, ce qui est crucial pour le commerce entre les nations et les régions. Dans le même temps, le secteur maritime

continue d'évoluer rapidement : les nouvelles technologies, les carburants alternatifs, les systèmes autonomes et les transitions vers des transports plus écologiques façonnent le fonctionnement des navires et la manière dont les régulateurs doivent réagir.



Ce rapport montre des améliorations dans la prévention des incidents, une surveillance plus rigoureuse de l'exploitation des navires et une application plus stricte des normes internationales. On constate une réduction de 16% des accidents enregistrés depuis 2019, et une diminution du nombre de décès. Les efforts d'inspection par l'État du port dans l'UE se sont intensifiés, contribuant ainsi aux efforts globaux visant à réduire les navires de qualité moindre des eaux de l'UE. Mais il y a toujours les défis liés aux éléments humains, au vieillissement des navires, en particulier les navires à passagers, et la complexité apportée par les nouvelles technologies.

La transition vers des carburants à émissions faibles, voire nulles, introduit de nouveaux types de risques. L'extrême vulnérabilité des navires de pêche est un autre problème. Ces navires représentent 70 % du nombre total d'accidents enregistrés chaque année, et 60 % du nombre total de navires perdus. De plus, et inchangé par rapport à 2022, 25 % des déficiences des PSC sont liées à l'élément humain et aux conditions de travail. Le secteur maritime connaît une profonde transformation, technologique et durable, qui doit garder la sécurité au cœur de ses travaux.

Ensuite, **M. Apostolos TZITZIKOSTAS**, commissaire européen chargé des transports et du tourisme durables, via un message

enregistré, a prononcé ce qui suit : la sécurité reste la priorité absolue dans le transport, mais dans la réalité géopolitique actuelle, sûreté et sécurité vont de pair. Les menaces hybrides, les cyber-risques croissants et la montée en puissance de flottes fantômes qui opèrent en dehors des normes internationales mettent nos eaux en danger, compromettent la protection de l'environnement, affaiblissent les efforts de sanctions au niveau mondial et, en fin de compte, déstabilisent l'ordre maritime fondé sur des règles. Nous devons veiller à ce que le système maritime européen soit non seulement sûr, durable, mais également résilient et pleinement préparé à répondre à des pressions sécuritaires de plus en plus grandes, sophistiquées et complexes. L'UE est et doit rester à l'avant-garde du transport maritime propre, sûr et responsable. Cela couvre les exigences des États de pavillon, le contrôle par l'État du port, les enquêtes sur les accidents maritimes et la pollution provenant des navires, tout en modernisant le règlement fondateur de l'EMSA. L'EMSA contribue à garantir que l'Europe reste vigilante, coordonnée et capable d'agir de manière décisive dès que des risques apparaissent.

M. Arsenio DOMINGUEZ VELASCO, secrétaire général de l'OMI, a commencé par quelques mots sur les marins de l'Eternity C, libérés quelques jours auparavant. Le rapport EMSAFE confirme l'analyse que l'OMI effectue sur les aspects de sécurité du transport maritime. L'une des principales conclusions est bien entendu la performance en matière de sécurité et la réduction des incidents, même s'il y en a encore trop. La sécurité incendie et l'élément humain restent parmi les principales causes de ces incidents. Le rapport souligne que les navires de pêche présentent les risques les plus élevés, il faut que l'Accord du Cap entre en vigueur.

L'Europe manque encore de capitaines et d'officiers qualifiés, et en ce qui concerne les gens de mer internationaux, ils sont confrontés à plusieurs défis pour entrer

et travailler dans le secteur maritime, car soumis à des restrictions de visa. C'est la raison pour laquelle l'OMI travaille en étroite collaboration avec l'Organisation internationale du travail et les organisations internationales de migration. Pour attirer la nouvelle génération, nous devons également investir dans les services, et dans les installations fournies à bord des navires.



L'OMI a récemment signé le projet Safe Horizon avec l'UE. L'un des principaux objectifs de ce projet est de lutter contre la violence à bord, notamment le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel. En 2026, nous commencerons la révision de la convention STCW, pour une durée de 4 à 5 ans.

Parmi les questions émergentes du rapport, il y a la décarbonation. Elle doit être sûre et sécurisée, sinon elle ne se concrétisera pas, notamment en ce qui concerne les exigences de formation pour les nouveaux carburants alternatifs et les nouvelles technologies, principalement les batteries pour lesquelles l'OMI n'a pas encore finalisé de lignes directrices ou de réglementations obligatoires. L'OMI cherche également à aborder le nucléaire pour tous les aspects de sécurité.

Le code MASS va être finalisé l'année prochaine, avec les aspects sécurité et cybersécurité.

Zones de navigation sous-normes : la flotte fantôme en fait partie car elle comporte des navires qui ne respectent pas la réglementation. On constate également une augmentation des enregistrements frauduleux qui pourraient s'appuyer sur un mauvais contrôle de l'État du pavillon. Ces navires représentent un danger pour la sécurité ; il faut plus d'inspections, mais aussi plus d'exigences sur l'éducation et la formation.

Ensuite, **M. José Manuel FERNANDES**, ministre de l'Agriculture et des Affaires maritimes du gouvernement portugais, a pris la parole. Le transport maritime est essentiel pour l'économie mondiale. Il est donc fondamental que l'État côtier, l'État du port et l'État du pavillon garantissent que la sécurité soit au premier plan des

préoccupations afin de contribuer également aux déplacements pacifiques que ce soit dans nos eaux nationales ainsi que dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale. La vaste zone économique exclusive du Portugal, la troisième plus grande de l'UE, est essentielle pour les routes commerciales. Les câbles sous-marins et les flux d'énergie renforcent cette importance et intègrent une approche sur la manière dont le Portugal aborde la sécurité maritime. La sécurité est la condition préalable au développement économique durable. Notre zone nationale de responsabilité SAR s'étend sur environ 6 millions de kilomètres carrés, ce qui nécessite un engagement important de la part des moyens opérationnels. En 2024, la marine portugaise a enregistré 4 337 opérations SAR, permettant de sauver 9 080 vies. Par ailleurs, la sécurité maritime constitue la première ligne de défense contre la pollution. Compte tenu de la sauvegarde de la biodiversité et des ressources marines, la prévention des accidents et la préparation à la lutte contre la pollution sont des éléments centraux de la sécurité et cruciaux pour la durabilité environnementale. Le Portugal est activement engagé dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée par le biais de la coopération internationale. Le renforcement de l'inspection est crucial.

La décarbonation du secteur maritime est une opportunité pour le Portugal et tous les pays d'innover et d'investir. La décarbonation présente des défis de sécurité spécifiques, pour les nouveaux carburants et technologies affectant la logistique portuaire. Le Portugal approuve la zone de contrôle des émissions dans l'Atlantique Nord-Est.

La sécurité est un investissement stratégique qui soutient le développement de l'économie bleue et la durabilité environnementale. Seul un environnement maritime sûr permet d'attirer des investissements vers des secteurs tels que l'aquaculture, le tourisme côtier, le transport maritime et les énergies renouvelables offshore. Trois piliers sont importants : compétitivité, cohésion et durabilité.

Mme Rikke Wetter OLUFSEN, directrice générale adjointe de l'Autorité maritime danoise, a déclaré que le transport maritime évolue rapidement, et avec les nouvelles technologies, un paysage géopolitique changeant et des objectifs environnementaux ambitieux, il faut agir ensemble. La mer Baltique, zone maritime particulièrement sensible, est une région où la sécurité, la protection de l'environnement et la conscience géopolitique se rejoignent de manière très concrète. La sécurité et la

compétitivité allant de pair, il est essentiel que l'UE maintienne une position forte en termes de transport maritime de qualité selon trois aspects cruciaux :

- Facteur humain et conception centrée sur l'humain
- Digitalisation et utilisation des données
- Approches adaptables des mesures de sécurité des actifs.

La sécurité dépend souvent du jugement, des routines, des compétences et de la culture des personnes qui travaillent en mer et à terre, et la conception du navire favorise l'interaction avec les gens de mer à bord. Alors que la numérisation, les nouveaux carburants et les systèmes automatisés font désormais partie des opérations quotidiennes, il reste essentiel que l'humain reste au centre de l'attention et que la conception des navires soit véritablement centrée sur l'humain.

Nous devons saisir l'opportunité de la mise en œuvre du paquet sécurité maritime européen pour renforcer notre collecte et notre utilisation de données, nos outils numériques et notre approche commune de la sécurité maritime en tant qu'États du pavillon, États côtiers et du port, tels que les certificats numériques, les systèmes de reporting numérique et autres services. Cela est essentiel à mesure que le secteur devient plus connecté et plus dépendant d'informations numériques fiables. Pour cette raison, la cybersécurité et la résilience opérationnelle doivent être parties intégrantes de la sécurité maritime.

La situation géopolitique a radicalement modifié la situation des risques maritimes. Certaines parties de la flotte mondiale fonctionnent désormais avec moins de transparence.

Le troisième aspect concerne la manière dont nous maintenons notre opinion, notre compétitivité et notre sécurité en mer dans un monde où les règles et la réglementation sont toujours à la traîne et où, dans le même temps, la technologie et les modèles opérationnels évoluent rapidement. Aujourd'hui, la sécurité maritime est façonnée par de profonds changements technologiques et une complexité croissante. Nos méthodes d'évaluation des risques et de conception de mesures de sécurité doivent être flexibles, fondées sur des données et réactives. Les nouveaux carburants, les nouveaux systèmes énergétiques, les matériaux alternatifs et les opérations de plus en plus numériques apportent de nouvelles opportunités, mais aussi de nouveaux risques. Une approche pertinente d'évaluation de la sécurité est donc essentielle pour garantir que nous abordons les défis émergents avec le même sérieux que les risques de sécurité traditionnels.

■ POINTS CLÉS DU RAPPORT SUR LA SÉCURITÉ MARITIME EUROPÉENNE, PAR M. SANTIAGO ENCABO, CHEF DE L'UNITÉ DE SÉCURITÉ, EMSA.

Le rapport EMSAFE, principales tendances en matière de sécurité au niveau de l'UE, couvre la période de cinq ans allant de 2019 à 2023, en extrait les informations les plus pertinentes provenant de toutes les sources pour en donner un aperçu global de la situation de la sécurité maritime dans l'UE. Les données proviennent de la Commission européenne, ETF (Association européenne des travailleurs du transport), SEA Europe (Shipyard & Maritime Equipment Association), IACS (International Association of Classification Societies), ECSA (European Community Shipowners' Association), IUMI (International Union of Maritime Insurance), CLIA (Cruise Lines International Association), EMPA (European Maritime Pilots' Association). La construction navale : pour la période 2019-2023, dans le monde, il y a une augmentation de 7,6 % pour 13 343 navires construits tandis que dans l'UE, il y a une diminution de 1,2 % pour un total de 1 008 navires construits, ce qui a évidemment une influence sur les fabricants d'équipements de l'UE.

La flotte existante sur la même période montre dans le monde une augmentation de 6 % pour 103 029 navires, et pour l'UE (États membres) une diminution de 2 % pour un total de 13 009 navires.

À contrario, la flotte des navires à passagers immatriculés dans les États membres de l'UE a augmenté de 1,9 % au cours de la même période. Et les navires Ro-Pax de l'UE représentent 30 % des Ro-Pax et des embarcations à grande vitesse (HSC) mondiales, pour 50 % du tonnage brut, mais avec un âge moyen de 29 ans, ce qui signifie que cette augmentation n'est pas due aux nouvelles constructions.

Première ligne de défense : l'État du pavillon.

Les administrations délèguent de plus en plus ces tâches à d'autres organismes (ROs). Le rapport révèle qu'environ 80 % des enquêtes et 2/3 des certificats sont déjà délégués. Et sur un total de 110 ROs pour lesquels il existe une délégation de pouvoir, 11 seulement sont des ROs de l'UE appartenant à l'IACS. Cependant, il est important de noter que ces 11 ROs regroupent plus de 75 % de la flotte mondiale et environ 95 % du tonnage, ce qui est rassurant sur le niveau de sécurité global.

Deuxième ligne de défense :

le système de contrôle par l'État du port.

Le rapport montre qu'en 2023 nous avons eu environ 900 000 escales vers les ports de l'UE (30 % de plus qu'avant la pandémie en raison du trafic intérieur). 22 % des escales sont effectuées par des navires battant pavillon non européen. Et comme le système PSC divise les pavillons en trois catégories selon les performances de sécurité, du blanc pour le meilleur au noir pour le pire, il s'avère que contrairement au rapport précédent, il y a une tendance croissante du nombre de navires de la liste grise faisant escale dans les ports de l'UE, en raison du transfert de l'un des plus grands pavillons mondiaux vers la liste grise. Les PSC dans l'UE représentent plus de 14 000 inspections annuelles. Les déficiences par principales conventions sont : SOLAS (56 %), MLC (19 %), MARPOL (10 %), ISM (5 %), Lignes de charge (5 %), STCW (4 %) et Colreg (1 %). Cela signifie que la plupart des défauts constatés lors de ces inspections sont liés à la sécurité, en particulier à la convention SOLAS. Mais il est également important de noter que près de 25 % des défauts sont liés à l'élément humain (STCW et MLC) et 10 % de nature environnementale. Ces 14 000 inspections annuelles se traduisent par 30 % de détentions supplémentaires en 2023 par rapport à avant la pandémie. Il faut comprendre s'il s'agit d'une situation due aux difficultés rencontrées par le transport maritime dans l'entretien des navires pendant la période pandémique ou s'il existe une raison plus systémique.

Troisième ligne de défense :

les visites et inspections de l'EMSA.

Cela fait référence au processus de vérification de la mise en œuvre de la législation de l'UE relative à la sécurité maritime et plus particulièrement aux visites que l'EMSA effectue pour le compte de la

Commission européenne. À noter que ces visites ne se limitent pas aux seuls États de l'UE, le transport maritime étant mondial et les décisions prises ailleurs affectent également l'UE.

Le rapport montre également, tendance positive, une diminution de 16 % du nombre d'incidents signalés par rapport à la période 2019-2023, ce qui pourrait être dû à la pandémie ayant entraîné une baisse de transports.

