



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](mailto:associationhydros@gmail.com)

# N°200 Coup de sifflet bref juin 2017

## Rendez-vous & agenda HYDROS :

**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.

**Sète** : le mardi 19 septembre, 4<sup>e</sup> Journée du droit du travail maritime. Le professeur Patrick Chaumette de l'Université de Nantes communiquera sur : *Le droit social des gens de mer : entre particularisme international et imbrication nationale*.

Pour vous inscrire : [lrouss-ut34.ucl@direccte.gouv.fr](mailto:lrouss-ut34.ucl@direccte.gouv.fr)

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

**RELÈVE** : Il y a presque 8 ans, Guy Quiesse me proposait de prendre sa relève pour la rédaction du Coup De Sifflet Bref, mensuel; cela représente 91 numéros et beaucoup de recherches; comme annoncé, mon travail s'arrête au N° 200 et je passe la suite à Alain Frenkel; merci à tous ceux qui m'ont apporté des informations et aussi à ceux qui m'ont soutenu et encouragé, c'est très important de savoir que le travail est apprécié. Ce n'est qu'une relève d'équipage, l'aventure continue. Bernard Rousse

## NOUVELLES GÉNÉRALES :

**CABLES** : Depuis le premier câble télégraphique transatlantique posé en 1858, la transmission de l'information téléphonie et internet, de continent à continent, passe pour l'essentiel par des câbles sous-marins. C'est à travers ces fibres optiques, déployées sur près d'un million de km, que transite 99% des télécommunications mondiales; ces câbles sont moins coûteux que les satellites. La pose d'une seule structure d'un continent à l'autre représente tout de même un investissement de plusieurs millions. Aujourd'hui, plus de 300 câbles tapissent les fonds marins. Concevoir, fabriquer, gérer, ou posséder des infrastructures informationnelles est un avantage stratégique de surveillance et de renseignement. Les grands opérateurs de télécommunications comme Orange, Vodafone ou le chinois Huawei sont propriétaires de ces câbles sous-marins; mais les Etats entretiennent une *connivence* avec ces opérateurs pour *permettre des écoutes*; les fabricants eux-mêmes intègrent dans ces infrastructures des dispositifs techniques qui permettent d'en extraire les informations. Depuis les révélations de l'ex-agent de la NSA Edward Snowden, on sait que les Services de renseignements sont capables d'aspirer la totalité des données qui transitent par ces câbles. *Mélanie Ohayon*

**CHINE**: Les Balkans occidentaux sont devenus le point d'accès préféré de la Chine à l'UE. Pékin y finance notamment des infrastructures portuaires qui inquiètent Bruxelles. Comme le souligne Frans-Paul Van der Putten, chercheur de l'Institut néerlandais pour les relations internationales, la Chine est en train de se ménager un couloir de communication entre le port grec du Pirée et le nord et le centre de l'Europe, via la Serbie et la Hongrie. En 2016, la China Ocean Shipping Company (COSCO), une entreprise d'État chinoise a acquis la majorité des actions de l'autorité du port du Pirée (37 km de quais -18 millions de passagers/an) à 14 km d'Athènes. Le gouvernement chinois considère donc le Pirée comme le principal point d'entrée des exportations chinoises à destination du sud, de l'est et du centre de l'UE, ainsi qu'un centre clé du transport maritime dans la région de la Méditerranée. Pékin est donc à présent en mesure d'influencer les routes commerciales entre l'UE et la Chine, explique Frans-Paul van der Putten. Si le Pirée est le point de départ, d'autres projets infrastructurels sont en route, comme la modernisation de la ligne ferroviaire entre Belgrade et Budapest. Cette connexion à grande

