



ASSOCIATION des OFFICIERS de la MARINE MARCHANDE
et des
DIPLÔMÉS de l'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME



Site : <http://www.asso-hydros.fr>

Courriel : associationhydros@gmail.com

N°199 Coup de sifflet bref mai 2017

Rendez-vous & agenda HYDROS :

La Rochelle : le vendredi 2 juin au Grand Aquarium, 2ème journée Nationale du Droit de la Plaisance et du Nautisme

Marseille : du 14 au 15 juin, palais de la Bourse, CCI Marseille Provence, colloque du cinquantenaire de l'Institut Méditerranéen du Transport Maritime en partenariat avec l'Institut Supérieur d'Economie Maritime.

Le Havre : du 31 août au 3 septembre, arrivée de la Tall Ships Regatta pour les festivités des 500 ans de la ville du Havre. Les plus grands voiliers du monde accosteront sur les quais havrais pour 4 journées de fête. Leurs membres d'équipages proposeront des visites gratuites des navires et de nombreuses animations auront lieu sur les quais : village dédié, défilé des équipages, feu d'artifice, déambulations... Les navires quitteront Le Havre dimanche 3 septembre en début de matinée pour une grande parade sous voile jusqu'au Cap de la Hève. Tall Ships Regatta prendra le départ de Greenwich en Grande-Bretagne pour rallier Sinès au Portugal, puis les Bermudes, Boston, Québec City, Halifax avant de rejoindre les quais du Havre. Cinquante jeunes Havrais auront la chance d'embarquer sur ces navires pour plusieurs journées en mer.

Nantes : du 27 au 29 septembre à la Cité des Congrès, conférence *Fast Dea Transportation*

Rappel : Malgré nos rappels, beaucoup de cotisations ne sont pas à jour, nous insistons pour que chacun vérifie s'il est à jour de sa cotisation, c'est important pour notre association. Trésorier Alain Biehler : HYDROS - BP 23 - 76490 Caudebec en Caux

NOUVELLES GÉNÉRALES :

ARMEMENT : Le décret n° 2017-942 du 10 mai 2017 précise que l'armement administratif d'un navire ou autre engin flottant est constitué de l'ensemble des documents nécessaires à l'exercice de son activité. Il comprend les éléments suivants :

Le document unique, comprenant l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation du navire francisé - Le cas échéant, le contrat d'affrètement coque nue publié conférant la qualité d'armateur exploitant, ou le contrat de gestion du navire
Les titres et certificats mentionnés aux articles L 5241-3, L 5251-2, L 5514-1, L 5514-3 - La fiche d'effectif minimal - Les certificats d'assurance ou de garantie financière obligatoires, ainsi que l'attestation de souscription de l'assurance, de la garantie financière ou de tout autre dispositif équivalent. Pour les navires armés à la pêche, le permis de mise en exploitation mentionné à l'article L. 921-7 du code rural et de la pêche maritime et, le cas échéant, le certificat de motorisation.

BOURBON : Bourbon a subi de plein fouet la crise de l'offshore au premier trimestre. Le chiffre d'affaires ajusté est de 225,5 millions d'€, en retrait de 7,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2016 et de 28,3 % d'une année sur l'autre. C'est le segment de l'offshore continental qui subit le plus fort recul. Le taux d'utilisation de la flotte de supply tombe en dessous de 50 % (46,8 %) contre 71,7 % un an plus tôt. L'offshore continental, marqué par la mousson en Asie et le faible nombre de forages, est à 35,6 %, l'offshore profond et le subsea résistent mieux (61 % et 57,5 %). Bourbon a maintenu une flotte stable à 514 navires, dont 269 crewboats. Bourbon a désarmé jusqu'à 26 des 89 supplies de l'offshore profond au cours du trimestre, mais un premier PSV initialement désarmé a été remis en service en fin de trimestre pour soutenir une campagne d'exploration en Colombie. Dans l'offshore continental, le nombre de navires désarmés est passé par un point haut de 76 navires sur 133. *Thibaud Teillard-Le Marin*