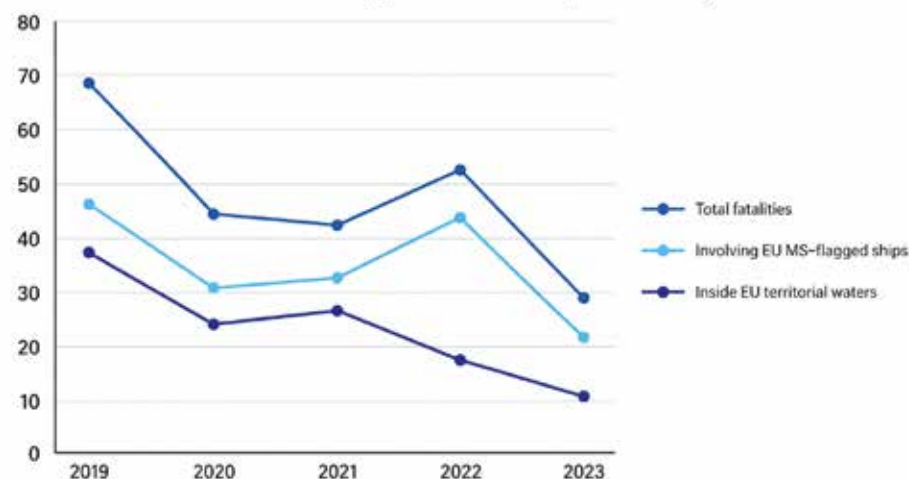
De plus, la tendance à la baisse des décès constatée dans le précédent rapport semble se poursuivre :

En ce qui concerne l'État côtier en particulier pour l'activité SAR, le nombre d'opérations signalées montre que les navires de pêche restent les navires les plus nombreux nécessitant une assistance.

En ce qui concerne la communication, il est important d'examiner les opportunités que le nouveau système VDES (VHF Data Exchange System) apportera au transport maritime tout en améliorant la sécurité de la navigation et des communications. La digitalisation et l'automatisation créent une nouvelle ère de modèles économiques ayant des conséquences techniques, opérationnelles, juridiques, humaines et infrastructurelles. La digitalisation permet aussi d'améliorer les conditions de travail en facilitant les formalités déclaratives, etc.

Un autre changement, avec une implication plus immédiate, concerne la décarbonisation. Parmi les différents carburants alternatifs envisagés, le plus populaire est le GNL (5 fois plus de navires en opération en 2025 vs 2019). En ce qui concerne l'ammoniac (au moins 35 navires seront livrés jusqu'en 2029), cette année a vu l'installation du premier moteur à combustion interne à bord, mais l'ammoniac est corrosif et très toxique et les mesures de sécurité doivent

Total fatalities reported to EMCIP (2019–2023).



Source: EMCIP (EMSA)



tenir compte de ces dangers. L'utilisation du méthanol est une réalité avec 75 navires en opération et plus de 300 à livrer d'ici 2029, la plupart étant des porte-conteneurs, mais son point d'éclair est bas et il est également très toxique. En ce qui concerne l'hydrogène, 3 navires en opération et 10 à livrer en 2026, les enjeux de sécurité importants sont liés à l'inflammabilité et à l'explosivité. Enfin, les biocarburants constituent une alternative très intéressante à court terme en raison de leurs similitudes avec les carburants traditionnels et des adaptations limitées nécessaires à bord. Les batteries, technologie d'alimentation différente, représentent plus de 1 000 navires en activité, ce qui présente des défis en matière de sécurité incendie qui doivent être résolus.

Quant aux piles à combustible, les navires sont peu nombreux, 8 en service et 23 livrables d'ici 2029.

Enfin les conditions de travail représentent 25 % des déficiences du PSC (notamment MLC Title 4). Et de nouvelles compétences sont nécessaires pour la reconversion et le perfectionnement (MASS et carburants alternatifs). Et il y a toujours une diminution du nombre de capitaines, d'officiers et d'équipages disponibles dans la flotte de l'UE, qu'ils soient ressortissants de l'UE ou de pays tiers.

■ TABLE RONDE 1 : LA SÉCURITÉ AU CŒUR DU SECTEUR MARITIME

Modératrice : **Mme Barbara SELLIER**, Commission européenne, Chef d'unité Sécurité maritime, DG Mobilité & Transport

Question : Quels sont les défis auxquels nous sommes confrontés actuellement et comment pour les États membres faire plus avec moins de ressources ? Comment la numérisation peut-elle y contribuer ?

Pour **M. Arkadiusz MARCHEWKA**, secrétaire d'État à l'économie maritime de Pologne, la sécurité maritime est devenue un investissement stratégique essentiel pour la

stabilité économique et la sécurité énergétique dans la région de la mer Baltique et les défis auxquels nous sommes confrontés sont systémiques. Premièrement, l'intensité du trafic continue de croître et les infrastructures critiques sont de plus en plus concentrées. La mer Baltique est l'une des zones maritimes les plus utilisées au monde et elle est vitale pour le secteur énergétique, le commerce et la défense de l'Europe. Deuxièmement, les conditions météorologiques deviennent de plus en plus imprévisibles, nécessitant de nouveaux modèles d'évaluation des risques et des systèmes de surveillance plus efficaces. Troisièmement, la résilience des infrastructures est essentielle ; la région dépend de chaînes d'approvisionnement variables, de ports efficaces, d'une capacité de transport suffisante et d'une solide protection des câbles, pipelines et installations offshore. Pour la mer Baltique, l'ampleur des menaces hybrides et des attaques de la Fédération de Russie contre les infrastructures critiques constitue un défi majeur. Les activités de la flotte fantôme constituent une menace réelle non seulement pour les infrastructures critiques mais également pour l'environnement. La sécurité de la mer Baltique est aussi une question économique et ces trois points représentent un défi majeur.

Question : Comment les États du pavillon de l'UE peuvent-ils améliorer leur profil de sécurité et comment cela peut-il promouvoir votre pavillon ? Dans quelle mesure les certificats numériques peuvent également donner un avantage à votre pavillon ?

M. Ivan TABONE, Secrétaire général de la navigation et des marins, direction de la marine marchande, Malte, a répondu que la performance des pavillons européens est plutôt bonne, même si améliorables. Plus de sécurité égale plus de tonnage à l'UE. La culture de la sécurité est un moyen de commercialiser le pavillon. Concernant la sécurité, il existe deux approches : réactive et proactive. La partie réactive concerne l'enquête sur l'accident, donc les leçons apprises et les commentaires associés qui conduisent à une action proactive pour

garantir que l'histoire ne se répète pas. Mais il doit y avoir un équilibre entre être compétitif et être conforme ; ne pas être trop proactif, car cela crée un décalage entre les pavillons.

En ce qui concerne les certificats numériques, c'est ce dont l'industrie a besoin en raison de la rapidité avec laquelle on reçoit un document ou le certificat, et cela donne aussi une certitude quant à l'authenticité du certificat, ce qui est utile pour qu'ils soient stockés et partagés entre les parties intéressées.

Question : En France, la même administration englobe le transport maritime et la pêche. Comment le paquet révisé de sécurité européen va-t-il améliorer la situation et quel type de soutien les États membres doivent recevoir ?

Pour **M. Eric BANEL**, directeur général des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture, France, pour évaluer l'importance du paquet sécurité, il faut garder à l'esprit d'où l'on vient. En Europe, nous avons payé un lourd tribut à la pollution marine. Nous connaissons l'impact du manque de sécurité sur nos côtes, sur notre industrie, mais aussi sur nos écosystèmes. La sécurité n'est pas statique, elle évolue et nous devons nous y adapter.

Pour les carburants alternatifs, il faut trouver une solution en cas de pollution en mer, donc inventer de nouveaux procédés, en particulier pour l'énergie nucléaire.

Concernant la digitalisation, nous avons besoin d'outils communs. Les attentes sont nombreuses sur les outils de reporting d'inspection, comme sur la base de données d'informations sur les navires. Cela aidera à délivrer des certificats électroniques et améliorera le service envers l'industrie.

La formation est une clé, pour les carburants alternatifs, dans toutes les capacités dont nous disposons et le partage des bonnes pratiques.

En ce qui concerne la pêche, et c'est important parce qu'il y a toujours un nombre considérable de victimes et de décès en mer, l'Accord du Cap doit être signé. Il s'agit d'une compétence nouvelle car le champ d'application du PSC sera étendu aux navires de pêche de plus de 24 mètres.

Nous sommes confrontés à de nouveaux types de pollutions liées aux carburants alternatifs et nous avons besoin d'une évaluation généralisée des risques sur le littoral européen, de toutes sortes de pollutions, d'accidents ou de rejets illégaux. L'EMSA doit nous aider à développer le CISE (cadre commun de partage d'informations). La France a une double responsabilité : la première est que nous sommes un très grand État côtier et un État du port et que nous devons nous rappeler que l'Europe n'est pas seulement continentale mais étendue aux territoires ultra-marins ; le deuxième est que nous comptons certains des plus grands acteurs maritimes mondiaux, armateurs et chantiers navals. Cela nous force à donner la priorité à la sécurité.

Question : L'UE dispose d'un cadre de sécurité très solide. Est-ce un atout stratégique, par rapport à d'autres régions du monde ?

M. Thomas KAZAKOS, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), convient que le bilan de sécurité européen est le plus élevé au monde, et aligné sur le système réglementaire international. La sécurité est avant tout une fin, mais elle doit être appliquée autant que possible au niveau international. Cela peut également être considéré comme un atout stratégique et constitue un encouragement pour d'autres régions, mais dans le cadre international. Pour que le transport maritime reste durable et compétitif, nous devons penser, parler et agir à l'échelle mondiale.

Si l'on considère le plus grand défi du transport maritime aujourd'hui, la plupart des personnes extérieures au secteur diront qu'il s'agit de la décarbonation. Pour moi, le plus grand défi du transport maritime est l'érosion évidente du cadre réglementaire international et c'est sur cela que nous devons tous prêter attention et travailler en très étroite collaboration. La Dark Fleet est un exemple de cette érosion.

Toutes les mesures de sécurité ou de formation doivent être vues de manière globale. En tant qu'industrie peu importe d'où vous opérez. Pour des raisons de performance, il faut étendre le système de PSC non seulement sur une base régionale mais sur une base mondiale.

Question : Comment voyez-vous la sécurité en termes de compétitivité ?

Pour **M. Thomas KAZAKOS**, la sécurité est un investissement, non un coût, mais il y a besoin d'un cadre réglementaire qui



permette de le faire de manière transparente, équitable, appropriée, exécutoire et réglementée. Et la sécurité, au point de vue financier, permet d'éviter toute dépense, par dommage inutile.

M. Arkadiusz MARCHEWKA est tout à fait d'accord sur le fait que la sécurité est un investissement. Et la numérisation, devenue le fondement de la sécurité maritime moderne, est le moyen pour améliorer la sécurité, en fournissant une connaissance partagée de la situation en temps réel. Les informations provenant de la voix, des drones et des modèles météorologiques créent une image maritime unifiée. Cela réduit le temps de réponse de quelques heures à quelques minutes et permet de détecter la manipulation des données. Les technologies numériques réduisent également les charges administratives et renforcent la protection des infrastructures critiques telles que les câbles et les installations offshore. La numérisation augmente également l'efficacité administrative, l'intégration de plusieurs sources de données facilitant l'identification des navires à haut risque et une meilleure protection de l'environnement marin, cela réduit les erreurs et augmente la résilience des chaînes d'approvisionnement.

Selon **M. Eric BANEL** tous les armateurs sont à considérer comme intelligents, écologiques et responsables. La sécurité constitue un atout stratégique pour tout État membre de l'UE. L'objectif, être plus vert et plus sûr, est important et fait partie de l'industrie : capacité à développer nos propres chantiers navals, notre propre industrie, notre propre innovation, nos propres acteurs en Europe.

Sur le fond, **M. Ivan TABONE** est d'accord. La sécurité est un investissement car investir dans la sécurité, c'est investir dans l'avenir. Mais nous devons nous efforcer d'obtenir cela au niveau mondial, et pas seulement au niveau régional, même si l'UE est reconnue pour être le protagoniste de la sécurité au plus haut niveau. Le transport maritime est une activité internationale et non régionale.

Question : Il y a une augmentation du programme pour la recherche, l'océan, la sécurité maritime, la numérisation et la décarbonisation. En utilisant le fonds de

compétitivité pour les investissements, nous parlons de compétitivité, de développement économique, de cohésion durable et de défense. Mais cela ne peut pas être une stratégie nationale. Avec moins, nous pouvons faire plus si nous agissons ensemble.

Selon **M. Thomas KAZAKOS**, l'ICS demande, en tant qu'industrie, et afin pouvoir investir davantage à partir de nos propres ressources, de disposer d'un cadre réglementaire permettant de montrer que cette industrie est compétitive, c'est-à-dire rentable à long terme. D'autres industries bénéficient d'un investissement beaucoup plus attractif. Il faut un cadre pour investir. On ne peut pas demander à l'industrie d'investir sans savoir quel sera le rendement, non pas en termes financiers mais en termes de durabilité.

M. Eric BANEL répond que c'est aussi une question qui s'adresse à la Commission. Pour la décarbonation, il y a l'ETS (European Trading Scheme), et cela fait partie de notre responsabilité en tant qu'États membres, même si ETS a plus un aspect régional.

Pour **M. Thomas KAZAKOS**, il s'agit d'un développement régional, mais le transport maritime est mondial. Cela ne devrait pas concerner uniquement les pays développés mais le reste du monde, même si l'Europe montre la voie.



Une partie de l'assistance

■ TABLE RONDE 2 : SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS – UN DÉFI EUROPÉEN

Modérateur : **Dr Ilias BISSIAS**, professeur adjoint de gestion du transport maritime, Université de la mer Égée

Question : Quels sont les principaux défis de sécurité pour les navires à passagers hors croisière ?

M. Michael VALSAMAS, directeur de la conception et de la construction des navires au ministère des Affaires maritimes et de la politique insulaire de Grèce, a répondu qu'en Grèce, en raison de ses nombreuses îles et de son vaste réseau de passagers et de services, la sécurité des navires n'est pas un sujet abstrait. Ces navires sont essentiels pour les citoyens et l'économie. Les principaux défis posés aujourd'hui à la sécurité des navires à passagers se répartissent en quatre domaines. Premièrement, la flotte vieillissante, en moyenne de 29 ans, et en particulier dans les services nationaux et insulaires, l'importance d'un bon entretien, d'enquêtes ciblées et d'inspections non annoncées. Le renouvellement de la flotte prend du temps et nécessite des investissements conséquents. Deuxièmement, il y a la complexité. Les très grands navires de croisière et ropax concentrent à bord des milliers de personnes et des systèmes hautement intégrés. L'évacuation et la gestion des foules, la sécurité incendie et l'intégration des systèmes deviennent toutes plus exigeantes. Les ports et les centres SAR doivent être prêts à faire face à un incident majeur impliquant un très gros navire à proximité du rivage. Troisièmement, la transition verte et numérique, carburants alternatifs, batteries, piles à combustible, systèmes numériques et automatisés, offre des gains environnementaux, mais modifie le risque à bord. De plus pour les services insulaires et côtiers, cela entraîne une forte dimension financière pour décarboner et moderniser, sans rendre les billets inabordable. Et quatrièmement, la réglementation, sur laquelle repose la sécurité, dépend tout autant des administrations de pavillon, des concepteurs des navires, et des équipages compétents. Plus les États du pavillon délèguent de tâches aux ROs, plus il est crucial de veiller à ce que l'expertise technique et la surveillance ne soient pas affaiblies mais renforcées.