vitesse coûtera 3,2 milliards d'€, partiellement avancés par la Chine. En décembre 2014, La Serbie, la Hongrie et la Chine ont en effet signé un accord pour la reconstruction des 370 kilomètres de voies entre les deux capitales. Un accord qui enfreint les règles européennes et n'a pas manqué de créer des tensions avec l'UE. La Chine ne se limite pas à la Grèce et à la Serbie, puisqu'elle a également octroyé des prêts avantageux à d'autres pays des Balkans occidentaux pour des projets d'infrastructures, ajoute le chercheur Jelica Stefanović-Štambuk, membre de la faculté de sciences politiques de l'université de Belgrade, assure que pour une Serbie largement désindustrialisée, l'investissement chinois est vital. L'universitaire ne manque pas d'exemples, dans les transports, mais pas seulement, puisque Huawei a également repris Telekom Serbia et que la Chine a racheté une usine sidérurgique à Smederevo. « *La Chine est en pleine croissance, l'UE non* », résume-t-elle. Et Michael Christides, secrétaire général de l'organisation pour la coopération économique en mer Noire, assure que l'implication chinoise dans la région « *provoque une réflexion autocritique dans le nord de l'Europe, et surtout à Bruxelles* ». La Serbie a annoncé la construction d'une nouvelle connexion ferroviaire entre Belgrade et Budapest par la Chine. Les travaux ont commencé mi-2015. Ce projet entre dans le cadre de la stratégie de Pékin pour accélérer la circulation des marchandises entrant en Europe via les Balkans. Indication possible de l'évolution du marché, Hewlett-Packard a décidé de relocaliser une grande partie de ses activités de distribution de Rotterdam au Pirée. C'est en effet en Chine que sont assemblés une grande partie des ordinateurs personnels. Mais l'influence chinoise dans les Balkans occidentaux comble également un vide politique dans une région qui a vu s'enliser son accession à l'UE. Le processus de décision politique chinois est très rapide. À l'UE, c'est différent, souligne François Lafond, président du Blue Networks and Opportunities. *euractiv.fr* La société chinoise Cosco Shipping Ports vient de prendre, à hauteur de 51% et pour la somme de 203,49 millions d'€, le contrôle de Noatum premier opérateur de terminaux portuaires en Espagne. *elmundo.es*

Dans le cadre du plan de développement du port de Dar es Salaam, les autorités portuaires tanzaniennes ont signé un contrat d'un montant de 154 millions de £ avec la compagnie *China Harbour Engineering*. Cet accord prévoit la construction d'un terminal pour navires rouliers et l'augmentation de la profondeur de sept postes d'amarrage. La Tanzanie espère devenir ainsi un *hub* régional avec un volume de marchandises de 28 millions de tonnes par an d'ici à 2020 *TheMaritimeExecutive* A la nouvelle route maritime de la soie on compte aussi Lagos au Nigeria(2010 participation du holding China Merchants), Lomé au Togo (2012), Djibouti (2012), Gwadar au Pakistan (2013), Colombo (2013), Kuala Lumpur, Nairobi, Port Saïd. *Marine & Océans*

**CROISIÈRE** : L'entreprise du groupe Marriott International lance The Ritz-Carlton Yacht Collection. Elle proposera 3 yachts très haut de gamme. Le premier devrait pouvoir prendre la mer au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2019. Le premier bateau naviguera en Méditerranée, en Europe du Nord, dans les Caraïbes et en Amérique latine. Grâce à ses dimensions, il sera en mesure de transporter ses passagers dans des endroits généralement inaccessibles aux grosses unités de croisière. Il mesurera, en effet, 198 mètres et affichera une capacité d'accueil de 298 passagers dans 149 chambres et suites. Il proposera également 2 suites penthouse duplex de 138 m<sup>2</sup>. *tourmag.com* Depuis les années 2000, environ 200 passagers auraient disparu sur des navires de croisière et l'on peut craindre que des meurtriers auraient pu échapper à la justice; en dehors des 12 nautiques de la côte la loi qui s'applique aux navires est celle du pavillon et l'on sait que la plupart sont des pavillons de complaisance, ce qui explique que les enquêtes sur les disparitions ne sont pas conduites avec le sérieux nécessaire et peuvent permettre à des meurtriers d'échapper à la justice. Ainsi le détective Roy Ramm, ex de Scotland Yard, a pu démontrer qu'une jeune fille britannique de 24 ans n'était pas passée par dessus bord du "Disney Wonder" enlevée par une méchante vague, sur la côte du Mexique, comme l'avait affirmé la police des Bahamas, mais plutôt poussée ou suicidée après une affaire de sexe. Captain Michael Lloyd, vice président de l'association internationale des victimes en croisière demande à ce que les passagers britanniques soient au même régime que les américains qui ont la garantie d'avoir une enquête menée par le FBI. *Jerry Lawton - Chief Crime Correspondent - DailyStar*

