

NUMÉRO SPÉCIAL

La deuxième Semaine Européenne du Shipping s'est déroulée à Bruxelles du 27 février au 3 mars. Créé en 2015 à l'initiative de l'ECSCA, notre association européenne, cet événement est parrainé par les institutions européennes, aux côtés du secteur maritime dans son ensemble. Sa vocation : augmenter la visibilité du secteur, et permettre sa bonne compréhension par les décideurs européens. **Flashback sur ce grand événement de l'actualité maritime européenne, dans l'organisation duquel Armateurs de France a pris une part très active.**

P.02

/ L'ÉDITO DE PHILIPPE LOUIS-DREYFUS, REPRÉSENTANT D'ARMATEURS DE FRANCE AUPRÈS DE L'ECSCA

« Bruxelles est clairement devenue une importante place maritime. »

P.03

/ ZOOM SUR LE SHORTSEA 2.0

P.05

/ INTERVIEW DE NIELS SMEDEGAARD, PRÉSIDENT DE L'ECSCA

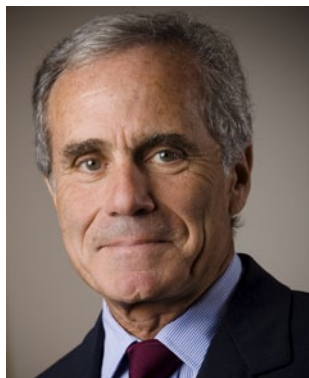
P.06

/ ACTU

- Les enjeux de Bâle IV
- Technologie maritime européenne : quelle compétitivité ?
- Technologies numériques, transition énergétique et simplification administrative : les défis du transport maritime de demain
- Règles de sécurité dans la chaîne logistique multimodale : promouvoir le code CTU
- Concilier économie maritime et bonne santé des océans : les enjeux de l'éolien offshore
- Les questions sociales au cœur des débats de la *European Shipping Week*
- La conférence plénière du 1^{er} mars : un tour d'horizon du contexte économique et géopolitique



/ L'ÉDITO DE PHILIPPE LOUIS-DREYFUS



Par Philippe LOUIS-DREYFUS,
Représentant d'Armateurs de France
auprès de l'ECSCA

S'est tenue en début de ce mois à Bruxelles, la deuxième «*European Shipping Week*» qui a réuni entreprises, institutions et société civile. À l'origine, c'est une initiative des armateurs, à laquelle s'est rallié l'ensemble de la communauté maritime.

Le constat est simple : Bruxelles est clairement devenue une importante place maritime. Pour le meilleur ou le moins bon, les activités maritimes, celles des armateurs en particulier, sont et seront de plus en plus, sujettes à de nombreuses réglementations. L'Europe a été très active ces dernières années en la matière avec de nombreuses initiatives de la Commission, et de plus en plus, un intérêt croissant du Parlement pour les questions maritimes. Nous, les armateurs, sommes regardés quelquefois avec bienveillance, quelquefois aussi avec réserve par certains fonctionnaires européens ou parlementaires élus. L'Union

**LES ARMATEURS,
ENTREPRENEURS DE
LONG TERME, ONT
BESOIN DE PARTENAIRES
DE LONG TERME
ÉGALEMENT, DANS LE
DOMAINE FINANCIER.**

European Shipping Week 2017 : des échanges fructueux pour l'avenir du transport maritime européen

européenne joue depuis un certain nombre d'années, et jouera de plus en plus a priori un rôle majeur dans la réglementation et de ce fait, la compétitivité de notre secteur. Il est donc essentiel et de notre intérêt, que ces institutions aient la meilleure connaissance possible des spécificités de notre métier et des défis auxquels nous sommes confrontés.

Bien sûr, l'avenir du maritime s'est toujours inscrit dans un monde globalisé. Néanmoins, les armateurs et l'ensemble des professionnels maritimes européens dépendent des réglementations et de directives spécifiquement européennes.

L'ECSCA*, que j'ai eu la responsabilité de présider, s'est toujours efforcée de faire en sorte que la réglementation européenne améliore la sécurité de nos navires et de nos équipages et assure le respect de l'environnement. Mais l'ECSCA a toujours cherché à éviter que l'Europe se dote d'un arsenal juridique spécifique, seulement contraignant pour les armateurs européens. En effet, notre terrain de jeu à tous est mondial.

Par ailleurs, il est important que le maritime européen, incontournable par la puissance de ses flottes, de ses chantiers, de ses banques, etc., soit également exemplaire en matière de sécurité et de respect de l'environnement. C'est bien là qu'a été pour moi le plus grand challenge ces dernières années à l'ECSCA, tout le monde n'ayant pas été autant convaincu qu'Armateurs de France, qu'il fallait que les armateurs soient proactifs au lieu de traîner les pieds sur ces sujets.