Selon **M. Charles DARR**, président et chef de la direction de CLIA (Cruise Lines

International Association) Global, la sécurité n'est pas une destination, mais un voyage continu. Dans le secteur des croisières, on ne parle pas trop de ce qui est fait, car ce n'est pas une bonne stratégie marketing que de rappeler aux gens que les risques existent. La sécurité est fondamentale dans ce secteur : 35 millions de passagers transportés par an dans le monde, dont environ un tiers sur des navires déployés en Europe. Entre 2009 et 2023, il y a eu une augmentation annuelle moyenne de 9 % des incidents opérationnels survenus alors que la capacité a été doublée pendant cette période.

Pour **M. Christophe TUTGAT**, secrétaire général de SEA Europe (Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe), la sécurité est une question de prévention des accidents et aussi d'atténuation des effets en cas d'accident. Il faut désormais considérer la sécurité dans les contextes de décarbonation, des carburants alternatifs et de la numérisation. La cybersécurité est également un risque pour la sécurité des chantiers navals et des équipementiers. Les risques sont plus importants, ceci dû à la digitalisation et à la décarbonation. Pour exploiter un navire en toute sécurité avec du personnel, la formation, et le perfectionnement constituent un défi très important.

Question : Comment gérer l'âge de la flotte ?

Selon **M. Michael VALSAMAS**, le problème n'est pas l'âge lui-même, mais la manière dont nous gérons les risques tout au long du cycle de vie du navire. Les règles internationales et européennes constituent une base commune solide. Puis, en ce qui concerne la Grèce, des mesures nationales supplémentaires sont introduites pour les navires desservant nos îles, comme par exemple un très grand nombre d'inspections imprévues en fonction du risque, de l'historique opérationnel et du profil de service. Une flotte vieillissante reste ainsi compatible avec les attentes en matière de sécurité et d'environnement.

Pour le secteur des croisières, **M. Charles DARR**, a précisé qu'actuellement la flotte de croisière de navires océaniques, soit plus de 300 navires, a une moyenne d'âge de 14,8 ans, avec un carnet de commandes de 81 navires, la quasi-totalité étant destinée aux chantiers européens.

Cependant si, comme il est dit, 80 % des accidents sont dus à des facteurs humains, il n'y a généralement jamais une seule cause d'accident. Il faut prendre en compte les éléments du facteur humain tout au long de la chaîne de valeur, depuis la conception jusqu'à la maintenance.

La flotte existante est composée d'environ 1/3 de petits navires (inférieurs à 1 000 passagers), 1/3 de navires moyens (jusqu'à 3 000 passagers) et 1/3 de grands navires (plus de 3 000 passagers). La taille du navire n'est pas un déterminant significatif des niveaux de sécurité. Il est plus important que le navire soit conçu, exploité et entretenu correctement, un navire âgé de 10, 15, 20 ans ou plus peut être exploité en toute sécurité.

Question : La sécurité, c'est aussi la question des navires modernes, technologiquement innovants, utilisant des carburants alternatifs, des batteries, transportant des voitures électriques, etc. L'Europe a-t-elle toujours un avantage concurrentiel au profit d'autres parties du monde ?

Selon **M. Christophe TUTGAT**, l'Europe dispose d'un avantage compétitif en matière de complexité, principalement sur les navires de croisière, mais elle est plus en difficulté sur les navires de taille moyenne et petite. Mais un vieux navire bien entretenu peut encore être plus sûr qu'un navire neuf mal entretenu.

Dès sa conception, en tenant compte des de la modernisation de toutes les technologies et des équipements embarqués, il faut rendre le navire aussi sûr, décarboné et numérique que possible, et cela conformément à la législation, internationale, régionale et nationale. C'est pourquoi il nous faut harmoniser ces cadres, ce que l'UE a déjà beaucoup fait. La stratégie industrielle maritime devrait aborder ce problème en rassemblant l'ensemble de l'écosystème.

Question : Comment harmoniser ces législations ?

M. Michael VALSAMAS répond que la sécurité est un processus continu d'adaptation, les nouvelles technologies apportent de nouvelles opportunités, mais aussi de nouveaux risques, ceci pour les navires, les carburants et les cargaisons transportées. Les carburants alternatifs



en sont un bon exemple, en particulier les véhicules électriques sur les navires RoPax qui modifient le profil d'intervention en cas d'incendie et d'urgence des ponts garages. En Grèce, nous avons émis une circulaire sous forme de recommandation visant à renforcer la sensibilisation et la culture de sécurité dans le transport de ces véhicules. L'Europe doit établir un point de référence technique commun, promouvoir la convergence dans l'application des règles de l'UE et faciliter l'échange d'expériences entre les administrations nationales.

Selon **M. Charles DARR**, une stratégie maritime unifiée en Europe est une idée fantastique. Mais la croisière est une industrie mondiale et un tiers des navires peuvent être déployés en Europe, puis hors d'Europe. L'importance de l'uniformité et des réglementations mondiales est cruciale, mais si l'OMI élabore les réglementations mondiales, la mise en œuvre et l'application de ces réglementations est laissée aux États. Et un État du pavillon qui ne fait pas son travail crée des règles du jeu inégales ; inégalité qui peut disparaître avec les inspections PSC.

Question : Les États européens travaillent-ils ensemble pour avoir des navires plus compétitifs ?

Selon **M. Christophe TUTGAT**, les États européens travaillent ensemble, même s'il est possible de faire davantage en tant que chantiers navals européens, entre autres sur les grands ferries et les Ro-Pax où l'Europe a perdu en termes de compétitivité.

Question : Qu'en est-il de la dépendance excessive des États du pavillon, qui conduit à ce que la fonction publique des États du pavillon en Europe perdra son savoir-faire et ses connaissances.

M. Michael VALSAMAS répond que la délégation est un élément essentiel du système de sécurité mondial actuel, mais qu'elle comporte le risque que l'administration perde une expérience pratique si elle sous-traite trop. C'est pour cela qu'en Grèce nous avons fait le choix stratégique de conserver et de développer davantage nos propres compétences techniques en procédant à une approbation légale complète des plans pour les navires à passagers et en effectuant des enquêtes et des inspections. Deux conséquences à cela : la vérification en pratique que les travaux sont effectués comme il se doit ; et pour tout propriétaire qui le souhaite, l'ensemble des certifications réglementaires peut être délivré directement



par le pavillon hellénique sans dépendre d'une société de classification. Sans compter le grand nombre d'inspections inopinées qui constituent un outil important pour le respect de la sécurité mais aussi pour préserver un haut niveau d'expertise technique.

■ TABLE RONDE 3 : TECHNOLOGIES DU FUTUR, SÉCURITÉ DU FUTUR

Modérateur : **M. Jan FRANSEN**, directeur exécutif, Green Award Foundation

Question : D'un point de vue réglementaire, comment peut-on garantir que les normes de sécurité évoluent en fonction des progrès technologiques ? La réglementation actuelle est-elle une entrave, ou stimule-t-elle les innovations techniques ?

Pour **M. Martin ERIKSEN**, responsable du leadership et des opérations en matière de sécurité au Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, l'innovation technique et l'évolution des systèmes réglementaires vont de pair. Cela signifie que les collaborations et les partenariats entre les États du pavillon, les sociétés de classe et les armateurs sont essentiels. La technologie évolue extrêmement vite, 2026 verra le premier navire fonctionnant à l'ammoniac. Quand toutes les parties prenantes se mettent autour de la table, cela permet un mécanisme de retour d'information rapide, surtout s'il existe, comme base de départ, un cadre réglementaire afin que les enseignements soient rapidement transmis aux régulateurs dans le but de faire évoluer ces réglementations pour devenir un code.

Selon **Mme Els CLAEYS**, directrice de la politique de sécurité et d'environnement, Belgique, l'innovation doit venir de l'industrie. Notre rôle en tant qu'autorité de régulation est de faciliter ces innovations en prévoyant un premier cadre réglementaire permettant aux technologies d'évoluer très rapidement. Nous pouvons ainsi permettre à l'industrie de vivre une phase de développement de l'expérience et ensuite, en tant que régulateurs, nous sommes plus flexibles dans la mise à jour de lignes directrices.

Mme Sanna SONNINEN, directrice maritime de l'Agence finlandaise des transports et des communications, a ajouté que si l'on considère le transport maritime autonome, il est extrêmement important de suivre les innovateurs et de les laisser travailler. Cependant les compagnies des navires transitant dans les eaux du golfe de Finlande et de la mer Baltique sont également préoccupées par la façon dont nous survivrons à cette transition où l'ancien et le nouveau coexisteront.

Ensuite, **M. Robert ASHDOWN**, secrétaire général de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), précise, dans le cas de la décarbonation, qu'il existe un facteur externe issu d'un calendrier qui accélère le rythme du changement. Il existe de nouvelles technologies et de nouveaux matériaux, mais sans les connaissances sur lesquelles s'appuyer. Cela rend donc le processus plus long, car il faut souvent revenir aux premiers principes pour essayer de trouver des solutions. L'un des meilleurs moyens de faire face à ce changement rapide consiste à renforcer la coopération, en veillant à rester neutres en termes de nouvelles technologies, en essayant de tirer parti d'outils supplémentaires tels que l'IA ou l'analyse du Big Data. Et à mesure que nous progressons, nous devons peut-être adopter ce qui pourrait être un changement temporaire dans notre approche de la réglementation, mettre plus l'accent sur l'adoption de normes basées sur des objectifs, en les alignant sur des phases d'introduction permettant d'acquérir de l'expérience avant de graver les choses dans le marbre. Il faut de l'expérience et les navires en mer sont importants pour savoir réellement ce qui se passe.

La numérisation est réellement essentielle pour permettre aux régulateurs d'adopter une approche basée sur des objectifs, car elle permet de collecter des données et des analyses significatives pour garantir que les normes mises en place sont effectivement respectées. La numérisation aide l'industrie, car elle est présente dans et sur les navires, mais également dans le processus réglementaire, ce qui permet d'assurer la continuité de l'innovation.

M. Martin ERIKSEN a ajouté que la numérisation s'intègre à tous ces processus : technologie, sécurité ou de l'évolution de la réglementation. Elle permet aussi de s'assurer que la formation et le perfectionnement sont intégrés dans le programme d'études. Sur la question de savoir si les réglementations entravent ou contribuent à faire progresser le progrès technologique,

Mme Els CLAEYS a déclaré que les navires à carburant alternatif et les navires MASS en sont des exemples. Nous avons acquis de l'expérience dans l'utilisation des navires de conception alternative et ce qui est important dans les certifications de ces navires, c'est la coopération étroite avec l'industrie. Nous avons l'habitude de faire des inspections, mais cette approche basée sur ces risques nouveaux est quelque chose de complètement différent et il y a besoin d'un autre type d'expertise. Il faut beaucoup de connaissances techniques, et il y a un besoin de beaucoup de suivi administratif et c'est parfois contradictoire. Une coopération très étroite avec l'industrie, où il existe une grande expertise, est l'un des éléments les plus importants pour faire avancer ces nouvelles technologies et les approches réglementaires.

Mme Sanna SONNNINEN a poursuivi qu'en tant qu'autorité maritime traditionnelle, l'OMI travaille sur les lignes directrices provisoires avec l'industrie, pour les développer puis les publier sous forme de circulaires jusqu'à ce que le code soit disponible.

Question : Certains ports prennent déjà des mesures pour se préparer au ravitaillement des carburants alternatifs. La prochaine étape est-elle de s'assurer les personnes à bord soient également prêtes à gérer ces carburants, en fonctionnement et en ravitaillement ?

M. Robert ASHDOWN a déclaré que l'IACS, cette année, a publié sept résolutions, orientations ou recommandations concernant les carburants alternatifs, les technologies de décarbonation, mais aussi les batteries au lithium ou le captage du carbone. L'IACS veille fortement à ce que le navire, y compris l'équipage, soit en mesure d'utiliser ces carburants en toute sécurité.

M. Martin ERIKSEN a ajouté que lors de l'évaluation des carburants et des technologies depuis la production jusqu'au stockage, toutes les personnes impliquées dans les opérations de soutage sont prises en compte. Et il est essentiel que les principales parties prenantes soient bien préparées et formées.

Mme Sanna SONNNINEN a également ajouté qu'en ce qui concerne les gens de mer et leur formation, l'OMI et STCW ont fait du

bon travail. De plus en plus de marins sont et seront formés. Mais ils passeront d'un navire à l'autre avec un carburant différent et alors, si nous avons des cours séparés pour tous les carburants, le marin finira par ne pas savoir quand son certificat pour le type de carburant utilisé sur son navire est valide. Et dans un avenir pas si lointain, lorsque les carburants alternatifs ne seront plus alternatifs mais habituels, il faudra s'assurer que ces formations soient la formation de base des gens de mer.

Pour **Mme Els CLAEYS**, les gens de mer sont essentiels en matière de sécurité et il est important qu'ils aient une formation spécifique pour ce carburant pour ce navire. Si nous effectuons une évaluation basée sur les risques, elle est vraiment spécifique à ce navire, et nous devrions donc suivre la même ligne lorsqu'il s'agit de permettre aux gens de mer de recevoir une formation pour un carburant spécifique et un navire spécifique, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Dans certains ports, la certification est contestée car les autorités portuaires sont plus exigeantes en matière de risques. Il y a un travail à faire au niveau national, mais aussi à l'UE et à l'OIT, pour parvenir à une harmonisation. Il faut que les informations et la formation requises à Rotterdam ou à Hambourg soient plus ou moins les mêmes. Et c'est la même chose envers les pays tiers, puisque les navires y escalent, il est nécessaire de parler à ces pays pour savoir ce dont ils auront besoin.

Question : Que pouvons-nous tirer d'autres secteurs, par exemple le secteur du transport aérien, et l'utiliser dans un processus de réglementation ?