**DCNS** : Héritière de la direction des constructions et armes navales (DCAN) dans les arsenaux créés par Richelieu en 1631, l'entreprise DCNS change de nom pour s'appeler désormais *Naval Group*, appellation plus compréhensible à l'étranger et qui affiche très clairement son expertise et son positionnement de leader dans le naval de défense.

**DRONE** : Trois plages du Sud-ouest (Lacanau, Messange et Biscarosse) disposeront cet été d'un drone lanceur de bouée de sauvetage, déjà expérimenté l'an dernier à Biscarosse. Le drone Helper est le résultat des recherches d'un médecin urgentiste employé par Total. Son créateur revendique d'avoir pu assister trois personnes en difficulté l'été dernier. Cette expérimentation, qui se poursuit cet été avec le concours de la région Aquitaine, a permis de tirer parti des retours d'expérience. Ainsi, une nouvelle bouée en fer à cheval est en cours de développement avec Zodiac. Elle possède un moyen de communication permettant l'échange entre le sauveteur des plages et la personne en détresse. Le drone n'est nullement réservé aux types de plages du Sud-ouest. Son promoteur indique d'ailleurs que les lacs peuvent aussi être équipés. Selon l'urgentiste, citant des statistiques de l'OMS, 400.000 personnes meurent chaque année par noyade. Développé à titre individuel, ce drone est néanmoins en lice dans un concours interne d'innovation du groupe Total. *J.M Tanguy - Le Marin*

**ENVIRONNEMENT** : L'essentiel de l'eau que la Terre porte en surface est rassemblée dans l'océan mondial. En comparaison avec la taille de notre planète, ce volume (1,37 milliards de km<sup>3</sup>), impressionnant pour les petits animaux que nous sommes, reste faible. En masse, l'océan mondial ne représente qu'environ 0,025 % de la planète. Même si elle en abrite sans doute autant dans les profondeurs de son manteau, la Terre reste une planète sèche. La plus grande part de l'oxygène que nous respirons (70 %) vient de l'océan, où il est produit par les organismes unicellulaires du phytoplancton, pour l'essentiel, et par les autres algues, petites ou grandes. Le reste vient des végétaux terrestres. Entre 1992 et 2009, la quantité de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) que l'océan a absorbé était de 2,2 milliards de tonnes par an, selon les études internationales qui alimentent la base de données Socat (*Surface ocean CO2 atlas*). Les neuf dixièmes des zones habitables de la Terre se trouvent dans l'océan à plus de 200 m sous la surface. Pourtant, ces écosystèmes profonds sont très mal connus. On en ignore encore largement la diversité des espèces, le fonctionnement écologique et les interactions avec les eaux superficielles. Il est donc difficile d'évaluer l'impact de la pêche profonde et des projets d'exploitation minière des grands fonds. En se basant sur les études actuelles de la biodiversité, terrestre et marine, notamment celle de l'expédition Tara Oceans, pour les plantes, les animaux et les micro-organismes, des biologistes américains estiment le nombre d'espèces vivant sur la Terre à 10<sup>12</sup>, c'est-à-dire mille milliards. L'essentiel est constitué de bactéries et beaucoup d'entre elles sont océaniques. Nous n'en connaissons qu'une infime partie. La quantité de déchets plastiques aujourd'hui présente dans l'océan est de 150 millions de tonnes, selon un rapport (*The New Plastics Economy*) réalisé par la