BREST : Dans le cadre du tournage du film « Kursk », au travers duquel le réalisateur danois Thomas Vinterberg reviendra sur le tragique naufrage du sous-marin russe, dans lequel avaient péri 118 marins, l'Atlantic Tonjer est arrivé à Brest le 30 avril. Ce navire de support à la plongée de la compagnie Atlantic Marine a été affrété pour les besoins de la production. Immobilisé au fond l'océan arctique au large de la Russie après une mal fonction survenue pendant un exercice de tir, l'équipage du Kursk a espéré en vain être secouru par

les autorités compétentes russes. Après l'échec d'une tentative hasardeuse de sauvetage, la Russie a mis 4 jours à accepter l'aide de la Norvège et de la Grande-Bretagne, qui ne purent que constater l'inondation intégrale des compartiments habités, et la mort de tout l'équipage.

CASINOS : C'est une grande première dans le monde français des jeux d'argent et de hasard : des casinos pourront être installés à partir du 1^{er} juillet 2017 à bord de navires de croisière battant pavillon français. *lessor.org*

CHINE : La Route de la soie version XXI^e siècle n'a plus grand-chose à voir avec les caravanes de commerçants chargées d'épices, de pierres précieuses et d'étoffes rares qui traversaient les plaines d'Asie centrale en direction de la Rome antique. « *Les dirigeants chinois ont bien assimilé l'interdépendance entre leur économie et celle du reste du monde. Ainsi, quand l'économie mondiale est grippée, la Chine en fait inexorablement les frais. Pékin joue donc son va-tout sur la scène internationale en multipliant les investissements dans les infrastructures* » En économisant sur les coûts de transport et de logistique, la Chine espère relancer ses exportations. C'est l'objectif de cette fameuse « *une ceinture, une route* », plus communément appelée « *nouvelle Route de la soie* », qui a vu se rassembler une trentaine de chefs d'Etat, dont les présidents du Kenya et de l'Ethiopie, à l'occasion de ce premier forum organisé à Pékin les 14 et 15 mai. L'Afrique de l'Est tire notamment son épingle du jeu et 3 pays sont aux avant-postes : le Kenya, l'Ethiopie et Djibouti. Sur place, les ports, les voies ferrées et les routes sont financés largement par la Chine : 4 milliards de \$ (3,7 milliards d'euros) pour relier l'Ethiopie à Djibouti, 13 milliards pour irriguer le Kenya d'un maillage de voies ferrées... Plus de la moitié des investissements prévus par la Chine dans le cadre de cette nouvelle Route de la soie iront à l'Afrique. Ce sont surtout les installations portuaires qui sont concernées. L'encerclement du continent par une dizaine de ports financés par la Chine correspond ainsi à cette « *ceinture* » évoquée par Pékin. 90 % des importations et des exportations africaines passent par la mer. Durban en Afrique du Sud et Port-Saïd en Egypte étant les deux plus importants ports de conteneurs du continent africain, il était indispensable de proposer d'autres portes d'entrée dans la corne de l'Afrique et en Afrique de l'Ouest et du Nord. Pour Pékin, il ne s'agit pas d'un programme d'aide mais bien d'un projet commercial visant à relancer et à fluidifier le commerce international. Une sorte de plan Marshall qui permettrait de servir la demande chinoise en matières premières africaines et la demande africaine en marchandises « *made in China* ». Côté commercial, ce contrôle des mers porte déjà ses fruits. Les 5 plus importants transporteurs maritimes chinois transportent 18 % des conteneurs qui sillonnent la planète. Concernant les terminaux maritimes, les 2/3 des 50 plus gros ports de la planète sont financés par des capitaux chinois à hauteur d'au moins 20 %, selon le cabinet FT Research. Les ports à capitaux chinois voient défiler les 2/3 des conteneurs qui circulent sur les mers