M. Martin ERIKSEN a un exemple avec un projet, en cours avec le pôle de décarbonation maritime de Lloyd's Register, sur la conception centrée sur l'humain pour les navires alimentés à l'ammoniac. Des choix sur les technologies sont faits en fonction des avantages qu'elles apportent en matière de sécurité, par exemple à quoi ressemble l'interface de cette technologie spécifique pour le marin. L'industrie aéronautique a une longue expérience en matière d'approche de ce type, tout comme l'industrie des engrais et de l'ammoniac qui a beaucoup de capacités, d'expertise et de connaissances en termes de concept de sécurité pour la gestion et la manipulation de l'ammoniac.

Pour **M. Robert ASHDOWN**, les échanges intersectoriels d'informations et d'apprentissages doivent être améliorés. Mais il ne faut pas se contenter de copier les leçons des autres secteurs. Il faut les rencontrer,

cartographier leurs processus et pratiques liés à la sécurité, voir ce qui fonctionne bien pour eux et ce qui peut être transposé au secteur maritime. Nous sommes en retard dans le partage des données. Il y a compétition, avec les problèmes de propriété intellectuelle, mais grâce à l'arrivée de ces nouvelles technologies, il est important de partager et cela inclut tout le monde (classe, armateurs et entreprises). Il faudrait collecter les données sur les presque-accidents, les enseignements tirés et les signes avant-coureurs afin de les intégrer au régime de réglementation. Dans un monde idéal, l'OMI élaborerait une réglementation globale décrivant les données dont elle a besoin pour pouvoir mesurer le succès de cette réglementation, ce qui nécessiterait ensuite un certain compromis de la part des États du pavillon. Les navires seraient alors équipés de capteurs intelligents afin de transmettre des données aux régulateurs. Il est important d'avoir cet échange de données car il sera beaucoup plus difficile pour l'industrie de tirer parti de l'apprentissage si elle ne peut pas utiliser la plus grande quantité de données.

Mme Sanna SONNNINEN est d'accord avec ce qui a été dit, mais il faut garder à l'esprit la propre expérience physique du marin. Un jeune marin qui n'a aucune compréhension de l'hydrodynamique et de l'écoulement du liquide ne comprend pas ce que cela signifie sur l'écran lorsque quelque chose ne fonctionne pas. Encore une fois, c'est une question de formation. Comment former nos futurs marins avec toutes les informations de base pour bien comprendre ce qu'ils voient sur leurs écrans ? Un voyant vert signifie-t-il que la commande a été reçue ou que quelque chose s'est passé ? Tout est une question de formation des gens de mer sur la compréhension du suivi et du contrôle.

Pour **Mme Els CLAEYS**, en matière de sécurité, avant tout, lors de l'introduction de ces nouveaux types d'agréments et de certifications, nous devons être conscients du fait que nous n'introduisons pas un nouveau tigre de papier comme cela s'est produit avec le code ISM où tout semble conforme tant qu'on ne vérifie pas la pratique. Attention à l'impact sur les gens de mer, de nombreuses formalités administratives et listes de contrôle n'améliorent pas nécessairement la sécurité. De plus pour pouvoir réellement se mettre en sécurité à bord des navires, nous avons besoin que tout le monde coopère. Et si l'on regarde la réglementation, il manque presque toujours un acteur important avec un impact sur le financement du navire et un impact opérationnel : les affréteurs. Les inclure dans la réglementation pourrait donner un coup

de pouce à la sécurité, voir les exemples des majors pétroliers effectuant des inspections de vetting.

■ TABLE RONDE 4 : UNE CULTURE DE SÉCURITÉ CENTRÉE SUR L'HUMAIN POUR L'EUROPE

Modératrice : **Mme Katy WARE**, responsable des Affaires réglementaires chez Zodiac Maritime

Question : L'élément humain reste le facteur le plus critique de la sécurité et des performances maritimes, et 25 % des déficiences des inspections PSC y sont liées. Comment impliquer les personnes qui travaillent non seulement sur les navires, mais au sein des entreprises ? Comment faire comprendre à chacun son propre impact personnel sur la sécurité ?

Mme Elpi PETRAKI, présidente de la Women's International Shipping and Trading Association (WISTA International), a répondu qu'il est très important de faire comprendre à chaque individu que la sécurité n'est pour sa propre personne mais pour celle de tout le monde. Et les équipes dirigeantes, à bord ou au sein des entreprises, doivent également faire partie de cette culture de sécurité. En tant qu'humain, la tendance est de devenir trop routinier, trop confortable, et pour être prêts à réagir et nous protéger, nous et les autres, il faut comprendre la raison de la répétition des exercices à bord. La difficulté étant, pour des raisons commerciales sur les navires caboteurs, de réaliser des exercices lors des escales. Il faut savoir perdre une partie de nos bénéfices, car c'est l'équipage qui assure ainsi notre réputation.

Pour **M. Phillip BELCHER**, directeur Marine, INTERTANKO, c'est vrai. Pour les navires pétroliers, grâce à l'implication des affréteurs, la mise en place d'exigences spécifiques a créé un environnement où la sécurité est considérée comme la clé de la performance du navire. De plus les gens de mer heureux se trouvant sur un navire plus sûr, la mise en place de dispositions telles qu'un accès à internet, les aspects sociaux, les contrats et les droits du travail garantissent une valorisation. C'est une approche d'entreprise pour s'assurer que chaque personne comprend l'intérêt dans la sécurité ; tout cela pouvant être annulé rapidement par un gestionnaire autoritaire qui ne respecte pas les mêmes règles.

Question : Quel est l'impact de la santé et du bien-être des gens de mer sur la sécurité ?

Mme Livia SPERA, secrétaire générale de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF), a répondu que la sécurité dépend en grande partie de l'élément humain. Cependant on ne peut pas dire que les équipages soient heureux pour le moment. Les conditions de travail en général devraient être améliorées. Il y a beaucoup de pression sur la compétitivité. Certes, il existe des normes mondiales, nécessaires, mais nous pourrions définir des segments dans lesquels les normes pourraient être plus ambitieuses. Concrètement, quand on regarde le budget alimentaire disponible pour chaque marin à bord, personne, à terre, ne serait en mesure de manger sainement avec ce budget. Par nature, ce travail s'effectue loin de chez soi dans un espace confiné, peut-être avec des collègues que l'on n'aime pas, et avec lesquels on est obligé de rester plusieurs mois d'affilée. Et il y a aussi une question de temps de travail. Suite à un rapport de l'Université maritime mondiale (WMU), il est apparu très clairement que les enregistrements des temps de travail étaient falsifiés pour être en conformité avec la réglementation. Cela signifie de très longues heures et un environnement très difficile, dans lequel la sécurité n'est parfois pas la priorité car il y a une culture du reproche qui prévaut encore.

Mme Camille JEGO, psychologue clinicienne & docteur en psychologie, Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer et aux Marins (CRAPEM) trouve étrange qu'une psychologue parle de sécurité, même si c'est une bonne façon de comprendre à quel point protéger la santé est important pour protéger la sécurité et la sûreté. Parler de bien-être et de troubles psychiatriques n'est pas la même chose, le bien-être ne protège pas contre un risque de pathologie de stress à bord. Les marins sont une population à haut risque de développer des pathologies de stress et cela a un impact sur la sécurité car si on peut améliorer le stress en s'entraînant à reconnaître l'événement dangereux, on ne peut pas par définition prévenir l'événement traumatisant car l'anticipation n'existe pas, et lorsque le système hormonal de stress est épuisé, il devient toxique pour le cerveau et le cœur. À ce niveau de stress, la toxicité de l'hormone du stress vous rend incapable de faire quoi que ce soit. Vous pouvez vous figer lorsque vous êtes confronté à un événement traumatisant, et il est important de comprendre cela même si vous disposez du meilleur processus d'urgence en matière de sécurité.

Question : Comment les activités d'enquête sur les accidents peuvent-elles contribuer à améliorer une culture de sécurité ? Est-il si

difficile d'enquêter sur l'aspect humain du pourquoi plutôt que sur le quoi.

M. Paul MEYERS, président du Cadre de coopération permanent pour les enquêtes sur les accidents, UE, a répondu que le but d'une enquête sur un accident est d'éviter que des accidents similaires ne se reproduisent. En ce qui concerne l'humain, si nous identifions un problème d'alcool, de drogue ou de fatigue, nous ne pouvons pas dire pourquoi cette personne buvait, se droguait, ou était fatigué, ni pourquoi personne n'a vu cette personne avoir un problème. Il a été décidé il y a quelques années d'approfondir les investigations pour identifier le pourquoi avant de recommander la mise en place de barrières de sécurité.

Dans l'avion en venant ici, je pensais à ce qui pourrait être un exemple : le téléphone portable. Les gens de mer ont également leur téléphone à bord, ce qui peut les empêcher de dormir ou les distraire pendant leur quart sur la passerelle. Il y a 20 ans, quand les marins s'ennuyaient, ils dormaient. Mais maintenant, ils jouent sur leur téléphone. Le problème est là, mais quel est le moyen de l'éviter : éducation, législation, blâme ? Qu'en dit le législateur ?

Enfin, quand quelqu'un est identifié comme ayant, disons, un problème d'alcool, on peut bien sûr soulager cette personne, ou essayer de trouver un moyen pour que cette personne dise « j'ai un problème, aidez-moi s'il vous plaît », sans risquer d'être licenciée, voire que les collègues autour de lui identifient le problème et demandent un traitement. La culture de sécurité pourrait évoluer si les gens parlaient librement du problème qu'ils rencontrent.

Pour **M. Phillip BELCHER**, créer un monde juste, c'est quand il y a des enquêtes équitables et ouvertes. Mais parfois, lorsque des gens transgressent les règles, il doit y avoir un élément de punition. Par exemple, les téléphones sur les ponts, les mobiles sur les ponts. Il existe des solutions technologiques utilisées par beaucoup de nos membres qui peuvent bloquer efficacement le signal Wi-Fi sur le pont. Et il devrait y avoir une tolérance zéro pour de telles choses. Il existe un exemple de tolérance zéro lorsque la compagnie dit qu'il ne devrait pas y avoir de boisson alcoolisée à bord. Si un alcoolique classique doit obtenir de l'aide, mais qu'il n'y a peut-être pas de personnes à bord du navire pour lui apporter ce dont il a besoin. Il en va de même pour le harcèlement sexuel à bord. Il devrait également y avoir une tolérance zéro à ce sujet afin que nous puissions avoir une culture juste. Nous pouvons identifier les points qui ne vont pas et qui doivent être corrigés. L'ETF et Intertanko parrainent un

document sur la révision de la convention STCW qui portera sur la formation en matière de genre et de culture, car parfois les gens ne savent pas que ce qu'ils font est mal.

Mme Elpi PETRAKI a répondu que l'industrie maritime a aussi de bonnes choses qu'il convient de mettre en valeur. Cependant, il faut sensibiliser les gens et cela concerne tous les domaines. Il faut faire comprendre aux gens que le maritime est une industrie multiculturelle et que ce qui est bon et normal pour l'un ne l'est pas forcément pour l'autre, donc former, sensibiliser, se parler, y compris dans les bureaux. Qu'est-ce qui est le plus important : gagner plus d'argent ou rendre les gens heureux ?

Pour **Mme Livia SPERA**, il ne s'agit pas de rejeter la faute sur qui que ce soit. L'industrie est diversifiée mais nous ne pouvons nier qu'il y a un problème ; voir aussi le niveau de diabète chez les marins, ainsi que le nombre de marins en surpoids.

Question : En tant qu'État du pavillon, qu'est-il possible de faire pour mettre en œuvre ou encourager ces cultures dans les entreprises ? Et que faire dans le cadre juridique actuel ?

Mme Elpi PETRAKI convient que l'ISM, même si peut-être pas bien suivi, a fixé certaines règles il y a 30 ans. Un point de départ, améliorables, et, si nous regardons le secteur des pétroliers, les États du pavillon suivent des règles plus strictes à bord du navire pour le bénéfice des personnes, même si dans ce cas, ce sont les affrêteurs qui ont imposé des règles plus strictes, avant l'ISM. Le problème est la flotte que nous ne pouvons pas contrôler, que faisons-nous de cette flotte ? c'est une responsabilité des États et c'est pourquoi la communauté internationale est si importante : avoir les mêmes normes en Europe et dans d'autres parties du monde. C'est la responsabilité de chacun, y compris des affrêteurs.

M. Phillip BELCHER ajoute qu'il est dans l'intérêt des armateurs d'assumer leurs responsabilités. Dans l'industrie des pétroliers, il y a la matrice d'équipage (maintenir un certain nombre d'années pour les officiers et

autres membres d'équipage à bord du type de navire). Mais il n'est pas possible de maintenir et d'avoir un emploi continu pour ces gens de mer s'ils ne sont pas bien payés, si l'entreprise ne les nourrit pas bien et ne s'assure pas qu'ils vont bien. 2013 a été la première année sans déversement majeur de pétrole provenant d'un pétrolier, cela n'est pas arrivé par « accident », mais grâce au travail acharné, au dévouement et à l'investissement dans du personnel pris en charge, c'est la première ligne de défense.

Question : Comment, dans une industrie aussi importante pour la sécurité, pouvons-nous permettre et créer un environnement dans lequel les gens de mer se sentent en sécurité pour s'exprimer de manière constructive ? Comment créer cette culture où il est possible de s'exprimer en toute sécurité ?

Pour **Mme Livia SPERA**, la formation est avant tout cruciale. On a parlé de tolérance zéro en cas de manquement de quelque nature en termes de manque de respect ou de harcèlement. Le navire n'est pas différent, sauf que tout ce qui se passe sur un navire est ressenti plus fort car les gens sont toujours ensemble pendant plusieurs mois et loin de chez eux. Les mêmes principes appliqués à terre sont valables sur un navire confronté au défi des équipes multiculturelles.

M. Paul MEYERS ajoute que les enquêtes portent également sur la structure de l'entreprise. Comment les procédures sont-elles mises en œuvre ? Sont-elles mises en œuvre ou y a-t-il juste un livre quelque part qui n'est jamais ouvert ? En cas d'audit, il y a le livre, mais personne ne sait ce qu'il contient. Dans certaines compagnies, il y a un avis invitant les gens à signaler les incidents. Mais quand on en parle, la réponse est que ce n'est pas fait parce que le rapport génère des reproches de la part des supérieurs. Il y a donc là un problème dans la culture de la sécurité, et que la politique peut être modifiée et que le message transmis de haut en bas doit montrer qu'il n'y a pas de risque, pas à craindre d'avoir un problème.