fondation Ellen McArthur et le cabinet McKinsey et présenté au dernier forum de Davos. Au rythme actuel, cette quantité devrait atteindre 750 millions de tonnes en 2050, soit la masse estimée de poissons de toutes les mers du monde. Selon le WWF, la source principale de protéines pour trois milliards de personnes est la pêche. Cette activité ferait vivre, avec l'aquaculture, 10 à 12 % de la population mondiale. La superficie des aires protégées de l'océan est de 2,8 % et devrait atteindre 10 % en 2020. C'est l'engagement pris par un grand nombre de pays en 2010. Depuis cet accord, l'augmentation est réelle mais la surface actuelle ne représente encore que moins de 3 % de celle de l'océan mondial. *futura-sciences.com*

**ENSM** : Evelyne Iliou, 52 ans, intègre l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, au poste de directrice générale adjointe. Membre du conseil des études, puis du conseil d'administration de l'ENSM depuis 2013, elle est diplômée de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre et de l'IHEDN, et titulaire d'un DESS de transport et distribution à la Sorbonne. Avant de devenir Head of Crewing du Groupe Bourbon en 2012, Evelyne Iliou a géré les flottes sous pavillon français de CMA CGM, MAERSK tankers et Brostrom tankers. Membre du Conseil supérieur des gens de mer et de La Touline, chevalier du Mérite maritime, Evelyne Iliou pratique la voile.

**NANTAISE**: Le groupe Compagnie nationale de navigation (CNN) a cédé sa filiale Compagnie maritime nantaise (MN) au groupe havrais Sogestran, premier armateur fluvial français avec sa filiale Compagnie fluviale de transport (CFT). La Nantaise est le transporteur de la fusée Ariane et un fournisseur important du ministère de la Défense. MN conserve ses navires, son nom, son pavillon, son siège social à Nantes, son établissement de Brest et la totalité de son management et de ses salariés sédentaires et navigants. La flotte comprend d'une part, pour son activité *large*, 5 rouliers – les "MN Toucan et Colibri", affectés au transport de lanceurs vers Kourou, les "MN Tangara et Calao" qui transportent du matériel militaire pour le compte du ministère de la Défense, et le "MN Pelican", affrété par Brittany Ferries entre l'Angleterre et l'Espagne – et un navire scientifique, le "Langevin". L'autre pilier de l'activité est Morlenn Express, qui exploite 6 vedettes à passagers en rade de Brest. MN gère par ailleurs le trois-mâts barque "Belem" pour le compte de la Fondation Belem. L'acquéreur, Sogestran, est un groupe familial dirigé par Pascal Girardet, créé au Havre en 1948 et actif dans la logistique et le transport maritime et fluvial à travers des filiales spécialisées telles la CFT, la Compagnie ligérienne de transport et, dans le maritime Someca (transport de ciment sur la corse), Maritima (soutage à Marseille-Fos et en Algérie) et Biomar (transport de biocarburants). « *MN rejoint ainsi un groupe dynamique qui s'est développé à la fois par sa croissance organique et par des acquisitions et qui compte aujourd'hui environ 600 salariés pour un chiffre d'affaires total de l'ordre de 150 millions d'euros* », précise Patrick Gerbeno. Sa flotte en propre est aujourd'hui constituée de près de 200 unités fluviales et maritimes. *Thibaud Teillard - Le Marin*