de la planète. Mais derrière ce programme se cachent également des ambitions stratégiques. La Chine entend ainsi se développer comme une nouvelle puissance maritime à même de faire face aux Etats-Unis. Plusieurs de ses nouvelles installations portuaires auront en effet un double usage : commercial et militaire. C'est le cas notamment de Djibouti qui accueillera la plus importante base militaire chinoise à l'étranger, de Sao Tomé-et-Principe, des Seychelles et de Walvis Bay en Namibie. Ceci explique comment nous sommes passés d'un chèque de 9 milliards de \$ (8,3 milliards d'euros) en 2012 pour construire un nouveau port à Djibouti à l'ouverture d'une base militaire 5 ans plus tard – sous couvert d'un centre logistique – devenue le centre opérationnel militaire de la Chine en Afrique avec près de 10.000 militaires déployés à terme ! Sébastien le Belzic- *lemonde.fr* Après 23 ans de recherche et de développement, la Chine a réussi d'extraire de manière stable du gaz de l'hydrate de méthane, ou la « *glace qui brûle* », dans un gisement situé au Nord de la mer de Chine méridionale. L'analyse des échantillons extraits montre que la teneur maximale de méthane avoisine les 99,5%. C'est la toute nouvelle plateforme pétrolière «Blue Whale 1» de 43.000 tonnes, livré par le chantier naval chinois Yantai Raffles City Ocean Engineering cette année, qui s'est chargée de l'opération et a foré jusqu'à 277 mètres sous les fonds marins, situés à 1266 mètres de profondeur du site, pour atteindre le gisement de « *glace qui brûle* ». Il s'agit de la première exploitation durable et contrôlable pour la Chine dans l'extraction d'hydrate de méthane aux fonds marins de type limon argileux, qui représentent 90% de gisements dans le monde. La réussite de cette expérimentation a donc permis aux ingénieurs chinois de valider les technologies développées et d'accumuler de l'expérience nécessaire pour les exploitations commerciales du futur. Un m³ de glace qui brûle peut libérer environ 0,8 m³ d'eau et 164 m³ de gaz naturel, et il y aurait des réserves environ deux fois supérieures à celles de tous les combustibles fossiles traditionnels réunis. La mer de Chine méridionale contient l'équivalent de 80 milliards de tonne de pétrole en glace qui brûle potentiellement exploitables, soit 4 fois les réserves trouvées sous le sol chinois. « *On retrouve abondamment les dépôts d'hydrate (de méthane) de type limoneux à faible perméabilité chez les pays situés tout au long de la zone One Road (route de la Soie maritime), et beaucoup entre eux ont déjà manifesté un fort besoin en nouvelles sources d'énergie* », indique QIU Haijun, responsable du forage de glace qui brûle à Shenhu, « *Avec les technologies que nous maîtrisons désormais, on peut les aider à extraire ces gisements et résoudre leurs problèmes de ressources et d'énergie.* » *eastpendulum.com* Les grands ports conteneurisés chinois sont confrontés à une forte congestion due à une conjonction de circonstances: mise en place des nouvelles alliances au 1^{er} avril et des problèmes météorologiques. Autre explication: la remontée en cours des taux de fret qui pousse les chargeurs à sortir le maximum de marchandises et à s'exposer, en contrepartie, à des restrictions de capacité des armateurs soucieux de voir leurs tarifs continuer à s'envoler. Au premier trimestre, selon Drewry, les dix premiers ports chinois ont vu leur trafic augmenter de 6 %, avec une hausse plus forte encore dans les ports congestionnés (+12 % à Qingdao ou +10 % à Shanghai).

COSTA CONCORDIA : Francesco Schettino, ancien commandant du Costa Concordia vient d'être définitivement condamné à 16 ans de prison par la haute cour de justice pour le naufrage de son navire en 2012, naufrage ayant entraîné la mort de 32 personnes.

