

Supplément du n°5071 du Journal de la Marine Marchande de mars 2017

HYDROCARBURES

Pas assez de carburant à faible teneur en soufre en 2020

COMPAGNIES

Trafic avec l'Asie : la reprise pourrait n'être qu'une bulle

TECHNIQUE

Réglementation : des scubbers sur des ro-pax et des navires de croisière

TLS

Europe/Asie : Anvers inscrit dans les services des trois alliances

À LA UNE

ESPAGNE

La réforme de la manutention de nouveau au point mort

Le 16 septembre, la Chambre des députés n'a pas validé le décret-loi royal de réforme du système d'embauche du personnel de la manutention des ports de commerce espagnols.



La majorité des partis politiques espagnols a rejeté le texte, à l'exception du Parti populaire (droite), actuellement au pouvoir, et des nationalistes basques. Le parti Ciudadanos (centre droit) s'est abstenu. Ce vote représente une grave défaite politique pour le gouvernement : la tentative de passage en force a échoué. Mais le rejet du texte gouvernemental pose surtout la question de l'avenir de la réforme. Le syndicat Coordinadora, qui représente la grande majorité des ouvriers de la manutention, a immédiatement annulé son

mot d'ordre de grève et souhaite une « négociation effective » afin d'aboutir à la définition d'un nouveau modèle conforme aux demandes de la justice européenne. Anesco, l'association patronale des entreprises de la manutention, n'a pas réagi au moment où nous écrivons.

La balle est dans le camp du ministre de l'Équipement

Le ministre de l'Équipement, Iñigo de la Serna, qui avait voulu laisser patronat et syndicats négocier seuls, va devoir changer son fusil d'épaule et s'impliquer directement dans la recherche d'une solution. La balle est dans son camp. Il devra présenter une nouvelle solution qui pourrait reprendre la proposition faite en extremis le 15 mars, basée sur le transfert des ouvriers aux sociétés de manutention avec garantie de l'emploi et mise en place d'un système généreux de préretraite. La Commission de Bruxelles évite de jeter de l'huile sur le feu et devrait concéder un nouveau délai pour trouver un accord. ■ Daniel Solano

ALLEMAGNE

L'armateur CPO rachète Conti

L'armateur hambourgeois Claus-Peter Offen (CPO) a annoncé le 9 mars la reprise de Conti. Même si CPO résiste bien à la crise (Ebitda de 480 M€ en 2015), l'annonce et l'ampleur de l'opération ont surpris. CPO devient de ce fait l'un des plus gros armateurs allemands avec 95 porte-conteneurs (631 000 EVP), 37 vraquiers (3 Mt) et 37 navires-citernes (1,8 Mt), soit 169 unités. Une partie des porte-conteneurs de CPO est affrétée par MSC, Mærsk, CMA CGM, Hapag-Lloyd et Hamburg Süd. « Ce rachat est un pas supplémentaire dans notre stratégie de croissance », a confirmé CPO. Cependant, aucune intégration des deux entités n'est encore prévue. CPO reprend 100 % des parts de Conti, mais aussi 67,5 % de la société BGG (Bremer Bereederungs-Gesellschaft) qui gère 35 vraquiers. En revanche, les actionnaires de Conti conservent leur participation de 45 % du capital de l'armateur hambourgeois NSC. La somme versée pour la transaction n'a pas été rendue publique.

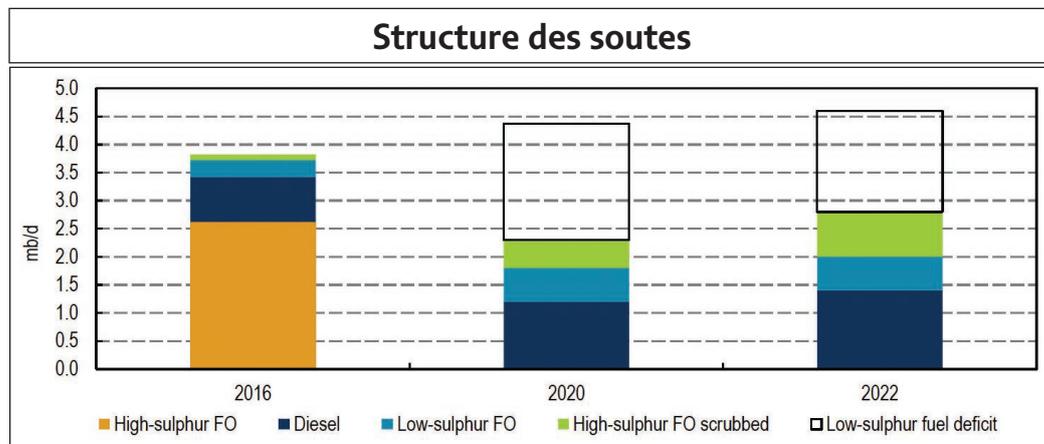
3' 52" C'est désormais le délai moyen d'immobilisation des marchandises lors du passage en douane. En 2004, le temps moyen d'immobilisation était de 13 mn.