Mme Camille JEGO n'est pas d'accord avec l'idée d'une culture du blâme. Il y a une différence entre le harcèlement et les difficultés à bord. Les marins, humains

confrontés à des environnements défavorables, développent de fortes capacités de résilience, et des études prouvent que les femmes et les hommes réagissent de la même manière face au même facteur de stress. Pour évaluer les conséquences de la réalité du travail, il est important de comprendre que la plus grande capacité qu'ils développent pour lutter contre la peur et le stress à bord, c'est la capacité à se concentrer sur les problèmes et à oublier leurs émotions, car ils doivent être efficaces pour rester en vie. Il n'y a que dans les films que l'on vit un moment vraiment stressant et que tout se passe bien. Mais après une mauvaise météo, après une situation de stress, lorsque les gens de mer arrivent au port, ils sont dans leur stratégie du bord. Et il faut du temps pour faire la transition entre la culture maritime (je suis au large) et la culture terrestre (je suis à terre). Il s'agit d'une culture d'expérience négative et il faut mettre en place les bons outils pour les aider à se protéger de la pathologie du stress.

Question : Qu'est-ce qui peut aider à placer les marins au cœur de la sécurité ?

Pour **M. Paul MEYERS**, si le marin peut dire sans aucune crainte que le travail tel qu'il est conçu n'est pas le travail qu'il doit faire et qu'on ne lui reproche pas, nous nous rapprochons de la culture de sécurité. Ce n'est pas faire tout ce que vous voulez, dire qu'il y a un problème et demander des solutions.

Le dernier mot de **M. Phillip BELCHER** est « Expérience ». Nous avons des gens de mer bien qualifiés, confiants et expérimentés, et beaucoup de gens d'étudiants pour lesquels il faut faire en sorte qu'ils passent du temps en mer afin de nous assurer d'avoir des officiers qualifiés.

Mme Livia SPERA pense que dans une industrie aussi complexe, il est extrêmement important que chacun soit responsable du rôle qu'il joue. L'autre chose est certainement la connaissance de la réalité des individus à bord, savoir mieux comment les choses se passent à bord est la clé du progrès.

Pour **Mme Elpi PETRAKI**, il faut penser comme si nous étions ce marin à bord de ce navire. Avoir un navire plus sûr, et pas seulement en cas d'accident, contribue à avoir un navire et un environnement plus diversifiés, ce qui aidera sur les autres aspects.

Et pour **Mme Camille JEGO**, lors des formations de sensibilisation auprès des gens de mer, ils ne sont pas d'accord avec moi à cause de mon processus de psychologue. Je leur explique alors qu'il y a beaucoup de facteurs incontrôlables à bord qui rendent la sécurité et la sûreté vraiment dangereuses.



Toutes les agressions humaines, harcèlement ou risque d'inconfort à bord, peuvent être maîtrisées. Nous devons prendre soin de la santé des gens de mer pour être tous en sécurité.

Conclusion de la journée par **Mme Maja MARKOVČIĆ KOSTELAC**, directrice exécutive, EMSA

Pour résumer la discussion en mettant en évidence les mots principaux ou les principales expressions ou messages dont ils sont venus, on peut noter :

- La robustesse du cadre juridique européen,
- La capacité de mise en œuvre des États membres et le rôle de l'EMSA dans le soutien des capacités des États membres.
- Le premier panel a souligné du côté de l'industrie et du côté de l'administration que la sécurité est un investissement, investissement devant être considéré comme un avantage du marché.
- Le deuxième panel sur les navires à passagers a abordé le fait du vieillissement de la flotte. Et il a été dit que la capacité et

l'expertise devraient également rester au sein des administrations maritimes.

- Le troisième panel a discuté des nouvelles technologies et de leurs aspects positifs dans le secteur du transport maritime. Il a été évoqué les défis que rencontre l'administration lorsqu'il s'agit de vérifier la sécurité des nouveaux systèmes et en particulier la certification et l'ensemble des processus. La norme de référence a été soulignée comme une meilleure solution que la réglementation prescriptive étant donné les incertitudes en matière de technologies nouvelles et innovantes dans le secteur du transport maritime.
- Enfin, le quatrième panel avec cette discussion très intéressante sur l'élément humain comme cœur de la sécurité maritime a mentionné que nous avons une perspective différente, notamment sur le contexte psychologique des personnes dans le secteur. Nous devrions passer de la sécurité comme priorité à la sécurité comme nécessité et en plaçant les personnes au cœur de la sécurité

comme nécessité. Nous savons que le travail des gens de mer est très stressant et nous avons appris comment le stress affecte le comportement humain, qui a ensuite un impact sur la sécurité maritime.



Captain Hubert Ardillon
CESMA Secretary general

Textes publiés au Journal officiel

AU 1^{er} TRIMESTRE 2026 (n° 48)

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



→ **Arrêté du 6 janvier 2026** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (divisions 130 et 227)
Texte NOR : TECM2536487A, publié au JORF n° 0009 du 11 janvier 2026

→ **Décret n° 2026-26 du 23 janvier 2026** portant publication de l'accord se rapportant à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (ensemble deux annexes et quatre déclarations), adopté à New York le 19 juin 2023 et signé par la France le 20 septembre 2023 (1)
Texte NOR : EAEJ2600040D, publié au JORF n° 0023 du 28 janvier 2026

→ **Décret n° 2026-48 du 30 janvier 2026** portant publication des résolutions 2024-II-13 et 2024-II-14, adoptées le 5 décembre 2024, et des résolutions 2025-I-5 et 2025-I-6, adoptées le 5 juin

2025, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), relatives au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (1)
Texte NOR : EAEJ2601462D, publié au JORF n° 0028 du 3 février 2026

→ **Arrêté du 3 février 2026** fixant la liste des organisations syndicales reconnues représentatives dans la convention collective des personnels navigants officiers des entreprises de transports et services maritimes (IDCC n° 3223)
Texte NOR : TRST2509351A, publié au JORF n° 0031 du 6 février 2026

→ **Arrêté du 9 février 2026** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareils AIS intérieur
Texte NOR : TRAT2523079A, publié au JORF n° 0036 du 12 février 2026



→ **Arrêté du 3 mars 2026** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareil AIS Intérieur
Texte NOR : TRAT2603936A, publié au JORF n° 0063 du 14 mars 2026

→ **Arrêté du 19 mars 2026** portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines
Texte NOR : TECM2606168A, publié au JORF n° 0078 du 1^{er} avril 2026

→ **Décret n° 2026-231 du 31 mars 2026** relatif à l'entrée en vigueur immédiate de deux arrêtés
Texte NOR : PRMX2608957D, publié au JORF n° 0078 du 1^{er} avril 2026

JURISPRUDENCE :

l'incompétence du capitaine met-elle le navire en état d'innavigabilité vis-à-vis du droit maritime international

ou la page du code ISM N°70

Le cas du *Happy Aras* (ci-après en NB 2) met en lumière, entre autres, le caractère d'innavigabilité d'un navire en cas de non-application systématique du SMS de la compagnie.

L'accident (échouement) n'est pas dû à une erreur ou un ensemble d'erreurs mais bien à une incompétence plus générale du capitaine et de son équipage à appliquer un SMS, ce qui a des conséquences commerciales importantes comme un refus de mise en avaries communes car le navire a été considéré comme n'étant pas en état de navigabilité par l'Amirauté britannique.

Ce qui revient pour un armateur, pour prouver que son navire était en état de navigabilité, **qu'il doive s'assurer des compétences du capitaine concernant le SMS de la compagnie et de son application à bord du navire.**

Bigre, cela serait-il nouveau ? et comment peut-on s'assurer de cela ?

Bien sûr, aujourd'hui le capitaine de navire, comme le reste de l'équipage, est à jour de ses certificats de compétence (brevets et certificats de formations complémentaires éventuelles) et doit pouvoir le prouver tout au long du voyage. En revanche, pour le SMS de la compagnie, aucune preuve de connaissance n'est demandée. La connaissance du SMS est laissée au bon vouloir de l'armateur, et du capitaine lui-même.

Grâce au DOC et au SMC, le SMS est considéré comme conforme au référentiel (le code ISM) et doit théoriquement fonctionner correctement grâce aux circulaires OMI concomitantes et aussi, les « best practices » existantes concernant son navire et ses activités. Ça c'est la théorie.

Maintenant, si on suppose que la compagnie a transmis le SMS (même de plus de 500 pages !) à un nouveau capitaine avant son embarquement, rien ne prouve que celui-ci l'a consulté ... entre deux avions.

Une attestation de connaissance du SMS devrait donc être exigée avec preuves : date de transmission, attestation de prise de connaissance et d'application devraient suffire.

Cette attestation de connaissance et d'application du SMS signée du capitaine du navire pourrait à présent faire partie des documents obligatoires du navire à présenter à tout contrôle et entre autres au PSC. Une attestation sur l'honneur reste valable dans notre monde sachant qu'une fausse déclaration,

dans ce monde maritime très anglo-saxon quand même, serait considérée comme parjure et sanctionnée comme telle.

Autres considérations pratiques :

Si le capitaine est un ancien de la compagnie, il a plus de chances de connaître le SMS, mais toujours sans preuve aucune.

D'autre part, tout capitaine français actif connaît la division 160 sur la gestion de la sécurité qui est un règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, qui précise dans son article 160-3 que « **la vérification des dispositions du code ISM (par le pavillon ou son représentant) ne dégage pas la compagnie, le capitaine ou tout autre organisme ou personne intervenant dans la gestion ou l'exploitation du navire, de ses responsabilités** »

Ce qui veut dire que même si le SMS a été déclaré conforme dans sa composition et son fonctionnement, par le pavillon ou son représentant, les responsabilités de tous restent en place ; ce qui veut dire encore que la compagnie, le capitaine et son équipage gardent leurs responsabilités dans le fonctionnement du SMS mais aussi dans sa conformité. (Rappel : lire la page du code ISM N°69 d'Afcan info)

En conséquence, au cours d'une enquête suite à un accident, où même devant un tribunal de commerce ou un tribunal pénal, mais aussi devant les assureurs P&I, les éléments listés ci-dessous pourraient être utilisés par les parties pour prouver une innavigabilité :

- La faute du capitaine pourrait être prouvée par sa non-observation systématique du SMS de la compagnie : par exemple, manquements dans le nombre d'exercices demandés par le SMS sans justification ou rattrapage ou encore une revue de capitaine générique ne contenant que des statistiques comme la liste des réunions CDS sans analyse aucune, considérés alors comme une incompétence plus qu'une erreur.

- La faute de la compagnie, en ne fermant pas les non-conformités issues même lors d'un audit interne/externe ou en traînant beaucoup trop pour les rectifier. Ce qui prouverait une absence de « due diligence ».
- La faute de la compagnie par une disposition du SMS non conforme aux règlements internationaux par exemple : insuffisance des exercices de préparation aux situations d'urgence ou oubli volontaire de situations d'urgence possibles qui pourrait être considérés comme une incompétence de l'équipage à faire face à toute situation potentielle même avec une approbation de conformité du pavillon ou de son représentant, les DOC et SMC.

En conclusion, qu'on le veuille ou non, la conformité ISM effective sera bientôt l'alpha et l'oméga de tout procès maritime. En effet, il semble que la jurisprudence évolue telle que nous l'avions prévu dans cette revue.

Les recommandations que nous pourrions émettre concernent donc tous les intervenants qu'ils soient de l'accusation ou de la défense : **un SMS réellement conforme et une application effective correctement vérifiée en interne doit être aujourd'hui la bible du capitaine.**

■ EXEMPLES

Lors des analyses des accidents maritimes, depuis quelque temps les enquêteurs introduisent l'analyse du fonctionnement du SMS de la compagnie maritime impliquée.

Pour avoir depuis longtemps signalé cet aspect essentiel dans la cause des accidents, j'ai évidemment cumulé dans mes formations quelques cas qui se sont passés après l'application du code ISM donc depuis les années 2000 environ.

Plusieurs de ces analyses sont édifiantes, cela va de la présence d'un SMS générique que l'équipage n'applique certainement pas car inapplicable, jusqu'au SMS certifié conforme par

une administration du pavillon ou une RO en son nom alors qu'il est loin de l'esprit du code ISM et donc que capitaine et équipage ne suivent jamais entièrement, ce qui revient au même.

Parmi ces accidents on peut citer :

■ L'ACCIDENT DU COSTA CONCORDIA (2012)

Causes de l'accident selon la commission d'enquête doublée d'un jugement du tribunal.

Pour ce paquebot on est dans le haut de gamme : il s'agit du flagship de la compagnie Costa et surtout il y a 32 morts et un navire en perte totale. Les causes ont surtout pour origine le facteur humain :

- Passage planning trop risqué et mal effectué : retard pour amorcer un virage important et vitesse trop élevée par rapport à celle planifiée : **erreur** de navigation élémentaire.
- **Incompétence** du capitaine à analyser la situation et lancer le rassemblement des passagers d'abord et à ordonner rapidement l'évacuation.
- **Mauvaise gestion de l'accident** par le capitaine et son équipage : ils ont tous quitté le navire en laissant derrière eux près de 600 passagers désemparés.
- Un laxisme général sur la sécurité à bord a été aussi notifié malgré les affirmations de Costa sur son SMS un peu théorique quand même.

En conclusion, le rapport d'enquête et les attendus du tribunal confirment **l'incompétence du capitaine** non détectée par le RINA et surtout par Costa Croisière.

Ou encore mieux :

■ ACCIDENT SPECTACULAIRE DU DALI EN MARS 2024 : COLLISION AVEC LE PONT FRANCIS-SCOTT-KEY À BALTIMORE (6 MORTS)

Le Bureau national US de la sécurité des transports (NTSB) a déterminé que la cause probable de la collision du porte-conteneurs *Dali* avec le pont Francis-Scott-Key, était un black-out, dû à une connexion défectueuse d'un câble au tableau principal. Cette panne, due à une mauvaise installation, a entraîné la perte de propulsion et de gouverne du navire à proximité du pont (certainement à plusieurs reprises avant l'accident). Le temps limité dont disposait l'équipage, en raison de la proximité avec le pont, a contribué à l'incapacité de l'équipage à rétablir la propulsion après la panne de courant. Des recommandations ont été émises aux US Coast-Guards concernant la **nécessaire revue d'un code ISM trop obsolète** qui bien que comprenant certains éléments d'un système de management de la sécurité complet et proactif, reste insuffisant aujourd'hui, pour tenter de

le rapprocher de celui de l'aviation civile qui lui prend en compte les quatre composantes essentielles que sont la **politique de sécurité**, la **gestion des risques liés à la sécurité**, l'**assurance de la sécurité** et la **promotion de la sécurité**. (Ce sont nos demandes depuis longtemps !)