**NAVY** : L'US Navy et les Coast Guards Japonais ont balayé avec hélicoptères et avions pendant 50 heures 5500 miles de la mer des Philippines pour rechercher Mims, maître mécanicien chargé des turbines à gaz sur le lance missile USS Shiloh, ayant disparu au cours d'un exercice de routine avec le groupe de combat du USS Ronald Reagan à 180 nautiques d'Okinawa. Après 3 jours de recherches sur le USS Shiloh de 173 m de long et un équipage de 300 marins, Mims a été retrouvé dans un local de la machine. Soulagement des autorités mais discrétion sur cette disparition momentanée. Il est évident que cette performance a dû être appréciée. *Zachary Cohen - CNN*

**NUMÉRIQUE** : Superposer, à ce que l'on voit, des images et données numériques c'est ce que l'on appelle la réalité augmentée, technologie désormais suffisamment avancée pour permettre son déploiement prochain dans la construction navale française. La réalité augmentée est l'une des briques technologiques de l'«*usine du futur*», sur laquelle travaillent industriels et laboratoires, notamment dans le cadre des projets de R&D menés sur le Technocampus Ocean, situé près de Nantes. Il s'agit notamment, grâce à la robotisation et la numérisation des moyens de production, de gagner en compétitivité. C'est un outil moderne qui permet de mettre à disposition des opérateurs, à bord des navires ou en atelier, des données numériques appropriées lors des phases de montage, de contrôle, de maintenance ou de manutention. Concrètement, l'opérateur dispose d'une tablette tactile équipée d'une caméra qui permet de superposer sur une maquette 3D l'image de l'élément en cours de construction ou de montage. L'image réagit en temps réel aux mouvements de l'utilisateur. « *Des algorithmes spécifiques identifient par les exemple les points de saillance pour déterminer l'angle de vision et afficher les augmentations (images numériques, nldr) correspondantes. Le système s'adapte donc aux mouvements de l'opérateur et superpose en temps réel les données virtuelles sur les images du monde réel provenant de la caméra* ». En un coup d'œil, on voit très précisément l'emplacement des câbles, tuyaux, supports et autres équipements déjà installés ou qui doivent l'être.

En comparant la réalité à la maquette numérique, on peut par exemple facilement vérifier que le montage a été bien effectué et contrôler l'état d'avancement des travaux. La réalité augmentée permet aussi, pour les équipes de terrain, d'anticiper certaines opérations délicates, surtout dans des environnements à l'espace souvent restreint et dense en équipements, avec la présence d'enchevêtrements et de réseaux complexes. Les avantages de la réalité augmentée sont évident pour la maintenance, qui nécessite de démonter et remonter des équipements. On peut donc, avant et pendant les arrêts techniques, pré-visualiser et anticiper les opérations, puis comme au neuvaage suivre l'avancement des travaux et vérifier qu'ils sont correctement réalisés. *meretmarine.fr*

**RECORD DU MOIS** : "OOCL Hong Kong" porte conteneurs de 21.413 EVP, 400 m de long, 58,8 de large, 210.890 GRT, construit par Samsung Heavy Industries' shipyard à Geoje en Corée. *mhwmagazine*

**RÉGIME SPÉCIAL DES MARINS** : La retraite à 55 ans, le régime spécial des marins à l'ENIM, son financement, ses catégories de cotisation... régulièrement des rapports, notamment parlementaires, se penchent sur le fonctionnement de ce régime particulier, héritier d'une longue tradition au commerce et à la pêche. Et régulièrement également, sont pointés les problèmes de financement, le déséquilibre de la pyramide des âge, la viabilité de ce régime spécial... sans pour autant que l'on connaisse précisément les tenants et aboutissants de ses spécificités. Alors quand la loi Leroy sur l'économie bleue a commandé au Conseil Supérieur des Gens de Mer un « *rapport portant sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises* », l'Union fédérale maritime CFDT y a vu l'occasion d'essayer de mettre les choses à plat. « *Nous avons voulu apporter notre contribution, pour notamment expliquer les liens entre le régime spécial de retraite et le droit du travail spécifique qui s'applique aux marins. Nous avons également voulu voir comment les critères de pénibilité, tels que définis par le régime général, se traduisaient concrètement dans la réalité des bords* », expliquent Delphine De Franco, secrétaire générale adjointe de