TRANSPORT

La feuille de route des candidats

À la SITL, le 15 mars, quatre représentants des candidats à l'élection présidentielle pour Les Républicains (LR), En Marche, le Front national (FN) et le Front de gauche ont présenté les priorités pour le secteur du transport et de la logistique. Seul le candidat LR prévoit « un ministère de plein exercice ». La décarbonation des transports est une priorité pour tous sauf pour le FN.

Pas assez de carburant à faible teneur en soufre en 2020



ILS L'ONT DIT

« La demande en espace spot au départ d'Europe vers l'Asie est dans une situation compliquée. Les chargeurs ont du mal à charger des conteneurs en sortie d'Europe. Il faut parfois attendre entre cinq et six semaines pour disposer d'un espace. Et les armateurs nous demandent de faire du surbooking. »

Frédéric Chabasse, Lesaffre International, à la SITL 2017.

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) consacre plusieurs pages de son rapport sur les perspectives du marché du pétrole à l'horizon 2022 (Oil Market Report), publié mi-mars, aux soutes ainsi qu'à leur structure en 2016 et au cours des années suivantes.

Dans son rapport, l'AIE étudie les conséquences de la décision de l'Organisation maritime internationale (OMI) de généraliser le seuil maximal de soufre à 0,5 % sur toutes les mers du globe à partir du 1er janvier 2020, hormis dans les zones d'émissions spéciales de soufre (Seca) où les seuils plus bas de 0,1 % resteront en vigueur.

« L'industrie du transport maritime mondial représente seulement 4 % de la demande globale de pétrole. Toutefois, les soutes maritimes représentent 40 % des émissions de soufre provenant de l'utilisation du pétrole, soit environ 8 Mt à 9 Mt par an », indique l'AIE. Celle-ci relève aussi que « l'abaissement du plafond des émissions de 3,5 % à 0,5 % constitue sans doute le changement le plus spectaculaire des spécifications de carburant auquel va devoir faire face le marché de produits pétroliers à une



telle échelle ». Pour l'AIE, compte tenu de ses prévisions concernant l'offre de pétrole brut, des ajouts de capacité de raffinage et de la croissance légère de la demande de produits, « la disponibilité de carburant à faible teneur en soufre dans les volumes requis par le secteur ne sera pas atteinte » en 2020.

Clotilde Martin

Le journal de la **Marine Marchande**

Faites découvrir
la nouvelle formule du **Journal de la Marine Marchande** !

Cette édition vous a séduit ? Partagez votre intérêt avec un autre expert en lui offrant la lecture d'un numéro que le **Journal de la Marine Marchande** lui fera parvenir gracieusement ; il vous suffit de nous transmettre ses coordonnées :

Société : Nom : Prénom :
 Fonction : Activité principale de la société :
 Adresse :
 Code postal : [] [] [] [] [] [] Ville : Pays :
 Tél : [] [] [] [] [] [] Email : @

À retourner à : INFO6TM - Service abonnements - 23 rue Dupont des Loges - 57000 METZ - Mail : abonnements@info6tm.com

INFO6TM

Siège social : Immeuble Valmy - 137 quai de Valmy | 75010 PARIS | INFO6TM SAS au capital de 10 000 € | Code APE : 6420Z | RCS Paris 815 380 498 | N° Intra. FR 65 815 380 498