D'autres accidents ou presque accidents, célèbres avec parfois de nombreuses victimes sont dans le même cas : naufrage du *El Faro* (2015), incendies du *Caribbean Fantasy* (2016), du *Norman Atlantic* (2014) ou du *Conception* (2019), le near-miss du *Viking Sky* (2019) et j'en passe.

Cdt Bertrand APPERRY AFCAN, AFEXMAR, HYDROS, JEUNE MARINE, IIMS 2026
Bertrand.apperry@afcan.com

NB 1 : La fameuse « Due diligence »

Dans le cadre des obligations de l'armateur de doter son navire d'un équipage compétent, contrairement à ce que beaucoup de marins pensent, **un certificat de compétence STCW ne suffit pas à prouver la compétence d'un capitaine lors d'un accident.**

Apparemment des erreurs courantes peuvent être considérées comme acceptables sauf si elles sont systématiques et/ou provoquées par une ignorance. De plus, la méconnaissance du SMS, qui n'est pas encore comprise dans le syllabus STCW des brevets de commandement, ou effectuer des actions allant contre le SMS, ou en l'oubliant complètement, pourraient être considérées comme une **incompétence du capitaine et de son équipage** et donc déclarant le navire en **non-état de navigabilité ?**

Ce qui vis-à-vis des assureurs serait sujet certainement à une absence de couverture.

NB 2 : Le cas du Happy Aras

■ « INNAVIGABILITÉ ET DÉFAILLANCES SYSTÉMIQUES : LA COUR ROYALE DE JUSTICE BRITANNIQUE PLACE LA BARRE TRÈS HAUT DANS L'AFFAIRE DU HAPPY ARAS

Origine : Mme Vorreys Davies 11/02/2026



Origine www.MaritimeCyprus.com

Le 20 mars 2023, le *Happy Aras* s'est échoué sur la péninsule de Datça, dans le sud de la Turquie. Gravement endommagé, le navire a dû être renfloué. Sa cargaison de soja a dû être déchargée et transbordée. Les propriétaires ont déclaré le navire en avarie commune. Les assureurs de Diatold Trade Pte Ltd (les Parties de la cargaison) ont demandé une garantie d'avarie commune afin de couvrir les contributions à l'avarie commune jugées « raisonnablement, légitimement et légalement dues ». L'ajustement pour avarie commune prévoyait une contribution des Parties de la cargaison d'un montant de 1 271 095,89 USD. **Les Parties/cargaison ont refusé de payer l'avarie commune au motif que le navire n'était pas en état de navigabilité.**

■ ARGUMENTS D'INNAVIGABILITÉ

Les règles d'York et d'Anvers prévoient qu'un armateur peut toujours demander des contributions en cas d'avarie majeure, même si l'événement survenu est dû à sa faute. La partie à qui la contribution est demandée peut s'opposer à la demande, de sorte que l'armateur ne soit pas en droit de recouvrer les contributions au titre de l'avarie majeure, si la perte ou les dépenses ont été causées par une « **faute responsable** » de l'armateur (voir l'**arrêt BSLE Sunrise [2019]**).

Dans l'affaire du *Happy Aras*, le manquement reproché, invoqué par les intérêts de la cargaison était la violation par le transporteur de son obligation de navigabilité en vertu des règles de La Haye.

Le **critère d'innavigabilité** est clairement défini dans le cas du *Cape Bonny* [2018] et consiste à déterminer si un propriétaire prudent aurait exigé que le défaut en question, s'il en avait eu connaissance, soit corrigé avant d'envoyer son navire en mer.

Dans notre cas, les intérêts de la cargaison avancent deux arguments concernant l'innavigabilité :

1. Le navire n'était pas doté d'un **équipage compétent**, et notamment, pas d'un **capitaine compétent** ;
2. Il y a eu un manquement à l'obligation de **diligence raisonnable** dans la planification du voyage (passage planning).

■ PLANIFICATION DU PASSAGE

Suites à la décision du juge TEARE dans le cas du *CMA CGM Libra* [2021], les allégations de plans de navigation défectueux sont nettement plus fréquentes. **En droit, un mauvais passage planning peut suffire à rendre un navire inapte à la navigation.**

Il est toutefois important de noter que

même si le plan de passage est defectueux, ces défauts doivent encore être à l'origine de l'incident – en l'occurrence, ils auraient dû être à l'origine de l'échouement, ce que le tribunal a jugé ne pas être le cas.

INCOMPÉTENCE DU CAPITAINÉ

Un autre aspect de la navigabilité est l'obligation pour le transporteur de fournir un équipage compétent. Les paramètres de cette obligation sont définis dans l'arrêt *Eurasian Dream* [2002] :

1. L'incompétence ou l'inefficacité peuvent consister en un « manque handicapant de compétences » ou un « manque handicapant de connaissances » ;
2. L'incompétence ou l'inefficacité est une question de fait qui peut être prouvée à partir d'un seul incident ; cependant, une erreur ne rend pas nécessairement un membre d'équipage incompétent ;
3. *L'incompétence se distingue de la négligence et peut être causée par un manque inhérent de capacité, un manque de formation/instruction adéquate, un manque de connaissances sur un navire particulier, une réticence à effectuer correctement le travail* ou une incapacité physique/mentale telle que l'ivresse.

Cependant, comme pour toute allégation d'innavigabilité, l'incident et les pertes qui en découlent doivent avoir été causés par cette incompétence.

CONCLUSION DU TRIBUNAL

Les débats sur l'incompétence ont porté sur la distinction entre simple négligence et incompétence avérée. Les deux experts concernés s'accordaient à dire que tout professionnel peut commettre une erreur, voire une série d'erreurs, ou simplement traverser une mauvaise passe. Une simple erreur ne saurait constituer un cas d'incompétence.

La position du transporteur était que les erreurs du capitaine étaient des erreurs isolées et fortuites et que, par conséquent, il n'avait fait preuve que de **négligence, sans pour autant être incompétent**.

L'Amirauté ne fut pas de cet avis. En appliquant le critère d'innavigabilité tel que défini dans l'arrêt *The Cape Bonny*, il a constaté que le capitaine n'avait pas simplement commis une erreur. Il avait systématiquement agi à l'encontre du système de management de la sécurité (SMS) de la compagnie, des directives de l'OMI et des meilleures pratiques du secteur, notamment en omettant de situer

sur la carte et d'enregistrer la position du navire, en effectuant un virage prématuré au lieu de suivre le virage prévu dans le passage planning, en envoyant le guetteur hors de la passerelle malgré l'obscurité, en ne maintenant pas une veille adéquate et, enfin, en tentant de falsifier a posteriori les journaux de bord et de machine.

Ces erreurs multiples et graves constituaient des **défaillances systémiques** et, par conséquent, le **critère d'innavigabilité était rempli**. L'échouement n'était pas dû à une erreur isolée ; il résultait d'un manquement grave à ses obligations générales de la part du capitaine, ce qui illustre le niveau d'exigence élevé requis pour conclure à l'incompétence. L'Amirauté a conclu qu'un armateur prudent aurait exigé que la **compétence du capitaine soit établie** avant de l'envoyer sur son navire et en mer.

VÉRIFICATIONS NÉCESSAIRES/ DUE DILIGENCE

Ayant établi que le capitaine était incompétent et que cette incompétence était la cause de l'échouement, il incombait au transporteur de prouver qu'il avait fait preuve de « **diligence raisonnable** » lors de son recrutement, c'est-à-dire qu'il avait veillé à la nomination d'un capitaine généralement compétent et que ce capitaine était spécifiquement compétent pour ce navire (SMS) et ce voyage.

Fait notable, le transporteur a choisi de ne présenter aucun témoignage de l'équipage, y compris du capitaine, à l'appui de sa défense fondée sur le manque de diligence raisonnable. La seule déclaration relative à cette diligence raisonnable provenait du propriétaire effectif du navire, qui était également le gérant du transporteur. **Cette déclaration indiquait simplement que le capitaine possédait ses certificats et avait déjà travaillé sur des navires similaires, et qu'il n'avait aucune raison de douter de ses compétences.** Le propriétaire n'a pas pu comparaître en personne à l'audience en raison de poursuites pénales sans lien avec cette affaire en Turquie. Cette déclaration était loin de démontrer que le transporteur avait fait preuve de la diligence requise. L'arrêt *Eurasian Dream* a établi que **les certificats, à eux seuls, ne suffisent pas à prouver la compétence du capitaine**. Aucune autre preuve n'a été fournie pour étayer l'argument de la diligence raisonnable. Le tribunal de l'Amirauté a donc conclu que la charge de la preuve de la diligence raisonnable n'avait pas été remplie et que la demande du propriétaire concernant les contributions GA (general average) a été rejetée.

RÉSUMÉ

Il existe une différence fondamentale entre négligence et incompétence. Toute partie souhaitant invoquer l'incompétence doit satisfaire à une exigence élevée : de simples erreurs ne suffisent pas. **Le défendeur doit démontrer des défaillances systémiques et des erreurs graves, comme ce fut le cas en l'espèce.**

Cette décision rappelle utilement aux armateurs que démontrer leur « **diligence raisonnable** » ne se limite pas à la simple présentation de certificats. Des expertises et des analyses peuvent être requises, et cette obligation s'étend de l'embauche initiale au maintien des compétences de l'équipage à bord, afin que celui-ci soit suffisamment compétent pour s'acquitter correctement de ses fonctions et éviter d'endommager le navire et sa cargaison.
Traduction APPERRY

Un autre avis : **Marios Hadjinicolaou (Avocat maritime, négociateur de sinistres chez DS NORDEN)** lu sur linkedin

« Récemment, je me suis particulièrement intéressé à l'affaire *Happy Aras*, qui a suscité l'attention de la communauté du droit maritime quant à la question de savoir si **l'incompétence de l'équipage suffit à rendre un navire inapte à la navigation** ».

Dans l'affaire récente *Unity Ship Group S.A. vs Euroins Insurance JSC (le Happy Aras)* [2026] EWHC 7 (Admlty), la Cour maritime a statué que l'incompétence de l'équipage peut rendre un navire inapte à la navigation et a établi une distinction entre négligence et incompétence.

Le greffier de l'Amirauté, M. Davison, a conclu que le capitaine avait commis de nombreuses erreurs « graves et constitutives d'un manquement total à ses obligations », notamment des erreurs concernant le passage planning la veille, le défaut de surveillance du radar et des alarmes de sécurité, ainsi que des inexactitudes dans les registres du navire après l'échouement.

De plus, le greffier Davison a estimé que les armateurs n'avaient pas démontré avoir fait preuve de la **diligence requise** lors de la nomination du capitaine et, par conséquent, leur demande a été rejetée.

Cette affaire est d'une grande importance car elle réaffirme la distinction établie par le juge Hewson dans l'affaire *The Makedonia* entre incompétence et négligence de l'équipage et souligne l'écart considérable entre les deux ».

Traduction APPERRY

RESPONSABILITÉS et AUTORITÉ du capitaine de navire vis-à-vis de l'application du code ISM à bord de son navire

ou la page du code ISM N° 69

■ INTRODUCTION

En se référant au code ISM, on pourrait penser que la responsabilité du capitaine du navire se limiterait à l'application du SMS de la compagnie, alors que l'esprit du code ISM est ailleurs notamment dans ses objectifs que l'on peut rappeler ici :

Objectifs du code ISM : *assurer la sécurité du navire via une organisation interne en vue d'offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sécurisé en assurant la conformité avec les règles et règlements obligatoires le concernant et en prenant en considération les recommandations de l'industrie en rapport avec ses activités.*

Cependant le code ISM a été créé il y a près de 30 ans avec une volonté de conformité à caractère universel (réglementation internationale et nationale du pavillon et des ports et zones fréquentés) mais aussi **d'amélioration continue** chère à l'OMI. Nous devons donc trouver cet objectif d'amélioration dans une application intelligente du code.

Etant donné que le code ISM a été conçu volontairement succinct, il ne faut surtout pas passer trop vite sur les exigences car le texte original est souvent volontairement plus précis qu'on ne le pense et a donné au capitaine de navire une autre responsabilité cachée de **vérification de conformité du Système de Management de la Sécurité**.

■ PROCESSUS

Pour un SMS en fonction et obligatoirement déclaré conforme par un pavillon cela devrait être théoriquement simple. En effet, si le pavillon lui-même s'engage à respecter le code tout en le considérant comme un minimum acceptable et en le certifiant conforme par un DOC (document of compliance) officiel, il s'engage vis-à-vis de la sécurité en mer au niveau international. Donc, en considérant que

tous les pavillons sont fiables y compris lorsqu'ils délèguent aux RO, **on pourrait supposer que tous les navires qui naviguent autour globe sont conformes.**

Puis, après avoir vérifié régulièrement que chaque navire de la compagnie applique strictement son SMS, le pavillon s'engage et délivre un SMC à chaque navire sous le même SMS. Ces deux certificats sont le sésame nécessaire pour travailler à l'international.

Ensuite, si le pavillon est fiable, il ne manquera pas de vérifier que le navire applique la réglementation européenne s'il est concerné et également que les règlements portuaires des ports fréquentés sont connus et suivis.

Au bout de 5 ans - on est très quinquennal à l'OMI - il y a lieu de revoir le SMS, tout évolue si vite aujourd'hui y compris notre culture sécurité, on profitera donc pour l'améliorer si nécessaire.

Dans ce processus de maintien de la conformité et d'amélioration continue, entre 2 visites de son administration du pavillon, il appartient à la compagnie d'assurer le fonctionnement de son SMS tel que précisé, notamment grâce au code ISM en lui inventant une DPA (Designated Person

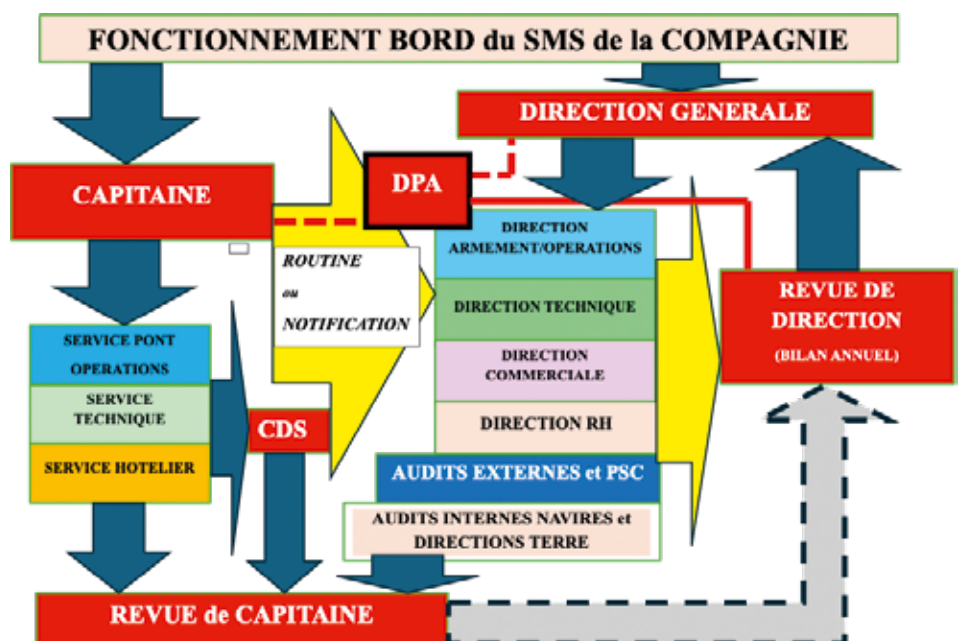
Ashore) qui va **veiller à ce fonctionnement** conforme en toute indépendance, théorique, vis-à-vis de la direction.