l'UFM CFTD et Paul Golain, secrétaire général du syndicat maritime CFTD Normandie. Des juristes ont comparé de nombreux points de droits s'appliquant aux travailleurs du régime général et celui s'appliquant aux marins. Ils pointent notamment l'exigence d'aptitude médicale et la formation professionnelle continue qui imposent aux marins un important nombre de renouvellement de certificats et brevets. Les auteurs notent, dans ces domaines, « un fort interventionnisme de l'Etat », « remarquable par son détail et son ampleur » et ce alors même que l'activité des marins relève essentiellement du secteur privé. Analysant ces différentes spécificités, ils en concluent que « l'attention des pouvoirs publics aux conditions de santé et de sécurité des nouveaux marins est extrêmement révélatrice des conditions d'exercice de l'activité professionnelle sur un navire. Ce sont en effet les conditions de travail risquées et contraignantes d'exécution qui conduisent l'Etat à adopter une telle réglementation exigeant un contrôle de l'état de santé et des compétences des marins. De sorte que les exigences d'aptitude et de formation professionnelle apparaissent comme le reflet des conditions difficiles et dangereuses dans lesquelles les marins exercent leur activité ». Se penchant ensuite sur le temps de travail des navigants, les auteurs constatent qu'il s'agit là du domaine où la différence avec le droit commun est la plus marquée en raison des conditions particulières de l'exercice du métier. Astreintes, durée maximale de travail, durée de temps de repos et de pause, absence de prise en considération du travail de nuit... Dans tous ces domaines, le droit qui s'applique aux marins est dérogatoire et, dans un sens, moins favorable que celui des salariés du régime général. « En cela, le droit du travail maritime révèle fidèlement les sujétions auxquelles les marins se trouvent soumis et avec lesquelles ils doivent composer », expliquent les auteurs. Et les spécificités ne s'arrêtent pas là : les marins relèvent d'un régime disciplinaire spécifique et ont un mode de rémunération, en particulier à la pêche, particulièrement dérogatoire, notamment en matière de fixation du salaire minimum. C'est à l'aune de toutes ces constatations que les juristes estiment que « les adaptations réalisées par le droit du travail maritime se font au détriment des marins, qui se retrouvent moins protégés par le droit du travail maritime qu'ils ne le seraient par le droit commun du travail ». Et que « l'exercice du métier de marin se traduit donc aussi par la concession d'un certain nombre de garanties et de protections offertes par le droit commun du travail ». Et pour les juristes, le fait que l'Etat ait pris le soin de créer tout un arsenal de lois s'appliquant au travail des marins n'est pas anodin. Cela « témoigne de la faculté du législateur de prendre en considération des spécificités concrètes du travail maritime pour construire un régime juridique spécial ». Et d'en conclure que « des lors, rien ne justifie qu'il n'en soit pas de même pour le régime spécial de retraite des marins ». "Le départ à la retraite à 55 ans ne vient pas de nulle part. Qu'il a toujours sa justification dans le contexte actuel. Nous ne demandons pas plus d'avantages que ceux que nous avons, mais nous voulons rappeler pourquoi il existe et pourquoi c'est aussi un élément de l'attractivité du métier". La concorde règne sur ce point entre les représentants du personnel et les armateurs. Pour l'instant, aucun projet de loi ne semble vouloir remettre en cause le régime des marins. « Nous avons simplement voulu apporter une contribution de fond, pour d'éventuelles discussions à venir ». Et tout simplement pour rappeler la réalité, complexe, de la vie professionnelle des marins. [meretmarine.fr](http://meretmarine.fr)