JMMAP00010

TRAFIC AVEC L'ASIE

La reprise **pourrait n'être qu'une bulle**

Les chargeurs qui ne disposent pas de contrats à long terme se voient imposés des temps d'attente pouvant aller jusqu'à six semaines pour charger leurs conteneurs en sortie d'Europe vers l'Asie. Plusieurs raisons expliquent cette sous-capacité soudaine. Le Nouvel an chinois a ralenti l'économie chinoise qui redémarre en ce début de mois de mars. Ensuite, les armateurs doivent positionner leurs navires pour le 1^{er} avril en Asie en vue du démarrage des nouveaux services des alliances. Pour être à l'heure en Asie, les armateurs ont dû décaler des escales. « *Tous ces éléments participent au fait qu'aujourd'hui il devient difficile de charger des conteneurs spots avant le mois de mai* »,

Pour être à l'heure en Asie, les armateurs ont dû décaler des escales

explique un chargeur français. Certains armements refusent les bookings et d'autres font du surbooking pour faire augmenter les taux de fret. En quelques jours, expliquent des chargeurs, le taux de fret d'un EVP a été multiplié

par dix, passant de 260 \$ à 2 600 \$ entre Le Havre et Shanghai. Personne ne peut prédire qu'elle sera la durée de cette reprise. N'oublions pas que les armements ont reporté la livraison de nombreux

ULCS. Ce qui est probable, c'est que les armements ont d'ores et déjà l'assurance de boucler un premier trimestre positif, en contraste avec les tendances négatives qui ont marqué l'exercice précédent. ■

Hervé Deiss et Bernard Van den Bossche

RUMEURS

Gouvernance portuaire

Lors de la SITL qui s'est déroulée à Paris du 14 au 16 mars, plusieurs observateurs du monde portuaire français nous ont fait part de leur bilan du quinquennat. « *Je préfère un ministre absent qui ne fait rien, comme cela a été le cas avec Alain Vidalies, qu'un ministre qui fait tout de travers, comme cela a aussi été le cas quand Alain Vidalies a voulu toucher au monde portuaire* », nous ont confié plusieurs opérateurs.

SOMALIE

La crainte d'un retour de la piraterie

La prise d'otage par des pirates, le 13 mars, de l'équipage du pétrolier *Aris-13* a réveillé les vieux démons de la piraterie au large de la Somalie. Pour John Steed, responsable de l'Afrique de l'Est pour l'organisation de lutte contre la piraterie Oceans Beyond Piracy (OBP), ce n'est pas une surprise. « *L'industrie a baissé sa garde après cinq ans. Sans la moindre attaque réussie, les ressources à la disposition des forces internationales de lutte contre la piraterie sont moins importantes qu'au plus fort de la crise. Il est possible qu'il y ait des attaques similaires qui s'inspirent de celle-ci. Il est donc très important que d'un côté, l'industrie maritime continue ou se remette à observer les bonnes pratiques, et que de l'autre, des solutions soient trouvées aux problèmes des pêcheurs somaliens tentés par la piraterie. Il faut leur proposer une alternative.* »

TECHNIQUE



RÉGLEMENTATION

Des scrubbers sur des ro-pax et des navires de croisière

Les 13 et 15 mars, les compagnies Brittany Ferries et Carnival Corporation ont mis en avant l'installation de dispositifs de lavage des fumées d'échappement (scrubber) à bord de leurs navires respectifs.

La compagnie basée à Roscoff rappelle que six navires ont été équipés de tels dispositifs dans le cadre « *de la mise en œuvre d'un plan de transition écologique* » qui s'est déroulé en deux temps. Trois navires ro-pax, le *Normandie*, le *Barfleur* et le *Cap-Finistère* disposent de scrubbers en ligne de la marque Yara Marine Technologies. Trois autres ro-pax, le *Mont-Saint-Michel*, le *Pont-Aven* et l'*Armorique*, ont été dotés de scrubbers hybrides construits par l'entreprise LAB. Brittany Ferries a consacré un budget total de 70,5 M€ à l'équipement des six navires et a bénéficié de 6,7 M€ de subventions

et de 13,5 M€ d'avances remboursables. La compagnie Carnival Corporation indique que « *la phase d'installation et de certification de ces systèmes de nettoyage des gaz d'échappement sur 60 navires vient de s'achever* ». Ces navires sont exploités par différentes marques de l'entreprise, Aida Croisières, Costa Croisières, Cunard, etc. À l'horizon 2020, la totalité de la flotte de Carnival, soit 85 navires, sera dotée de scrubbers mis au point par la compagnie elle-même. Le budget total atteint 400 M\$.