Cette semaine de conférences, ateliers et rencontres a également été l'occasion de réfléchir à l'agenda politique européen, et à la façon dont le maritime participe à l'évolution de notre monde. La digitalisation de l'économie et le

**BRUXELLES EST
CLAIREMENT DEVENUE
UNE IMPORTANTE PLACE
MARITIME.**

**renouveau du protectionnisme sont ainsi
revenus à maintes reprises au cours des
discussions.**

Le financement des activités maritimes a été un des sujets transversaux abordés. C'est un sujet grave pour nous, armateurs, qui devons faire face à la double peine du cycle des frets et du «couple infernal» attirance/répulsion du monde de la finance pour le *shipping*. **Les armateurs, entrepreneurs de long terme, ont besoin de partenaires de long terme également, dans le domaine financier.**

Sont aussi préjudiciables les excès de liquidités mis à disposition du maritime à certaines périodes, et à l'inverse, leur rareté et leur coût, comme cela peut être le cas aujourd'hui.

Par ailleurs, les armateurs risquent de subir non seulement l'impact de la crise de ces dernières années mais aussi les nouvelles contraintes d'une éventuelle future réglementation dite «*Bâle IV*» qui rendrait les financements maritimes plus rares et plus onéreux. **C'est là encore un sujet important qui a été abordé lors de cette conférence et où, c'est à noter, s'est établie une réelle solidarité entre banquiers et armateurs.**

Cette *Shipping Week* a donc permis de mettre sur la table des questions importantes pour l'avenir du secteur maritime en Europe, et a permis aussi des échanges fructueux et utiles entre les diverses parties concernées.

*Association européenne des armateurs

/ ZOOM SUR LE SHORTSEA 2.0

Putting Shortsea Shipping 2.0 into motion

Armateurs de France a co-organisé avec ses homologues néerlandais, espagnols, suédois, grecs et croates un atelier intitulé « *Putting Shortsea Shipping 2.0 into motion* », le 27 février. Éric BANEL, notre Délégué Général, animait la table ronde.

Réunissant près de 150 participants, cet atelier a permis de souligner les avantages du transport maritime à courte distance (*shortsea*), qui est de loin le mode de transport le plus propre à la tonne transportée. Il a aussi mis en avant un paradoxe inquiétant pour la vitalité et le rayonnement économique de l'Union européenne : bien que le *shortsea* soit une composante essentielle des échanges au sein de l'Union, ce marché stagne, provoquant la frustration des professionnels du secteur.

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LA DURABILITÉ DU SHIPPING, INTÉGRER LES MODES DE TRANSPORT

Le représentant de la Commission européenne, Sandro SANTAMATO (*Head of Unit Maritime Transport and Logistics, DG MOVE*) a rappelé que le *shortsea* est au cœur de la politique européenne en matière de transport. Consciente de ses échecs, la Commission européenne concentre désormais ses efforts sur 3 axes :

- l'amélioration de l'efficacité du shipping. Grâce à la simplification des formalités administratives, elle a pour objectif la création d'un véritable marché unique européen. Aussi la Commission a-t-elle développé, sur le modèle d'un prototype de l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA), un projet pilote baptisé «Manifest». Il vise à l'harmonisation du manifeste de transport dans son contenu (données à déclarer et codification) comme sur la forme (digitalisation) ;
- l'intégration du maritime et des autres modes de transports, *via*, notamment, les travaux du *Digital Transport and Logistics Forum* : un tel projet implique que tous les opérateurs à terre et en mer, soient d'accord pour partager des données ;
- l'amélioration de la durabilité du *shipping*, dans sa composante sociale et environnementale, pour laquelle des fonds européens sont mis à la disposition du secteur.



Éric BANEL,
Délégué général d'Armateurs de France

LE SHORTSEA, PIVOT DES CHAÎNES LOGISTIQUES : LES DÉFIS À RELEVÉ

Président de la compagnie suédoise STENA LINE (ferry), Nicolas MARTENSSON a mis en avant le rôle du *shortsea* dans les chaînes logistiques européennes, ainsi qu'en matière de transport de passagers – avec 800 millions de passagers par an, le transport de passagers par la voie maritime demeure le mode le plus sûr.

Outre l'efficacité de la desserte terrestre, cruciale pour le développement du *shortsea*, Nicolas MARTENSSON a identifié les défis suivants pour les années à venir :

- la rigidité des barrières administratives ;

« LES PARTS DE MARCHÉ DU SHORTSEA STAGNENT ET LE TRANSPORT MARITIME N'OCCUPE PAS LA PLACE QUI DEVRAIT ÊTRE LA SIENNE À L'ÉCHELLE DE L'UNION. CE DONT NOUS AVONS BESOIN, C'EST D'UN VÉRITABLE BIG-BANG DANS L'APPROCHE EUROPÉENNE : INTRODUIRE DES MÉCANISMES FINANCIERS INCITATIFS, FAVORISER SYSTÉMATIQUEMENT LES MODES PROPRES ET MASSIFIÉS »

- le Brexit et ses conséquences, encore mal définies ;
- l'évolution des navires pour s'adapter à la réglementation et aux demandes commerciales, notamment en ce qui concerne le combustible utilisé.

Marc FREQUIN, Directeur Transports dans l'administration néerlandaise, a lancé un avertissement à l'assistance : si le *shortsea* constitue actuellement une alternative « verte », il ne doit pas se reposer sur ses acquis, mais au contraire renforcer son engagement social et environnemental, alors que les normes applicables aux camions se renforcent tous les cinq ans.