ENVIRONNEMENT : Jugée ringarde il y a encore dix ans, la croisière a regagné les faveurs des vacanciers et redonne des couleurs à l'économie des ports. C'est un marché à 6,7 millions de passagers en Europe (24,2 dans le monde), dont 574.000 au départ de la France. Une manne pour les ports, une machine à cash pour les armateurs. Persuadés qu'en ce domaine « *l'offre crée la demande* », les constructeurs voient toujours plus grand : 48 navires ont été commandés en Europe, dont 5 dans l'Hexagone. Ces futurs colosses des mers, longs de plus de 300 mètres, viendront néanmoins grossir une facture environnementale déjà salée : leurs moteurs au fioul lourd crachent, le plus souvent sans filtre, oxydes de soufre, d'azote et particules fines. Un cocktail explosif pointé en 2015 par l'association France nature environnement et l'ONG allemande Nabu. Le carburant marin se révélait dans leur campagne de mesures, notamment à Marseille, « *jusqu'à 3500 fois plus polluant que celui des voitures* ». Un paquebot à quai faisant ronfler ses moteurs « *émet autant de particules fines*

PM10 qu'un million de voitures en marche", assénait aussi ce rapport. Et un seul grand porte-conteneurs peut brûler "autant de combustible qu'une ville entière", avait de son côté alerté l'ONG Transport et Environnement. L'Organisation maritime internationale a pour sa part fixé le 1er janvier 2020 pour la généralisation du seuil maximal de soufre à 0,5 % sur toutes les mers du globe, hors Zeca (En Zone maritime à émissions de soufre contrôlées, comme en mer Baltique ou mer du Nord, le taux de soufre dans le fioul ne doit pas dépasser 0,10 %). Il est aujourd'hui de 1,5 % pour les navires de passagers. laprovence.com

FLOTTE STRATÉGIQUE : Le décret qui dessine le principe d'une flotte stratégique française est paru au J.O. Dans l'article L2213-9 le code de la défense définit la flotte stratégique comme constituée par « *des navires battant pavillon français permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, les services et travaux maritimes indispensables et de compléter les moyens des forces armées* ». Ce nouveau décret précise qu'il s'agit ainsi « *des approvisionnements industriels, énergétiques et alimentaires du territoire métropolitain et des outre-mer* »-« *des transports opérant dans le cadre d'une délégation de service public* »-« *des services portuaires et des travaux maritimes d'accès portuaire* », « *de l'intervention et de l'assistance en mer des navires en difficulté* »-« *des communications par câbles sous-marins* », *de la recherche océanographique*, « *des travaux de production énergétique et d'extraction en mer* ». Soit une très grosse part des domaines de la flotte française, qui pourrait donc être mise à disposition en cas de nécessité impérieuse. En termes de pavillonnement cela implique l'immatriculation sous pavillon tricolore ou le gel du pavillon français mais aussi que la gestion technique, nautique et commerciale des navires de la flotte stratégique devra être assurée en France. Quant à la nationalité des marins, il est précisé que l'armateur devra « *dans certaines circonstances spécifiques* » être capable d'armer avec des « *personnels qualifiés de ressortissants nationaux* ». Il ne faut en effet pas oublier que le principe d'appartenance à l'Union européenne interdit, sauf cas très spécifiques notamment liés aux questions de défense, la discrimination à l'emploi entre des ressortissants de l'Union. Le décret précise également que le français sera la langue de communication entre les bords et les autorités. Une liste des navires qui vont rentrer dans cette future flotte stratégique va être précisée par arrêté ministériel. meretmarine.com