Les deux compagnies s'adaptent ainsi à la réglementation relative à la teneur en soufre des combustibles marins. Pour aller plus loin, toutes les deux misent sur le GNL avec un navire annoncé pour Brittany Ferries, et sept pour Carnival dont un premier en 2019. ■

C.M.

Éditeur : Société de presse internationale. Siège social : 137, quai de Valmy 75010 Paris. RCS Paris 823 175 435 • Gérant, directeur de la publication : Jacques Berlioz
 Rédaction : e-mail : marine-marchande@info6tm.com - 01 81 69 85 77. Rédacteur en chef : Hervé Deiss - E-mail : h.deiss@info6tm.com. Secrétaire de rédaction/maquette : Emmanuel Lods. Chef de rubrique : Clotilde Martin. Publicité : Chef de publicité : Didier Hulin. E-mail : d.hulin@info6tm.com, 01 81 69 85 76.
 Service clients : e-mail : abonnements@info6tm.com. Par téléphone : 01 40 05 23 15 (ouverture du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00).
 Prix unitaire : un numéro mensuel + les lettres hebdomadaires s'y rapportant - France : 68,58 € HT/70,02 € TTC (TVA 2,10 %). Abonnement France 1 AN, 12 magazines mensuels + 39 lettres hebdomadaires : 823 € HT/840,28 € TTC. Abonnement étranger : Europe et DOM TOM, ajouter 10 % sur le prix HT - Reste du monde, ajouter 20 % sur le prix HT. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2017 - Numéro ISSN : 1663 -7921. Imprimeur : Socosprint, 36, route d'Archettes, 88000 Epinal.
 Tous droits de reproduction, même partielle, par quelque procédé que se soit, réservés pour tous pays. Copyright by Journal de la Marine Marchande - Paris 2009.
 Commission paritaire des publications et agences de presse n° 0521 T80541.



Trafic lignes & services

EUROPE/ASIE

Anvers inscrit dans les services des trois alliances

Le port scaldien reste bien positionné dans les nouveaux schémas opérationnels des trois alliances entre l'Europe et l'Asie. Dix services assurés dans un premier temps, et un onzième en avril grâce au sixième loop que va exploiter 2M avec une flotte de 11 navires de 14 000 EVP à 16 800 EVP qui toucheront le port scaldien. Du côté des terminaux, le MPET traitera cinq services hebdomadaires. Il est prévu que MSC traitera plus de 6 MEVP, soit 7,5 MEVP avec le trafic fluvial. PSA, qui exploite deux terminaux à marée rive droite, perd un service. The Alliance ne maintiendra que trois services hebdomadaires à Anvers. Ils seront assurés par des navires de 8 500 EVP à 14 000 EVP. Le volume de trafic hebdomadaire restera identique. Antwerp Gateway, que gère DP World, réalise une bonne opération. Malgré la perte d'UASC et une partie de Hamburg Süd, il accueillera trois des six services hebdomadaires de l'Ocean Alliance constituée par CMA CGM/APL, Cosco avec OOCL et Evergreen. En ce qui concerne le secteur transatlantique,

deux services hebdomadaires sont traités à ce terminal, alors qu'un accord de slots a été passé pour charger sur le service AL5 de The Alliance, donc chez PSA. Les trois opérateurs de terminaux se partageront 10 services transatlantiques.