Le maritime doit se placer dans la dynamique de la COP21, à l'image de



» ce qu'ont pu faire des associations comme Armateurs de France ou l'association néerlandaise. Pour cela, des financements doivent être trouvés.

Brian SIMPSON, Coordinateur européen pour les autoroutes de la mer, a, pour sa part, évoqué les trois axes de son rapport de 2016 :

- environnement - plus de fonds doivent être réservés à ce point ;
- intégration dans la chaîne logistique ;
- sécurité, gestion du trafic, élément humain.

Des consultations supplémentaires sont en cours, afin de rédiger un document plus précis. **Le coordinateur considère d'ores et déjà que les fonds dédiés aux autoroutes de la mer dans les prochaines perspectives financières doivent être augmentés.**

FINANCEMENT, ENVIRONNEMENT, SIMPLIFICATION ET PILOTAGE MARITIME AU MENU DE LA TABLE RONDE

Le Délégué général d'Armateurs de France, Éric BANDEL, a introduit la table ronde en soulignant que le bilan de 15 ans de politique européenne en faveur du *shortsea* est globalement un échec. Il faut changer de paradigme et identifier les obstacles à lever en priorité. Quatre d'entre eux ont été discutés : le financement, l'application de la convention « eaux de ballast » aux eaux communautaires,

le guichet unique, les licences de capitaines pilotes.

Côté financement, François GAUDET, représentant de la Banque européenne d'investissement (BEI) est longuement revenu suer le nouveau dispositif pilote de la BEI à hauteur de 750 millions d'euros. Ce dispositif de garantie partagée aux niveaux français (COFACE/BPI) et européen (BEI) concerne, pour le moment, une partie de l'Europe - France, Hollande, pays scandinaves. En outre, il vise au « verdissement » des navires, puisque sont éligibles des projets dotés d'une dimension environnementale, qu'il s'agisse de constructions neuves ou de rétrofit (scrubbers, traitement des eaux de ballast, Gaz naturel liquéfié, amélioration de l'efficacité énergétique, filtre à particules pour les Nox, etc.).

François GAUDET a souligné qu'en l'absence d'un retour d'expérience (favorable), les navires écologiques ne bénéficient pas d'une meilleure valorisation bancaire. C'est pourquoi **le programme lancé par la BEI est aussi flexible que possible, afin d'attirer les banques malgré le contexte général peu favorable (cf Bâle IV)**. Néanmoins, il est impératif que les projets soumis soient fondés sur un *business plan* viable.

À la question de l'adéquation de la convention « eaux de ballast » aux contraintes du *shortsea*,

les réponses ont été en demi-teinte. La nécessité pour l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Union européenne (UE) de prendre davantage en compte les spécificités du *shortsea* a été pointée du doigt, tout comme la responsabilité - pour l'heure théorique - des États membres dans la mise à disposition d'installations de réception portuaire. La prochaine création d'un sous-groupe dédié aux eaux de ballast au sein du *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF) a, en outre, été évoquée.

Concernant le Guichet unique européen et la simplification administrative affiliée, Lennart HEIP, de la compagnie Dow Benelux (industrie chimique), a axé son intervention sur la digitalisation, condition *sine qua non* pour augmenter l'attractivité du *shortsea*. Une condition nécessaire mais insuffisante, si les données ne sont pas partagées entre acteurs : d'où l'importance de garantir à leurs propriétaires leur protection. Selon Monsieur HEIP, un guichet unique n'est pas impératif d'un point de vue technique : il suffit que des fournisseurs de services assurent la traduction entre les différents systèmes d'information.

Enfin, le débat autour des licences de capitaines pilotes est venu clôturer cette table ronde, marquée par des échanges nombreux et de grande qualité entre les intervenants et leur auditoire. **Christophe REUX (Fédération Française des Pilotes Maritimes) a rappelé le rôle des pilotes en matière de sécurité maritime et souligné que si les licences de capitaine pilote sont utiles, il n'y a pas nécessité d'un cadre communautaire.** **Christophe MATHIEU (Brittany Ferries) a mis en avant la bonne coopération entre armateurs et pilotes, mais également l'utilité pour le *shortsea* de pouvoir obtenir des licences de capitaine pilotes.** Enfin, Manuel CARLIER (Association espagnole des armateurs) a plaidé pour un cadre communautaire afin que les pays qui n'offrent pas de licences de capitaine pilote puissent enfin les mettre en place.



/ INTERVIEW



Niels SMEDEGAARD
ECSA President

ECSA launched the shipping week in 2015 in order to make shipping more visible and better known by the European institutions. The second shipping week was held from feb. 27 to march 3 2017. How do you assess this initiative, and how has it evolved?

The first edition was already well received but this year we did everything a little better, which is normal as we have learned from the previous experience. The week was full of interesting events organised by different stakeholders covering topics such as modern technology, automated reporting and administrative simplification via digitalisation, offshore operations and wind energy, ship financing, Shortsea shipping, seafarers' questions and maritime labour convention, safety and environmental aspects.