HYDROLIENNE : D'ici quelques mois, plusieurs centaines de foyers bretons utiliseront une électricité produite sous la mer, à 35 mètres de profondeur et 16 kilomètres au large de l'île de Bréhat. C'est le site choisi par EDF pour installer la première ferme hydrolienne au monde qui va exploiter la puissance des courants engendrés par les marées. Composé de 2 turbines, ce site de production devrait entrer en service au cours de l'été prochain. Les hydroliennes ont été développées et fabriquées à Brest et Cherbourg, en partenariat avec le groupe français DCNS qui est spécialisé dans l'industrie navale militaire, l'énergie nucléaire et les infrastructures marines. Chaque hydrolienne fait 16 m de diamètre, son rotor 12 m et l'ensemble pèse 1.100 tonnes. Ces mastodontes reposent au fond de l'eau sur une structure métallique tripode. Les 2 hydroliennes seront reliées à un convertisseur immergé qui se chargera de transformer le courant alternatif en courant continu. La vitesse de courant minimale pour que l'hydrolienne se mette en mouvement est d'environ un 1m/s. L'électricité sera acheminée par un câble de 16 km qui aboutit au poste de livraison installé dans la commune de Ploubazlanec. Chaque hydrolienne développe 500 kW de puissance et pourra produire 500 MWh par an. Concrètement, une fois en service, la ferme hydrolienne de Paimpol-Bréhat pourra alimenter environ 1.500 foyers par an, hors chauffage. Les projets hydroliens d'EDF et de ses concurrents vont se poursuivre. Un autre parc de fermes hydroliennes va être créé dans la Manche, au Raz Blanchard, à l'ouest de la pointe du Cotentin. EDF et DCNS vont y installer sept hydroliennes d'une capacité unitaire de 2 MW. Un duo concurrent formé par Alstom et Engie (anciennement GDF-Suez) déploiera pour sa part quatre turbines de 1,4 MW chacune. À terme, plus d'une centaine d'hydroliennes pourraient être implantées sur cette zone qui, avec le passage du Fromveur (Finistère), représente 80 % du potentiel d'énergie hydrolienne par courants marins en France. Futura-sciences.com

INMARSAT : En moins de 12 mois, 10.000 navires se sont équipés de *Fleet Xpress*, service de communication maritime par satellite activé par la technologie Global Xpress Ka-Band de Inmarsat. marinelog.com

LLOYD : A Londres, dans Tower-Street, la rue maritime et commerciale par excellence, Edward Lloyd tenait un café, surtout fréquenté par les marchands qui recevaient et expédiaient des cargaisons par la Tamise ; il y venait quantité de capitaines de navires. Les petites affiches du temps nous racontent que chaque fois qu'un esclave, un nègre s'enfuyait, on priait le public de le ramener chez Lloyd contre bonne récompense. Mais Lloyd's coffee ne servait pas qu'aux objets et aux nègres perdus. C'est là que se faisaient aussi la plupart des ventes aux enchères. Jusqu'au grand incendie qui en 1666 détruisit presque toute la Cité, les banquiers de Lombard Street avaient seuls souscrits des polices d'assurance, mais comme simple accessoire de leur commerce principal. Alors commencèrent à s'établir des négociants qui se firent une spécialité des assurances. Ceux-ci devaient naturellement rechercher la société des marchands, armateurs et capitaines et aller les retrouver dans le café. Mais en 1692, Lloyd va s'installer dans Lombard Street et sa clientèle le suit ; les financiers, les banquiers s'y rendent et désormais Lloyd's café, les affiches en justifient, devient le centre de toutes les affaires maritimes, spécialement des assurances des navires et de leurs chargements. Pour procéder aux ventes aux enchères, on avait construit une estrade, une sorte de chaire. C'est du haut de cette chaire qu'un des garçons (waiter) lira au public toutes les nouvelles qui parviennent et ce fut là peut-être la véritable origine d'une des plus puissantes et des plus merveilleuses institutions du monde commercial. Des employés du Lloyd portent encore aujourd'hui ce nom de « waiter » en souvenir de cette antique origine. On ne vend plus ailleurs les navires aux enchères, l'Amirauté elle-même y met les prises à l'encan; des affaires de toutes sortes et de toute importance s'y traitent ; aucune police pour ainsi dire qui ne soit signée sur la table du café. Les nouvelles y arrivent de première main. Alors comme aujourd'hui l'information jouait le premier rôle chez Lloyd et il y puisa l'idée de faire imprimer ces nouvelles dans une feuille qui porta le nom de Lloyd's news, puis en 1726, sous le nom de Lloyd's list, qu'il porte encore aujourd'hui (*Mercantile and shipping gazette and Lloyd's list*). Le Lloyd's List contient le cours du change des principales monnaies étrangères, le cours de beaucoup de valeurs de Bourse, les marées, et surtout des renseignements commerciaux et maritimes, les arrivées et les départs des grands ports anglais et étrangers. De Lisbonne, un correspondant régulier, le précurseur des Lloyd's agents, envoie un courrier hebdomadaire. Enfin le journal se termine par l'avis des sinistres et des prises, à cette époque si nombreuses, et dont la marine anglaise a surtout à souffrir. La période terrible pour le monde maritime qui