Cependant, un acteur majeur semble avoir été oublié quelque peu dans cette chaîne de fonctionnement via le SMS : le capitaine du navire qui est le **pivot Sécurité** pour l'application effective à bord en **coopération avec la DPA** et notamment dans la liaison du navire avec l'armateur et sa compagnie au sujet de cette application. Ce pivot est essentiel à tout fonctionnement du navire que ce soit technique, sécurité, humain ou commercial et évidemment en tant que centre de profit pour l'armateur.

L'instrument majeur du fonctionnement de la sécurité du navire et des personnes embarquées ou la protection de l'environnement étant le SMS, il est logique que ce SMS soit le livre de chevet du capitaine.

Tandis que sa responsabilité ultime reste liée à son pouvoir discrétionnaire lui aussi, logiquement inclus dans le SMS.

Le diagramme est simple à comprendre :



■ DONC AVEC TOUT CELA BIEN DÉFINI, QUE FAIT LE CAPITAINE DU NAVIRE ?

Le capitaine engage sa responsabilité c'est-à-dire parfois sa liberté personnelle via le SMS de la compagnie qu'il est spécifiquement chargé d'appliquer à bord, alors qu'il **peut trouver** en arrivant sur son navire :

1. Un SMS déclaré conforme par une administration du pavillon parfois un peu juste en compétence et de plus, soumise parfois à des pressions de la part de l'armateur
2. Un SMS peu performant, souvent quasiment générique
3. Un SMS copié/collé mais mal copié, mal collé d'un autre SMS approchant
4. Un SMS virtuel n'existant que sur l'étagère d'une version fournie par une RO
5. Un simple exercice papier déguisé en fonctionnement virtuel, *a smoke factory* comme diraient les anglo-saxons
6. Un fonctionnement du SMS chaotique sans réelle auto-analyse ou vérification de la part d'une DPA de la compagnie, personne quasiment inconnue de l'équipage
7. Un SMS appliqué plus ou moins bien par ses prédécesseurs-capitaines et où il n'y a pas d'analyses de fonctionnement interne
8. Il y a des audits internes effectués parfois par la DPA elle-même, hors indépendance nécessaire et, en conséquence, peu d'anomalies et pas de non-conformités majeures et en prime, une autosatisfaction répétée
9. Les audits externes sont un peu plus incisifs mais pas trop quand même, surtout pour le portefeuille de l'armateur.
10. L'équipage n'est en rien consulté par le capitaine auteur de la revue annuelle, du moment que ça roule à peu près, on s'en tient là : rappelez-vous, surtout pas de vagues, il est rare que l'on parle du SMS lors du CDS mensuel
11. Il y a quelques incidents dans le quotidien du navire, mais tous sans gravité et où un retour d'expérience compagnie partagé n'a pas été jugé utile
12. L'audit annuel du pavillon est toujours un moment fort, cependant l'objectif reste toujours de ne pas faire de vague et en aucun cas, le droit de critique ou même d'alerte n'est utilisé, surtout pas !
13. La revue annuelle du capitaine se contente de lister les opérations sécurité effectuées et ressemble plus à des statistiques qu'à une véritable analyse
14. Cette revue de capitaine se contente d'analyser le fonctionnement du SMS sans envisager aucunement une analyse de conformité et encore moins une proposition d'amélioration
15. La revue de direction sur le SMS existe peut-être mais reste confidentielle et n'est surtout pas diffusée aux capitaines, etc. bref, ça fonctionne tout juste mais loin de l'esprit du code.

Alors que faire ? en tenant compte que :

- Vis-à-vis de l'armateur, le capitaine reste responsable de tout le navire et donc du fonctionnement du SMS à bord de son bateau
- Vis-à-vis du pavillon, le capitaine doit assurer les responsabilités listées dans le code ISM avec des vérifications personnelles liées à l'obtention du SMC, les non-conformités rectifiées et les recommandations prises en compte
- Vis-à-vis du PSC (Port State Control), l'administration maritime du port d'accueil peut estimer que le SMS ne fonctionne pas correctement et mérite des actions correctives immédiates pour éviter la détention, ce qui est le cauchemar de son propriétaire ou de l'affrètement. Le capitaine du navire doit à cet égard décider ou transmettre les actions correctives en vue de lever ou éviter la détention. Les défauts constatés sont également **transmis** au pavillon (NB : jusqu'à récemment, les PSC n'insistaient jamais sur les points critiques du SMS car la confiance attachée au DOC existait encore apparemment, il y a donc évolution)
- Vis-à-vis du SMS créé par la compagnie, le capitaine doit régulièrement (annuellement) passer revue à bord et signaler les lacunes à la compagnie (ISM code 5.1.5) : revue de fonctionnement sûrement mais pas de conformité ?

Pour assurer tout cela, le capitaine devrait mener les réunions du CDS en tenant compte de l'avis des membres de son équipage surtout sur le fonctionnement du SMS au niveau de chacun à bord afin de s'en servir lors de son évaluation personnelle appelée revue de capitaine.

■ CEPENDANT, LES RESPONSABILITÉS DU CAPITAINE NE SÉRAIENT-ELLES PAS FINALEMENT PLUS IMPORTANTES QUE CELA ?

La conformité du SMS a été vérifiée par une administration, n'importe laquelle, ou son représentant (classe ou autre RO) qui a émis un DOC et donc l'armateur peut ensuite utiliser son navire, en théorie partout dans le monde. Nonobstant la vérification annuelle du fonctionnement de son SMS et, à part le PSC aléatoire, il a pratiquement tout loisir d'utiliser son navire prétendument conforme à la réglementation internationale pour la sécurité des personnes et des biens et la protection de l'environnement comme il l'entend. Cependant, le capitaine du navire peut avoir une autre idée de l'application du code ISM acquise par ses connaissances personnelles où acquises lors de ses contrats précédents pour un armateur ayant opté pour plus que le

minimum où encore lorsqu'il vient du transport pétrolier ou gazier où grâce au TMSA (Tanker management & self assessment), on a depuis longtemps oublié le SMS minimum.

Le capitaine a beau être un salarié particulier de par son statut de collaborateur de l'armateur, il n'en est pas moins **tenu de signaler à la direction ce qui ne va pas** surtout lorsque cela touche justement la sécurité du navire, des personnes à bord (équipage et passagers) et la protection de l'environnement marin.

Comme l'a prévu le code ISM, il doit signaler à la compagnie les lacunes du SMS dont il est supposé contrôler l'application à bord. En effet, *to review something* confère une notion d'examen mais aussi de critique pour proposer un changement dans un sens d'amélioration, sinon cela n'a pas de sens.

C'est peut-être ici l'occasion de lier le code ISM à cette **notion moderne de contradictoire**. En effet, jamais le code n'a précisé que le SMS de la compagnie déclaré conforme soit quelque chose de définitivement fixé dans le marbre, au contraire pourrions-nous dire.

D'ailleurs rappelons ici ce que dit le code ISM :

5. RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉ DU CAPITAINE

La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de :

1. **mettre en œuvre la politique de la compagnie** en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
2. **encourager les membres de l'équipage** à appliquer cette politique ;
3. **donner les ordres et les consignes** appropriées d'une manière claire et simple ;
4. **vérifier qu'il est satisfait aux spécifications**, ainsi que
5. **passer en revue périodiquement le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes** à la direction à terre.

Étudions chaque exigence :

1 - Mettre en œuvre la politique de la compagnie

Il est évident que le capitaine, salarié et représentant la compagnie, ne peut faire autrement que d'appliquer la **politique décidée par la direction** sous la forme d'un SMS à **mettre en œuvre**, et cela dit, également d'appliquer les procédures compagnie et suivre les instructions éventuelles.

Pour assurer cette mise en œuvre, il est nécessaire que le capitaine ait une connaissance avancée du code ISM et du SMS de la compagnie car **il aura aussi à évaluer la conformité du SMS ainsi que son application** à bord du navire qu'il commande.

2 - Encourager les membres d'équipage à appliquer cette politique

Le mot *encourager* peut faire sourire, l'OMI a voulu impliquer le capitaine dans une certaine motivation de l'équipage à appliquer la politique de la compagnie.

On aurait pu dire : obliger et aider l'équipage à appliquer la politique compagnie via le SMS dans le cadre de ses devoirs, cela aurait été plus clair pour les marins.

En anglais, le terme employé est *motivating the crew*, ce qui me semble plus adapté en effet. Dans *motivating*, il y a plus que l'application simple, il y a l'encouragement à appliquer une notion supplémentaire de **participation** que la traduction française ne reflète pas.

Cette participation aujourd'hui pourrait se distinguer dans la revue périodique du capitaine lorsqu'il décrit par exemple les résultats du CDS autrement que comme « bureau des pleurs » !

La direction, dans ses instructions et la DPA lors de ses visites, inciteront le capitaine à motiver son équipage via une description simple des avantages à donner son avis, y compris d'une manière critique.

3 - Donner les ordres et les consignes appropriées

Rien de nouveau sous le soleil : ordres et consignes du capitaine font partie de notre culture depuis des lustres. Leur introduction comme exigence du code résout la question précédente : les ordres du capitaine doivent inclure l'application de la politique compagnie, notamment l'observation des procédures et instructions contenues dans le SMS, qui normalement, comprennent également la participation de l'équipage à l'amélioration du système via une organisation interne comme le CDS aujourd'hui.

NB : Une méthode relativement récente va nous aider : rien n'empêche l'armateur de glisser dans le contrat de travail du marin, un paragraphe sur l'application du SMS à bord qui précise la connaissance obligatoire du SMS et de ses conséquences ainsi que de son amélioration continue. Si cela n'est pas fait au niveau compagnie, cela peut se faire aussi via les ordres permanents du capitaine si nécessaire, alors que, heureusement, les SMS s'améliorent petit à petit tous les jours.

Il est précisé que les ordres doivent être simples et clairs : nous nous servons du matériel existant ne serait-ce que les parties du code STCW relatives au quart par exemple. Si les descriptions de poste sont déjà bien étoffées, cela simplifiera les ordres permanents.

Un renvoi à des textes bien établis (OMI par exemple) nous évitera de se répéter et ces textes ont l'avantage d'être clairs et précis.

Il restera finalement au capitaine les ordres

particuliers concernant son navire et ses opérations ainsi que les ordres ponctuels en fonction des circonstances y compris météorologiques (cahier d'ordres qui comporte une partie journalière par exemple).

Lorsqu'on parle d'ordres

On doit également parler de la langue dans laquelle ces ordres ou consignes sont donnés. Le multilinguisme nous revient encore ici comme un boomerang : les ordres doivent être donnés dans la langue de travail de l'équipage. Lorsque l'équipage est multilingue, les ordres en anglais sont nécessaires.

Si je n'ai pas de doutes sur l'anglais du capitaine, en revanche, le niveau d'anglais est souvent insuffisant chez l'équipage : donc, ne pas hésiter à traduire les ordres dans certaines langues parlées à bord (tagalog, ukrainien, russe, espagnol, arabe).

NB : attention : le test de compréhension de l'anglais est de plus en plus fréquent lors des contrôles par l'État du pavillon et les Port State Controls à tous les niveaux de l'équipage.

4 - Vérifier qu'il satisfait aux spécifications

Un peu ambigu mais redoutable quand même. Il s'agit de vérifier que ce qui a été spécifié dans le SMS est appliqué.

Le capitaine s'assure que le navire, dans ses opérations, suit les procédures et instructions de la compagnie. Il assure en quelque sorte, sur place, la surveillance dévolue à la DPA qui elle, reste à terre. Ce lien entre la DPA et le capitaine du navire est évident mais pas pour tout le monde apparemment.

(NB : voir à ce sujet, mes articles récents consacrés aux responsabilités de la DPA).

5 - Passer en revue le SMS

Ici il y a une possibilité d'interprétation : revoir ou passer en revue le SMS est une chose, tandis que revoir l'application du SMS à bord tel que beaucoup l'ont compris, en est une autre.

Par des analyses de l'application à bord des règles de sécurité et protection de l'environnement durant la période concernée, le capitaine peut, via des indices de performances par exemple (voir ci-après) mesurer l'application du SMS à bord. Cela se fait simplement et sera, en théorie, d'une grande utilité pour la DPA dans sa préparation de la revue de direction (tel que l'on peut l'attendre d'un SMS correct) d'une part. Et d'autre part, il en profitera pour donner son avis de principal responsable sur la conformité du SMS avec le code ISM telle qu'il l'a lui-même comprise.

Pour le capitaine moderne dans une compagnie sérieuse, c'est en quelque sorte une nouvelle tâche qui s'ajoute aux autres rapports commerciaux ou techniques ou bien en fait partie.

Contenu proposé de la revue de capitaine (nominatif)

1-Introduction

Évolution de l'application du SMS par rapport à la dernière revue - Etat de réalisation des **objectifs du capitaine**

2-Analyse du fonctionnement du SMS à bord

Résumé des analyses

1. Adéquation du navire avec le SMS et propositions éventuelles
2. État de préparation de l'équipage à répondre aux situations d'urgence
3. État des certificats du navire
4. Analyse du fonctionnement du système de maintenance navire
 - État de conformité du navire
 - État opérationnel du navire sur le plan sécurité
 - État des éléments et systèmes critiques
 - État des équipements de sécurité

3-Analyse globale des comptes rendus d'audits internes et externes navire

Audits internes et audits externes

4-Résultat d'analyse des enquêtes internes suite à accident

5-Analyse globale : prescriptions des visites périodiques ou spéciales pavillon et/ou PSC et analyse du suivi des prescriptions ou recommandations éventuelles

6-Analyse des retours d'expérience (REX) issus du navire

7-Évaluation de l'application du SMS à bord

8-Évaluation par le capitaine de la conformité du SMS de la compagnie par rapport au code ISM avec la liste des questionnements sur la réglementation y compris les règlements locaux des ports fréquentés

9-Propositions d'améliorations avec leur degré d'urgence

10-Conclusion et nouveaux objectifs du capitaine

■ LES OUTILS LIÉS À LA RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE

Le CDS (Règle 4.3 de la MLC 2006)

Créé par la MLC 2006 et appliqué à bord des navires de plus de 5 personnes, le comité de sécurité est un instrument obligatoire qui aide le capitaine dans le management du navire.