We were pleased that Transport Commissioner Violeta Bulc attended events during the week including the European Shipping Week's Flagship conference with around 300 participants. During the week, ECSA published Monitor Deloitte's study on EU shipping competitiveness

THE WEEK WAS FULL OF INTERESTING EVENTS ORGANISED BY DIFFERENT STAKEHOLDERS COVERING TOPICS SUCH AS MODERN TECHNOLOGY, AUTOMATED REPORTING AND ADMINISTRATIVE SIMPLIFICATION VIA DIGITALISATION, OFFSHORE OPERATIONS AND WIND ENERGY, SHIP FINANCING, SHORTSEA SHIPPING, SEAFARERS' QUESTIONS AND MARITIME LABOUR CONVENTION, SAFETY AND ENVIRONMENTAL ASPECTS.



An interview of ECSA President Niels SMEDEGAARD

which attracted a lot of interest among the EU institutions and the media and we look forward to develop a new European maritime vision and strategy with the commission for the next decade. Also, ECSA organised its traditional ECSA Master Class on Shipping Business. It was by "invitation only" and closed event but filled a room full with participants from all three EU institutions.

The European shipping week was also visible to stakeholders and "people on the street" who did not attend the events. The Commission, the European Parliament and the Maltese EU Presidency were all official organisers, and promoted the events by banners on their buildings and via their communications channels. The world's biggest Lego-vessel was displayed in two different places in Brussels and became a talk of the town.

Overall, we were really pleased by how the week was perceived and experienced by the participants and organisers alike.

The flagship conference, on 1 March, was the highlight of the week. What were the main conclusions?

The main conference of European Shipping Week was opened by MEP Karima Delli (Greens, FR), the current chairman of the European Parliament's Transport Committee, the Maltese Transport Minister Joe Mizzi and Director-General of DG Move Henrik Hololei. The former Prime Minister of

SHIPPING INDUSTRY CONTRIBUTES GREATLY TO THE ECONOMY AND EMPLOYMENT AND HELPS CREATE JOBS IN THE WIDER ECONOMY

Finland and current Member of the Parliament Alexander STUBB gave a memorable keynote speech discussing the world beyond Brexit and Trump. "Europe should take a leading role in promoting its own values and should not shy away from talking about topics such as, democracy, market economy, globalisation, human rights and free trade. The maritime industry should embrace the technological challenge as the business models will change", he said. Mr. Hololei said "Shipping industry contributes greatly to the economy and employment and helps create jobs in the wider economy." Transport Commissioner Violeta Bulc closed the day with a questions and answers session. Among others, Commissioner said that digitalisation and technology will redefine our civilization and that it meant new social innovation and services and new business models. The Commission is determined to make the process more efficient through eManifest and the Single European Window she said. Responding to a question on EU ETS, she said: "Maritime is global business and therefore, it needed a global agreement as climate change knows no borders".

What do you hope for the 2019 shipping week?

A continued improved visibility of European shipping and our importance for Europe and a strengthening of the cooperation between all stakeholders in and around the industry, including the commission and members of the parliament.

/ ACTU

Les enjeux de Bâle IV

Surcapacité, baisse des taux de fret, nouvelles réglementations, manque de financement bancaire génèrent d'importantes difficultés pour l'industrie du transport maritime.

Dans un tel contexte, **sécuriser le financement des navires revêt une importance capitale**. Un enjeu particulièrement d'actualité, compte tenu des récents développements concernant Bâle IV. Elaboré par le Comité de Bâle sur le contrôle bancaire, Bâle IV vise à renforcer les règles internationales de solvabilité des banques. Il implique des exigences plus strictes de fonds propres et une plus grande divulgation des données financières.

Quel impact cela pourrait-il avoir sur l'industrie du transport maritime ? La future flotte sera-t-elle financée ? Les coûts de financement continueront-ils à augmenter ? Le secteur est-il au fait des réglementations à venir (normes d'émissions, norme IFRS) en cours de discussions dans le cadre de Bâle IV ? Les propriétaires seront-ils tenus de fournir une proportion plus élevée du prix d'achat en fonds propres ? Les entreprises familiales pourront-elles continuer à financer ? Comment la compétitivité du transport maritime européen en sera-t-elle affectée ?

Ces questions et bien d'autres ont été abordées durant le séminaire consacré

au financement du transport maritime à l'ère de Bâle IV. **Organisé par BNP Paribas Fortis Chair Transport, Logistics and Ports le 28 février, ce séminaire, qui comptait Philippe LOUIS-DREYFUS, Président du Conseil de Surveillance de Louis Dreyfus Armateurs S.A.S. parmi ses intervenants⁽¹⁾, fut un véritable succès, avec près de 115 participants.**

Articulé en une série de présentations et une table ronde, le séminaire a mis en lumière une série d'enseignements :

- **Le monde de la finance évolue vers de nouvelles contraintes et des ajustements brutaux, en particulier pour les banques.**
- **Le marché du financement de navires est directement impacté par ces changements, dont il résulte davantage d'exigences pour les emprunteurs, les banques du secteur ayant ainsi tendance, à contrôler davantage, à être plus sélectives mais également plus lentes.**
- **En fonction de la manière dont les règles bancaires vont évoluer (Bâle IV), les banques pourraient trouver bien plus difficiles de se maintenir comme premier point de contact pour le financement maritime.**
- **Enfin, considérant la volatilité et la complexité inhérentes à l'industrie du transport maritime, il y a fort à douter**

que les marchés de capitaux puissent entièrement remplacer les crédits bancaires.