s'écoula entre 1775, commencement de la lutte des Etats-Unis, jusqu'à la chute de l'Empire en 1815, période de guerres incessantes, de crises et de prises, fut au contraire, pour l'assurance la cause définitive de son triomphe. Aucune expédition n'osait plus dans le monde entier s'aventurer en mer sans avoir bien et dûment fait couvrir tous les risques sur corps et sur facultés. Le Lloyd prit alors tout son essor et souscrivit des sommes considérables. Il eut aussi à subir des pertes immenses, mais cela même lui servit, car le commerce admira avec quelle endurance et quelle loyauté toutes les indemnités furent réglées. Le bon renom du Lloyd était affermi, à tel point que pendant les guerres de l'Empire, c'était en Angleterre que beaucoup d'armateurs français se sont fait assurer contre les risques de prises par la flotte anglaise. Le fait méritait d'être souligné. Un autre incident qui reste bien vivace dans les tristes souvenirs du Lloyd remonte à la même époque. C'est le naufrage de la Lutine qui se perdit le 10 octobre 1799, à l'entrée du Zuiderzee et dont le règlement coûta aux assureurs plus de trente millions. La Lutine était un navire de la marine de l'Etat, et on ne sait pas très bien comment elle se trouvait engagée au service d'intérêts particuliers. Diverses versions ont circulé, toutes aussi problématiques. Toujours est-il qu'elle portait en Hollande et à Hambourg un chargement d'or monnayé, quand elle coula et se perdit corps et biens. Le sauvetage de cette précieuse cargaison a tenté bien des convoitises; peu de tentatives furent rémunératrices et aujourd'hui encore les flancs de la Lutine, ou ce qui peut en subsister, renferment plus de 25.000.000 de francs, que jamais on n'a pu en retirer. En 1807, le banquier John Julius Angerstein, ancien président des assurances maritimes Lloyd's, fit sensation, en assurant pour le montant record de 656 000 livres - l'équivalent de plusieurs millions de livres actuelles - la frégate *Diana* et sa cargaison d'argent du Mexique à destination de l'Angleterre. Elle arriva à bon port, mais il fallait être particulièrement courageux à cette époque pour assurer un tel trésor. Entre les aléas de navigation, les mutineries, la piraterie ou l'arraisonnement par un pavillon ennemi - les guerres napoléoniennes battent alors leur plein -, le commerce maritime était particulièrement risqué à l'aube du XIXe siècle. Ces événements font honneur à la solvabilité d'assureurs qui, sans effondrement, peuvent traverser une pareille épreuve et le Lloyd est, alors, parvenu à son apogée; il est devenu un corps officiel, il correspond avec le Gouvernement et l'Amirauté; on le consulte publiquement avant de conclure les traités de commerce.

MAERSK : Maersk a sorti un chèque de 3,7 milliards d'€ pour mettre la main sur l'armateur de Hambourg, septième mondial, filiale de la riche famille Oetker. Hamburg Süd va garder sa propre structure et sa marque, ainsi que le siège de Hambourg qui sera loué au moins 5 ans. Mais Maersk a montré par le passé, en fermant le siège anversois de CMB-Safmarine quelques années après le rachat, qu'il savait aussi concentrer ses forces à Copenhague. Avec ce rachat, Maersk pèse, selon Alphaliner, 743 porte-conteneurs et 3,9 millions d'EVP, soit 18,7 % de la capacité mondiale. *Le Marin*

MER : Le ministre de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, a la politique de la mer dans ses attributions. *"Au titre de la mer, il exerce notamment les attributions relatives aux transports maritimes et à la marine marchande, à la plaisance et aux activités nautiques, aux ports, au littoral et au domaine public maritime, à la sécurité, à la navigation, à la formation et aux gens de mer"*, précise le décret. Ce sera également au ministre d'Etat de veiller *"au développement durable en mer et sur le littoral"*. L'ancienne patronne de la RATP, Elisabeth Borne, est ministre déléguée chargée des Transports.