Pour les équipages inférieurs à 5, le capitaine remplace le comité de sécurité (c'est en général déjà précisé dans le SMS).

Au-delà, un comité est constitué en vue de traiter tous les aspects sécurité santé et prévention des risques à bord. Il s'agit de mettre en œuvre la politique et le programme sécurité/santé de la compagnie (i.e. l'opérateur du navire titulaire du DOC par exemple).

NB : Toutes les questions supplémentaires, environnement et sûreté, peuvent y être judicieusement regroupées via le SMS.

Responsabilités spécifiques du CDS

Assurer les exigences du pavillon et de la compagnie pour la santé et la sécurité ainsi que la collaboration entre le capitaine et la compagnie pour la mise en œuvre de la politique et du programme correspondant (ref : SOHSP – MSC-MEPC.2/Circ.3 de 2006) :

- Prendre part au programme Santé/Sécurité/Sûreté des conditions de travail
- Examiner les questions et avis de l'équipage à ce sujet
- Évaluer l'état des équipements correspondants
- Contrôler le respect des procédures établies
- Étudier les rapports d'accidents/presqu'accidents (pavillon, compagnie ou profession) et les mesures de prévention qui pourraient en découler
- Formuler des avis et/ou recommandations
- Contribuer aux principes relatifs à la formation/familiarisation et instructions sur les conditions de travail (consultation lors de la modification des procédures, par exemple)

Composition du comité de sécurité

Capitaine (ou son représentant) : président du comité

Un membre d'équipage compétent désigné par la compagnie, chargé de la prévention des risques

Des éventuels délégués à la sécurité par service (en fonction du nombre de membres d'équipage) officiers, équipage, autres (navires à passagers)

NB : délégués nommés ou élus pouvant acquérir les connaissances nécessaires via la compagnie (formation interne pendant les heures de travail par exemple)

Fonctionnement du CDS

Sous la responsabilité d'un officier chargé de la promotion de la Sécurité/Sûreté, en général le second capitaine traditionnellement attaché à tous les aspects de la sécurité à bord :

- Réunion mensuelle ou plus du comité (exceptionnelle lorsque 2 membres du comité la demandent)
- Réunion obligatoire suite à un accident ou incident ou presqu'accident
- Compte rendu obligatoire à communiquer à tous à bord avec copie à la DPA et suivi assuré par le capitaine

Application pratique

Avis du ou des membres d'équipage lors des audits internes et revues de capitaine et participation à la revue annuelle du DUP (prise en compte individuelle des avis des membres)

■ ENFIN ET NON DES MOINDRES, LES OBJECTIFS DU CAPITAINE

En tant que capitaine, par déontologie, il me semble normal d'avoir mes propres objectifs liés



à l'application du code ISM sauf à rester au niveau du minimum requis. Un capitaine de navire devrait pouvoir émettre ses propres objectifs lorsque la compagnie l'a nommé comme titulaire pendant une période minimum. En se limitant à la sécurité, un capitaine conscient des faiblesses classiques des marins pourrait exprimer en arrivant à bord un objectif d'amélioration ciblé dans le style suivant (à titre d'exemple) :

- Une partie du plan de secours mérite des améliorations et pendant cet embarquement, je me propose d'améliorer la préparation de l'équipage à répondre aux situations d'urgence en bâtissant un plan d'exercices basé sur la **communication en situation d'urgence**. Tous les exercices auront cette partie *communication* exacerbée que ce soit au sein de l'équipe bord (équipe d'intervention, cellule de crise, capitaine) ou que ce soit avec des secours éventuels ou la compagnie en temps réel.
- Un autre exercice papier pourrait être consacré à un *brain storming* sur les **risques réels** par rapport à un DUP déjà ancien et un peu générique ou encore faire un exercice d'évacuation d'un compartiment difficile d'accès pour évaluer et si possible améliorer nos méthodes déjà acquises etc.
- Tout comme **simuler un rassemblement de milliers de passagers** en préparation à une évacuation du navire autrement que par beau temps et en pleine journée pour faire prendre conscience à l'équipage hôtelier surtout de cette problématique connue comme quasiment insoluble.

Il est sûr que ce genre d'attitude est bien dans l'esprit du code ISM lié à l'amélioration continue et la néo-culture sécurité de notre époque qui, sans abandonner une pratique bien rodée, glisse plus facilement qu'il y a trente ans vers un management de la sécurité plus intelligent. NB : le sujet est assez vaste pour provoquer vos méninges.

■ ENFIN, LA REVUE DU CAPITAINE SUR LA CONFORMITÉ DU SMS

Dans ses responsabilités, le capitaine par délégation de l'armateur, assure que son navire est conforme au SMS, mais pas que.

En effet, le code ISM précise que le SMS lui-même doit être revu périodiquement (§ 5.5) par le capitaine et non pas son application à bord seulement, comme l'a compris la majorité de la profession. Nonobstant la copie du DOC affichée à l'entrée du bureau du commandant, **cette conformité du SMS** compagnie doit être aussi vérifiée par le capitaine dans sa revue annuelle.

En théorie, rien de plus efficace que l'avis de ceux qui appliquent au jour le jour plutôt qu'attendre un **audit interne** effectué par des auditeurs souvent un peu justes en connaissance du code ISM et presque jamais vraiment indépendants.

Difficultés : il est vrai que sauf dans de petites compagnies où les états-majors ont participé à la création ou à l'évolution du SMS, les grandes compagnies sont passées depuis longtemps à un SMS élaboré par une équipe de terriens parfois avec une connaissance minimale de la mer et qui n'a pas beaucoup évolué depuis sa création.

D'autre part, dû à un certain atavisme, notre profession n'a jamais vraiment su pratiquer le **contradictoire** et ne supporte pas non plus la vogue actuelle de **lanceurs d'alerte**. Peu de capitaines finalement osent proposer des améliorations au SMS, pourquoi ?

Il est bon de rappeler ici que la loi française, comme aux USA (SPA), permet au salarié d'exprimer ses critiques sur les options choisies par son patron sur la sécurité tant qu'il les présente avec mesure (Cour de cassation 28.9.2022).

Capitaines de navires, vous voulez être protégés dans l'exercice de vos fonctions de haut niveau dans la sécurité du transport maritime, alors participez aussi à son évolution en signalant ce qui ne vas pas à votre patron et en proposant des améliorations que diable !

NB : Exemples de revue conformité et fonctionnement du SMS via des KPI :

REVUE de CAPITAINES sur le fonctionnement du SMS à BORD		
N°	CRITÈRES de PERFORMANCE du SMS à BORD	Pts/5
1	État de réalisation des objectifs de la compagnie à bord du navire	
2	Évaluation de la préparation de son équipage à répondre aux SITUR	
3	État des équipements de sécurité et de sûreté de son navireEtat ddu prescriptions naviree navigation	
4	État des certificats navire et certificats/brevets membres d'équipage	
5	État des prescriptions du pavillon et/ou classe pour son navire	
6	État du « reporting » bord vers la compagnie : fonctionnement et suivi	
7	État du retour d'expérience à bord : fonctionnement et suivi	
8	Organisation et qualité de la maintenance : enregistrement et suivi	
9	État de l'évaluation des éléments critiques et étude du fonctionnement du navire en mode dégradé	
10	État de la communication avec la DPA et la direction de la compagnie	
11	État documentation du bord et veille réglementaire reçue à bord	
12	Avis sur culture sécurité de l'équipage du navire	
TOT	Total des indices	/60
Évaluation des résultats / Niveau : fonctionnement minimum 12 pts, 12 à 24 fonctionnement émergent, 24 à 36 bon fonctionnement à perfectionner, 36 à 48 fonctionnement performant, 48 à 60 fonctionnement haut de gamme		

REVUE de capitaine sur la conformité du SMS de la compagnie avec le code ISM		
N°	CRITÈRES de CONFORMITÉ	Pts/5
1	Conformité du management des risques à tous les niveaux de la compagnie	
2	Culture sécurité et gestion amélioration continue des connaissances (formations)	
3	Conformité du rôle de la compagnie tel qu'exposé dans le SMS	
4	Conformité du rôle de la DPA tel que prévu dans le SMS et les circulaires IMO idoines	
5	Conformité du SMS vis à vis du pouvoir discrétionnaire du capitaine	
6	Conformité de la gestion des RH par rapport au § 6 du code ISM	
7	Adéquation des procédures du navire avec l'esprit du code (suivi des Best practices)	
8	Existence et prise en compte des suggestions du personnel via le CDS ou non	
9	Niveau de conformité du reporting général des bords vers la compagnie	
10	Niveau de conformité avec le § 10.3 du code (équipements et systèmes critiques)	
11	Niveau de conformité de la partie vérifications internes et évaluations par rapport au code	
12	Protection du capitaine selon la résolution IMO A 443 et le § 2 du préambule du code ISM	
TOT	Total des indices	/60
Évaluation des résultats / Niveau : fonctionnement minimum 12pts, 12 à 24 fonctionnement émergent, 24 à 36 bon fonctionnement à perfectionner, 36 à 48 fonctionnement performant, 48 à 60 fonctionnement haut de gamme		

CONCLUSION

Aujourd'hui, le capitaine du navire prend ses fonctions dans des circonstances théoriques suivantes : le navire est à jour de ses certificats et notamment du SMC (Safety Management Certificate) qui est en théorie une **preuve officielle** que le management de la sécurité et de la protection de l'environnement à bord est conforme au SMS de la compagnie, lui-même reconnu en premier lieu comme **conforme au code ISM** par un DOC (Document of Compliance le bien nommé).

Cependant la faiblesse générale actuelle du contrôle par l'État du pavillon, **entame cette confiance** que la profession a cultivé dans le cadre de l'OMI, perte de confiance en grande partie due aux pavillons de convenance quand ils ne sont pas de complaisance.

Traditionnellement, le PSC a été créé en grande partie pour contrer ce phénomène. Par des visites ciblées et en sanctionnant les laxismes, le PSC a commencé à faire peur en étant considéré comme le **bras armé de l'OMI**. Les sanctions théoriques peuvent faire peur aux armateurs qui ne respectent pas la réglementation internationale car la détention est un instrument en théorie terrible qui attaque directement l'armateur au portefeuille. Plus que jamais dans notre industrie, le temps c'est de l'argent et tout retard est compté en dollars perdus sur l'affrètement.

Ce système PSC censé résoudre le problème des navires sous-normes même s'il fait peur aux armateurs et continue de s'améliorer, est loin d'être parfait. Parfois le navire n'a pas besoin

d'escalier dans un port pour un transfert par exemple au-delà des eaux territoriales. Ainsi la flotte fantôme sous les ordres de capitaines fantômes, qui continue à grossir, évite d'escalier. Et donc, pas de droit régalien entre nos mains pour espérer la bloquer. Le droit de la mer n'avait pas prévu cela (sauf en cas d'infractions ou pollution seulement). Ne faudrait-il pas le revoir et créer un **coastal state control (CSC)** étendu à tous les navires où le contrôle serait possible sans pourtant qu'il y ait une infraction initiale caractérisée un amendement aux conventions de la mer pour clarifier, un règlement local.

Cdt Bertrand APPERRY
CLC AFEXMAR, FMIIMS
bertrand.apperry@afcan.org

Les vues présentées ci-dessus ne sont que celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles de l'AFCAN et sont destinées à l'échange d'informations et à des fins de discussion.

PS 1 Le passage de l'anglais, langue de travail de l'OMI, à une autre langue, pose souvent des problèmes d'interprétation. Ce n'est en général pas trop grave mais nous éloigne un peu du résultat recherché par le texte initial.

PS 2 Le gouvernement italien et le RINA ont passés des moments difficiles suites à l'enquête officielle sur le désastre du *Costa Concordia*. Notre collègue Francesco Schettino a fait récemment une demande de libération à mi-séjour en prison (+ de 8 ans déjà à la prison Rebibbia de Rome) qu'il lui a été refusée. Peut-être est-ce encore trop tôt qu'il puisse écrire l'histoire vue de son côté. L'administration italienne et le RINA **ont-ils un peu peur que Schettino rappelle le laxisme impressionnant de la certification ISM de la compagnie et plus particulièrement de son navire ?**

PS 3 La version du code en anglais parle de *deficiencies* que les Français ont traduit par *lacunes* tout simplement alors qu'en anglais ce mot est plus vaste avec une base de *manque/insuffisance/imperfection* ou encore *faiblesse/carence* tout en conservant une nuance de **niveau insuffisant**.

PS 4 Le phénomène de la dark fleet (appelée étrangement **flotte fantôme**) empoisonne aujourd'hui notre industrie car elle représente près de 1 000 navires, avec donc au moins 1 000 capitaines plus près des pirates que des corsaires !

PS 5 Souvent les règlements portuaires sont un peu oubliés par les capitaines et pourtant en cas d'incident au port, c'est la première vérification qui sera utilisée par les enquêteurs locaux, donc attention.

GLOSSAIRE

CDS	Comité De Sécurité
CSC	Coastal State Control
DOC	Document of Compliance
DPA	Designated Person Ashore
DUP	Document Unique de Prévention
ISM	International Safety Management
KPI	Key Performance Indicators
MEPC	Maritime Environment Protection Committee
MLC	Maritime Labour Convention
MSC	Maritime Security Committee
OMI	Organisation Maritime Internationale
PSC	Port State Control
REX	Retour d'EXpérience
RO	Recognized Organisation
SITUR	Situation d'URgence
SMC	Safety Management Certificate
SMS	Safety Management System
SOHSP	Shipboard Occupational Health and Safety Program
SPA	Page 8, je ne connais pas cet acronyme
STCW	Standards of Training Certificate and Watchkeeping for seafarers
TMSA	Tanker Management & Self Assessment



**Envoyez à l'AFCAN
vos plus belles photos de voyage**

rendez-vous sur notre site internet

<http://www.afcan.org>