Les échanges lors de la table ronde ont principalement eu trait au financement des navires dans le futur. Plusieurs voix se sont élevées pour exprimer de vives préoccupations quant aux travaux en cours du Comité de Bâle. L'application standardisée des critères, notamment, pourrait être contre-productive.

Philippe LOUIS-DREYFUS a par ailleurs souligné combien il est essentiel que les banques respectent davantage les cycles du shipping et prennent en considération le fait que l'activité s'exerce sur le long terme ; le financement devrait dès lors suivre la même approche.

(1) Intervenants :

- Professeur Eddy VAN DE VOORDE, Université d'Anvers
- Mr. Fabrizio VETTOSI, Directeur général de Venice Shipping and Logistics S.p.A.
- Mr. Kai FAHNENBRUCK, Commission européenne, DG FISMA (Direction générale de la stabilité financière, des services financiers et de l'Union des marchés de capitaux)
- Mr. Philippe LOUIS-DREYFUS, Président du Conseil de Surveillance de Louis Dreyfus Armateurs S.A.S.
- Mr. Ludwig CRIEL, Président de l'Union royale des armateurs belges

/ ACTU

Technologie maritime européenne : quelle compétitivité ?

Organisée par la *European Ships and Maritime Equipment Association* (SEA Europe) le 2 mars, cette session était consacrée à la compétitivité du secteur européen de la technologie maritime.

Les débats ont notamment portés sur l'impact de la Chine sur la construction navale européenne. Pratiquant une économie agressive fondée sur l'exportation, avec des crédits très importants à l'export, la Chine entretient avec l'Union européenne des relations commerciales déséquilibrées - l'UE est considérée comme un marché riche et divisé politiquement, donc

particulièrement intéressant.

La construction navale fait partie des 10 secteurs prioritaires pour la stratégie « *made in china 2025* ». Avec des instruments de poids, qui permettent aux chantiers chinois de se positionner de plus en plus sur ce qui constituait auparavant des niches européennes (croisière, navires à haute valeur ajoutée ou innovants) : coûts du travail et de l'énergie, acier subventionné, soutien à l'innovation, diplomatie économique, capitaux (prêts bonifiés, financements indirects, crédits à l'export, *leasing*).

Les représentants de chantiers présents ont souligné plusieurs points :

- la problématique clé est de construire en Chine sans perdre sa technologie ;
- le dialogue sectoriel avec la Chine n'est pas d'une grande utilité, dès lors que l'UE n'est pas prête à mettre en place des mesures majeures de rétorsion ;
- la politique de défense des intérêts européens doit être axée sur l'ensemble du secteur maritime ;
- il faut améliorer l'intelligence économique européenne.

/ ACTU

Technologies numériques, transition énergétique et simplification administrative : les défis du transport maritime de demain

Organisé le 27 février à l'initiative de l'Association européenne des remorqueurs (ETA) et de la Représentation permanente de Malte auprès de l'UE, **ce séminaire avait un double objet : d'une part, le rôle des technologies numériques dans la mise en place du SEEMP (plan d'efficacité énergétique des navires), d'autre part la simplification administrative du transport maritime.**

/ Inciter les armateurs à mettre les nouvelles technologies au service de la performance énergétique de leurs navires

Créé en 2011 par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre d'un amendement à la Convention pour la prévention de la pollution marine par les navires, dite Convention Marpol, **le SEEMP est obligatoire depuis janvier 2013.**

Son objectif principal : inciter les armateurs à prendre en compte les nouvelles technologies pour optimiser la performance énergétique de leurs navires. Il s'inscrit dans une stratégie globale de l'OMI pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires. Le SEEMP est un outil pour mesurer et contrôler les émissions des navires déjà en service, ayant une jauge brute supérieure ou égale à 400. **Il prendra la forme d'un document qui contient les mesures identifiées par l'armateur pour améliorer l'efficacité énergétique du navire.** Ce document devra régulièrement être mis à jour afin d'évaluer la pertinence et l'impact de chaque mesure sur le navire et ses opérations.

Sa mise en place s'effectuera en 4 phases (planification, réalisation, suivi, auto-évaluation et amélioration).

Les discussions ont mis en lumière la nécessité de former constamment les navigants et les sédentaires pour contrer les risques potentiels d'une digitalisation excessive des activités ainsi que pour faire face à la menace « cyber ». Réussir la numérisation du transport maritime, dans l'optique d'une plus grande efficacité énergétique, est donc étroitement lié au facteur humain et à la qualité de la formation initiale et professionnelle.



/ Bilan et perspectives de la simplification administrative du secteur maritime

Les débats ont confirmé que la simplification administrative passe en grande partie par un réel partage des données entre compagnies maritimes, autorités maritimes, douanes, ports. Autrement dit, tous les acteurs concernés doivent « jouer le jeu ». En outre, que l'on soit favorable à un guichet unique européen ou national, l'harmonisation de l'échange des données entre tous les pays membres n'en demeure pas moins centrale.