**ROUMANIE** : Le chantier naval Vard à Tulcea (2500 employés), l'une des plus grandes entreprises du marché de la construction navale ayant beaucoup de commandes des navires manque des soudeurs et serruriers; un soudeur expérimenté gagne jusqu'à 670 €/mois. Le chantier va faire venir 300 travailleurs du Vietnam. [Editor@romania-insider.com](mailto:Editor@romania-insider.com)

**TANKERS** : Alors que très peu de tankers VLCC (very large crude carriers) sont sortis du marché, commandes et livraisons ont atteint début 2017 des niveaux inégalés depuis plusieurs années. Au premier semestre, 27 VLCC, représentant une capacité totale de 8,5 millions de tonnes de port en lourd, ont été commandés.

**TECHNOLOGIES** : Mis en place dans les années 90 et généralisé par une annexe SOLAS, l'Automatic Identification System (AIS) permet d'identifier les navires au-delà des radars. Installés sur des bouées, dans les ports, sur les côtes et les passages étroits, les systèmes d'identification ont permis la mise en place des VTS (Vessel Traffic Services) La sécurité maritime a beaucoup gagné de cette réalité instantanée de la navigation. Avec les VTMIS (Vessel Traffic Management and Information Services) il est devenu un outil de programmation des escales de navires en liaison avec la capitainerie, les services portuaires, les agents maritimes, les services portuaires (remorqueurs, lamaneurs, pilotes, avitailleurs) Au-delà, la cartographie électronique ECDIS (Electronic Chart Display and Information Systems) qui regroupe sur un écran les informations de la carte papier, des écrans radars, de l'AIS, et des instruments passerelles, contribue à améliorer la sécurité de la navigation. Non seulement le navire est suivi physiquement grâce aux technologies mais il l'est aussi dans les bases de données telles que Equasis (European Quality Shipping Information System Fonction) pour les navires de commerce. Ces bases permettent de connaître l'historique d'un navire ainsi que les déficiences relevées par le Port State Control. Celui à l'échelle européenne peut s'appuyer sur le logiciel Thétis. Le service commercial de l'armateur est en contact permanent avec le navire, permettant ainsi de mieux superviser (vitesse commerciale, respect des escales ...) et d'optimiser son itinéraire selon les conditions, c'est le Routing. Quelques armateurs ont mis en place le Fleet Center, centre opérationnel qui peut suivre le fonctionnement du navire par le Monitoring (usage de la motorisation, vitesse, consommation) cela entraîne le "co-management" pas toujours facile entre un armateur à distance et le responsable de l'expédition "in situ". L'étape suivante que l'on nous propose déjà, c'est l'idée du navire sans équipage piloté à distance depuis un centre de contrôle. Dans les ports, des logiciels permettent d'organiser les plans de chargement des navires (Ship Planning), de même pour le fonctionnement des terminaux; le terminal à conteneurs automatisé (Smart Terminal) est une réalité; dans ces terminaux la gestion des parcs à conteneurs (stockage, mise à disposition) se fait avec des équipements totalement automatisés. Les mouvements entre l'entreposage des conteneurs et les portiques de quai se font par des véhicules automatisés (AGV, straddle carrier) l'ultime étape de l'automatisation du portique de quai avec le navire est en phase test à Rotterdam. *Isemar N°191*

**VOILIER** : Réplique du France II construit en Gironde en 1911, le "Flying Clipper", plus grand voilier du monde avec ses 162 m de long, 18,5 de large, 2000 tx, 5 mats et 6347 m<sup>2</sup> de voilure vient d'être lancé au chantier de Brodosplit en Croatie pour le compte de Star Clippers. Il a 5 ponts, 150 cabines de luxe pour 300 passagers; 150 membres d'équipage. 2 moteurs électriques qui pourront le propulser à 16 nds. Il pourra naviguer sur tous les océans, y compris Arctique et Antarctique. Mise en service en 2018 [maritime-executive.com](http://maritime-executive.com)

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