NORVÈGE : La Norvège va lancer en 2018 le premier navire cargo 100% électrique et autonome au monde, qui permettra d'éviter annuellement près de 40.000 trajets polluants en camion. D'une autonomie de plus de 65 milles nautiques, le bateau pourra transporter une grosse centaine de conteneurs, soit de 3.000 à 3.500 tonnes de port en lourd, à une vitesse de 12 à 15 nds, a indiqué à l'AFP le responsable du projet, Bjørn Tore Orvik. Fruit d'un partenariat entre le fabricant d'engrais Yara International et le groupe industriel Kongsberg, il livrera des fertilisants entre les ports de Porsgrunn (sud de la Norvège) et de Brevik et Larvik, à respectivement 8 et 30 milles nautiques de là. *lefigaro.fr*

PÊCHE : Le secteur de la pêche et de l'aquaculture retourne dans le giron du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMEM) tenait à retourner comme auparavant à l'agriculture parce que le ministère de l'agriculture comprend l'alimentation, fonction première de la pêche, et parce que dans le cadre des négociations sur le Brexit, *« pêcheurs comme agriculteurs seront impactés »*, avec des enjeux de même ordre, de production et de marché ; cette organisation permettra de mieux les défendre, estime le représentant des pêcheurs. Enfin, parce que dans la plupart des grands pays de pêche en Europe, des ministres ont en charge à la fois l'agriculture et la pêche. Mieux vaut négocier entre homologues, se rencontrer régulièrement, avec des équipes travaillant sur les mêmes dossiers. *Le Marin*

PIRATERIE : Depuis le début de l'année 43 navires ont été attaqués par des pirates et 58 marins ont été capturés. Cette violence est surtout marquée au Nigéria, dans le Sud des Philippines (2 marins tués et 4 capturés) et à un degré moindre en Indonésie. Pour la première fois depuis 2012, 2 navires ont été piratés sur les côtes de Somalie. *International Maritime Bureau (IMB)*

PORTE-CONTENEUR : A chaque mois son nouveau record pour les porte-conteneurs, c'est désormais l'OOCL Hong-Kong qui décroche le titre de plus gros porte-conteneurs du monde avec une capacité de 21.413 EVP.

SNSM : En 2017, la Société Nationale des Sauveteurs en Mer (SNSM) fête ses 50 ans d'existence. Pour fêter l'évènement, la Poste émet un timbre aux couleurs de l'association, qui sera mis en vente dès le 26 mai 2017. C'est Nicolas Vial, peintre officiel de la Marine qui s'est chargé de la conception du timbre. Il y a peint un bateau de la SNSM, le SNS 076 qui va porter secours à un autre navire en difficulté. Ce canot est placé sur le haut d'une vague dans une mer déchaînée, avec le blanc de l'écume qui souligne un ciel marine gris noir.

STX : L'italien Fincantieri vient de signer un accord avec STX Europe pour racheter les chantiers navals de Saint-Nazaire. Mais la vente n'est pas encore bouclée. Des négociations sont en cours avec l'Etat français. Pour 79,5 millions d'€, Fincantieri rachète les chantiers navals de Saint Nazaire aux Coréens de STX en proie à des difficultés financières. L'industriel italien a signé un accord pour 66,7% des parts du site nazairien, le reste étant détenu par l'Etat français. Mais cela ne signifie pas pour autant que la vente est bouclée.

Rédaction de **Cdsb** : Bernard Rousse
627 Route de Villemur 31340 Mirepoix sur Tarn
☎ 05 61 09 45 90 E-mail : belcinac@orange.