/ Guichet unique européen : un état des lieux très contrasté

Le guichet unique européen (European Maritime Single Window Environment) a fait suite à la directive RFD de 2010 (*Reporting Formalities Directive*) concernant les formalités déclaratives pour les navires arrivant ou partant d'un port situé dans un État membre. L'objectif de cette directive est de simplifier et d'harmoniser les procédures administratives s'appliquant au transport maritime. Elle fixe l'obligation pour les États membres de mettre en place un guichet unique (ou *National Single Windows*, NSW) pour les formalités déclaratives des navires arrivant ou partant d'un port de l'UE, afin de **permettre aux navires de ne fournir l'information qu'une seule fois à une seule autorité.**

Il ressort de l'évaluation menée en 2016 que, sur les 40 ports évalués, seuls 20 % sont équipés pour assurer la transmission électronique des formalités déclaratives.

Seulement 4 ports sont complètement équipés et ont un guichet unique fonctionnel. **L'étude a par ailleurs mis en lumière l'absence d'harmonisation des guichets uniques à l'échelle européenne.**

/ Le projet eManifest : expérimentation en cours

Le projet eManifest est fondé sur le principe **d'une seule déclaration pour les autorités maritimes et douanières, via le guichet unique européen.** Les navires remplissent les formalités déclaratives sur une interface commune et harmonisée pour tous les utilisateurs. Ces informations sont transmises aux autorités compétentes et aux ports d'escale. Les informations fournies par les navires sont également accessibles par les autres États membres grâce au système d'information *SafeSeaNet*. Le projet est en cours d'expérimentation.

/ Le système « Sea Traffic Management » mis en place par l'administration maritime suédoise

L'administration maritime suédoise a conçu un système permettant de partager en temps réel des informations entre les navires, les ports et les compagnies maritimes concernant les itinéraires, les zones à fort trafic ou aux conditions de navigation difficiles. Le projet est co-financé par l'Union européenne dans le cadre de la politique européenne de transport et d'intermodalité. Ce système permettra d'améliorer l'efficacité des ports et la politique du « just in time » visant à diminuer les temps de transit des navires.

/ ACTU

Règles de sécurité dans la chaîne logistique multimodale : promouvoir le code CTU (Cargo Transport Unit)

Ce séminaire sur les règles de sécurité dans la chaîne logistique multimodale était organisé, le 27 février, à l'initiative du *Global Shippers Forum* (l'association internationale des chargeurs), d'ICHCA International (l'Association internationale des manutentionnaires), du TT Club (une compagnie d'assurance transport) et du *World Shipping Council* (association internationale des compagnies de transport conteneurisé). **L'objectif était de présenter et de débattre sur le Code CTU (Cargo Transport Unit), qui établit les bonnes pratiques pour le conditionnement et la manutention des unités de transport intermodal.**



Si, dès 1972, l'OMI a adopté la Convention pour la sécurité des conteneurs (CSC), elle a décidé de renforcer son action en la matière en créant un code spécialisé sur les règles de sécurité pour le transport des conteneurs. **Le code CTU a été élaboré et adopté conjointement par l'Organisation internationale maritime du Travail (OIT) et le Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC) en 2014.** Il remplace la série de recommandations publiée en 1997 par les mêmes organisations, mais n'a pas de force obligatoire. En revanche, il peut servir de modèle pour les

législations nationales. **Il contient des consignes pour toutes les opérations de transport multimodal à destination des personnes assignées au chargement et déchargement des marchandises. Le code contient également des dispositions sur la formation et le conditionnement des marchandises dangereuses.**

L'heure est venue de dresser un bilan du Code CTU. Est-ce toujours la bonne approche ? Est-il correctement appliqué et comment peut-on s'assurer de son respect ? Pour répondre à ces questions, étaient notamment présents

Kitack LIM, Secrétaire général de l'OMI, et Magda KOPCZYNSKA, Directrice du transport par voie d'eau, DG MOVE.

Le Code CTU est aujourd'hui confronté à des problématiques multiples : nécessité d'orientations spécifiques pour le conditionnement des marchandises dangereuses - en plus du dispositif réglementaire existant ; la rédaction d'un standard international phytosanitaire pour minimiser encore les risques de contamination des conteneurs par les parasites ; le rôle et la responsabilité centraux des chargeurs dans la sécurisation de l'emballage et l'arrimage des conteneurs. **Pour promouvoir et améliorer le Code CTU de manière générale et sur ces points en particulier, la formation, la sensibilisation et la pédagogie des acteurs sont, une fois de plus, primordiales, à l'échelle européenne et internationale.**



/ ACTU

Concilier économie maritime et bonne santé des océans : les enjeux de l'éolien offshore

Organisé par l'ECSA, l'Association européenne des armateurs le 27 février, ce séminaire était intitulé « *Shipping enabling the offshore wind energy revolution in Europe* ».

/ Le rapport de l'OCDE sur l'économie de la mer en 2030

Dans ce rapport publié en 2016, l'OCDE formule quatre grandes recommandations : développer la coopération internationale dans les sciences et technologies marines ; renforcer la gestion intégrée des mers ; améliorer les bases statistiques et méthodologiques nationales et internationales ; étoffer les capacités d'évaluation prospective des secteurs maritimes.

L'organisation prédit en outre un futur intéressant à l'éolien offshore en Europe. En effet, **selon l'OCDE, le taux de croissance globale annuelle pour l'éolien offshore européen, en termes de résultats économiques et d'emplois entre 2010 et 2030, est estimé à 24,52 %.** Cela représente la plus grande croissance

parmi les activités économiques tournées vers la mer.

Représentants des États Membres, de la Commission européenne DG MARE, des autorités danoises, des compagnies DEME group et WINDEA Offshore ont échangé sur les moyens de faire valoir tout le potentiel du secteur où l'Europe joue un rôle majeur.

/ L'éolien offshore : près de 22 % de la demande mondiale en électricité en 2030

En 2010, l'énergie produite par les éoliennes était estimée à moins 1 %. Aujourd'hui, dans un scénario optimiste, la capacité totale des éoliennes installées en 2020 serait de 2 600 térawatts/heure (TW.h), soit entre 11,5 % et 12,3 % de la demande mondiale en électricité. En 2030, cette forme d'énergie pourrait produire 5 400 TW.h, soit entre 18,8 % et 21,8 % de la demande mondiale.

L'éolien offshore impacte de nombreux secteurs :

- **le shipping.** Même si des navires existants travaillent déjà dans les champs d'éoliennes, il y a un besoin de

nouveaux types de navires à construire, à armer, à affréter ;

- **la pêche et l'aquaculture,** avec la création de nouveaux spots ;
- **les infrastructures portuaires.** De nouveaux aménagements et une nouvelle logistique sont à construire afin de recevoir les navires et les équipements des éoliennes (colis lourds) ;

- **le tourisme,** avec la découverte par le grand public de cette activité et de ses équipements. Des tours de fermes éoliennes sont ainsi déjà organisés.

Il faut donc avoir une approche intégrée et profiter des synergies potentielles.

En outre, la nécessité de conserver des standards de haute sécurité pour préserver l'environnement et les hommes est impérative, afin de contrer l'apparition du *low cost*. En effet, la compétition est drastique et l'industrie a tendance à baisser le prix de l'énergie éolienne au maximum pour être compétitive par rapport aux fournisseurs traditionnels d'énergie.

/ ACTU

Les questions sociales au cœur des débats de la European Shipping Week

Pas moins de trois conférences sociales ont ponctué cette semaine européenne du shipping à travers des problématiques complexes, qui témoignent de l'importance de notre secteur pour la vitalité économique de l'Europe : spécificité du dialogue social européen en matière de transport maritime, application de la notion de « *fair shipping* » et vitalité de l'emploi maritime européen, application de la convention internationale sur le droit du travail maritime (MLC).

/ Conférence ECSA/ETF « *Social partnership in shipping : implementing parts of the work programme of the sectoral social dialogue committee for maritime transport* », le 27 février

Les débats ont à maintes reprises pointé la question centrale de l'attractivité de l'industrie maritime pour les jeunes, soulignant que l'un de ses principaux challenges sera bien de démontrer sa compétitivité afin d'apparaître aux

yeux du jeune public comme une réelle opportunité professionnelle. Donner une visibilité positive au *shipping* s'avère plus que nécessaire afin de maintenir le dynamisme de l'emploi maritime : un paradoxe pour un secteur qui est l'un des plus compétitifs en Europe, comme l'a rappelé Haitze SIEMERS de la DG MARE (Direction générale des Affaires maritimes et de la Pêche au sein de la Commission européenne).

Présentant le rapport final sur le pilier n°2 du projet commun ECSA - ETF : « *Funding Opportunities for Shipping Sector - Traineeships and Apprenticeships* », Jaap GEBRAAD, Chef de projet au STC Group (institut de recherche dédié au *shipping* et à la logistique) a cité plusieurs programmes européens, susceptibles de constituer des pistes pour le financement de la formation maritime :

- Erasmus, sans conteste le plus intéressant. « *Erasmus + for*

ERASMUS, SANS CONTESTE LE PLUS INTÉRESSANT. « ERASMUS + FOR INDIVIDUALS » POURRAIT AINSI SERVIR À FINANCER L'APPRENTISSAGE À BORD VIA UNE AIDE POUR LE VOYAGE ET LES FRAIS DE NOURRITURE.

individuals » pourrait ainsi servir à financer l'apprentissage à bord via une aide pour le voyage et les frais de nourriture. Autre dispositif, « *Erasmus + for organisations* » vise notamment à développer des partenariats stratégiques, des pratiques innovantes, et l'échange d'expériences. De son côté, Armateurs de France défend l'idée d'un programme spécifique Erasmus



- » pour le maritime, destiné à favoriser les échanges entre écoles maritimes européennes ;
- le European social funds, autre fonds important, a pour objectif d'améliorer l'emploi et l'éducation dans l'Union européenne ;
- enfin, une nouvelle initiative, le pilote *project on long term mobility for apprentices* apparaît très prometteuse, sous réserve de ne pas faire de

distinction dans les embarquements en fonction du pavillon du navire.

Du côté du dialogue social, David DION, Directeur de l'unité de la Commission européenne en charge du dialogue sociale, a salué le dynamisme du secteur en la matière. Un secteur particulier dans le bon sens du terme, puisqu'il est l'un des seuls à s'être doté d'accords entre partenaires sociaux en matière de droit du travail : l'accord sur la convention MLC en

2006, suivi par l'accord sur sa révision fin 2016. « **Your comity has been particularly active during the last years** », a-t-il résumé.

Enfin, en matière de santé et de sécurité au travail dans le *shipping*, Philippe Castel, Président de l'Institut maritime de prévention, a appelé à l'élaboration d'un guide de prévention spécifique pour le *shipping*, avec une partie théorique pour le siège, et une partie plus pratique pour le bord.

/ ACTU

La conférence plénière du 1^{er} mars : un tour d'horizon du contexte économique et géopolitique

Point d'orgue de cette semaine européenne du *shipping*, cette conférence a dressé un panorama prospectif du *shipping*, largement dominé par les questions d'innovation, de digitalisation et de décarbonation, et agrémenté d'analyses socio-économiques plus globales sur la situation internationale, autour d'un panel d'intervenants très varié.

La députée européenne **Karima DELLI**, Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme (TRAN Committee), a martelé **l'importance du rôle des ports dans l'absorption des flux croissants du transport maritime**, qui nécessite concomitamment le développement de la desserte ferroviaire et fluviale. **La présidence maltaise du Conseil de l'Union européenne (du 1^{er} janvier au 30 juin 2017) a ouvert une période de changement pour notre industrie, en mettant le maritime à l'agenda de l'Union européenne.**

Henrik HOLOLEI, Directeur général de la DG MOVE (Direction générale Transports & Mobilité de la Commission européenne) a, pour sa part, rappelé **l'importance de l'industrie maritime européenne et ses défis :**

- **maintien de la compétitivité**, notamment avec la poursuite, par l'Union européenne, de ses négociations commerciales avec les pays tiers ;
- **efficacité et rationalisation accrues**, avec, par exemple, la mise en œuvre de la digitalisation via le guichet unique ;
- **durabilité et décarbonation**. Sur ce point, il y a encore des marges de progrès : la collecte des données



relatives aux émissions de CO₂ des navires (système MRV) constitue une première étape.

Martha REHNBERG, Associate Partner au cabinet de communication Dare Disrupt, spécialisé dans les nouvelles technologies, est, elle aussi, revenue sur la digitalisation. Elle a souligné l'évolution exponentielle de ce phénomène, qui implique un haut niveau de compétences des acteurs maritimes. Et ce d'autant plus que les modes de digitalisation ne fonctionnent pas de manière isolée : ils font l'objet d'une utilisation croisée. Selon Mme REHNBERG, le *shipping* est en retard en la matière mais ne doit pas se focaliser sur cette « faiblesse » et passer directement à l'étape suivante.

Le député finlandais **Alexander STUBB** a livré une analyse de l'évolution des relations internationales depuis 1945 et l'avènement d'un monde bipolaire avec des institutions internationales fortes. Si la chute du mur de Berlin en 1989 a été vécue comme un moment d'espoir en matière démocratique et d'une économie de marché régulée, 2016 a porté un fort coup d'arrêt à cet élan avec l'élection de Donald TRUMP. Le rôle-clé des États-Unis

sur l'échiquier mondial est révolu, la Chine a pris le *lead* de la mondialisation, la Russie est revenue en force militairement. Dans ce contexte troublé, l'Union européenne devra s'engager davantage sur la voie du commerce international, renforcer sa politique étrangère et de sécurité, promouvoir les valeurs européennes afin d'enrayer le déclin des institutions internationales.

Jos DELBEKE, Directeur général de la DG Action Climat (Commission européenne), est revenu sur l'Accord de Paris et les enjeux de décarbonation pour le *shipping*. Certes, l'Accord de Paris n'a pas intégré les transports maritime et aérien. Mais il n'en constitue pas moins le point de départ : un travail commun est réalisé avec l'OACI et l'Organisation maritime internationale s'est pleinement saisie de ce sujet en 2016.

Aujourd'hui, l'Union européenne a une responsabilité : « mettre la pression » sur l'OMI, via la mise en place de son propre système MRV, afin d'inciter l'OMI à adopter une nouvelle stratégie en matière de décarbonation. **Définir des objectifs globaux adaptés constitue un élément clé. À cet égard, l'Union européenne continuera à être un véritable partenaire pour l'OMI, sans jamais lui témoigner un soutien inconditionnel.**

La Commissaire aux Transports **Violeta BULC** a clôturé la conférence en soulignant que la Commission veut intervenir peu, mais bien, et a appelé l'industrie maritime à faire des propositions d'actions, mais aussi à s'inscrire dans la réflexion en cours sur le futur de l'Europe.

(1) Voir sur le site www.etf-europe.org