EUROPE/AFRIQUE

Lalemant et AMA adaptent un trafic conventionnel sur la Guinée

Le groupe gantois Lalemant et African Maritime Agencies Guinea, un opérateur portuaire et logistique guinéen, ont entamé une collaboration qui consiste à donner une autre dimension à un trafic qui évolue vers le concept d'une ligne régulière, Kamsar Express, axée sur le conventionnel, les projets, des conteneurs présentés par les chargeurs ainsi que quelques reefers. L'objectif est de développer davantage le trafic de retour, mais aussi d'offrir la possibilité de desservir d'autres ports en Afrique de l'Ouest et en Europe. L'intention est d'assurer une fréquence d'un départ toutes les quatre à cinq semaines. Actuellement, près de 50 % des cargaisons en sortie de Gand viennent de France. À Gand, ce trafic est

traité à l'un des terminaux de la société Stukwerkers au Grootdok. Ce service est issu d'une opération que le groupe gantois assure depuis quelques années entre le port de Gand et Kamsar pour le transport de matériel pour les mines de bauxite. Un trafic qui a été croissant au cours des dernières années.

MÉDITERRANÉE/BALTIQUE

CMA CGM refond ses services

Le groupe CMA CGM assure depuis quelques années des liaisons entre le Maroc et Saint-Petersbourg. Depuis le 16 mars, en refondant le service Agax et en ajoutant une escale au service Dunkrus, il assure des liaisons plus rapides entre le Sud marocain et le port balte russe. Le nouveau service Agax, assuré par deux navires de CMA CGM et un de Seago, filiale de Mærsk, d'une capacité de 868 EVP, dessert les ports d'Agadir, Saint-Petersbourg, Hambourg, Rotterdam et Casablanca. L'escale rouennaise retirée de ce service est désormais assurée par le service Dunkrus. Désormais, la rotation touchera les ports d'Agadir, Casablanca, Portsmouth, Dunkerque, Rotterdam, Anvers, Rouen, Le Havre et retour sur Casablanca.

NOUVEAU PRIX MINIMUM ***NOUVEAU PRIX MINIMUM*** ***NOUVEAU PRIX MINIMUM***

NOUVELLE DATE DE MISE AUX ENCHERES : 23 MARS 2017

VENTE AUX ENCHERES DU CARIB PALM

Sur instruction exclusive des commissaires-priseurs, nous souhaitons vous informer de la mise aux enchères prochaine du navire cargo « CARIB PALM »

Le navire est actuellement à quai à Boulogne-sur-Mer, France, où il est arrivé le 10 décembre 2015 sur ordre de la Marine Nationale. Ses groupes électrogènes ont été débranchés le 14 décembre 2015.

Vous trouverez ci-dessous ses principales caractéristiques :

Nom : CARIB PALM – pavillon moldave - (Ex « Jorgen Vesta »)

Env. 1.523 tpl au tirant d'eau de 3,45 m
Construit 1977 par Husumer Schiffswerft Husum, Allemagne
Jauge brute : 1.467 tnx / jauge nette : 828 tnx – Nr. IMO: 7623083
LHT/Largeur/creux : 75,16 m / 12,90 m / 5,62 m
Classe : Mediterranean Shipping Register (Londres)
1 cale / 2 panneaux de cale (McGregor)
Capacité cubique : env. 3.070 m³ grain / env. 2.632 m³ balles
Conteneurs : env. 64 EVP
Mâts de charge : 2x15T, 2x5T
Moteur principal : MAK 6MU452AK 1.249 cv (920 kW)
Groupes électrogènes : 1 x 280 KVA VOLVO PENTA + 1 x alternateur attelé
Poids lège : 887 mt

La description et les détails ci-dessus sont indiqués de bonne foi mais sans garantie quant à leur exactitude et/ou leur état complet.

Toute(s) personne(s) intéressée(s) par ce navire devra conduire ses propres investigations et/ou inspection du navire afin de se satisfaire de l'état du navire et/ou de ses caractéristiques.

- La vente aux enchères aura lieu le **23 mars 2017**
- La vente du navire se fera strictement sur une base "où est/ou se trouve" le navire.

NOUVELLE mise à prix minimum fixée par le tribunal : € 250.000,-- (Deux Cent Cinquante Mille Euros)

Les termes et conditions de la vente aux enchères sont disponibles auprès de :

SCP JULIEN DEBACKER COMMISSAIRE-PRISEUR
54, rue Pierre Martin
62280 Saint Martin Boulogne
Tél. : 03.21.31.39.51
Courriel : encheres-cotedopale@wanadoo.fr
Site web : www.interencheres.com/62004

L'inspection du navire peut être effectuée par l'intermédiaire de :

Anne RICHMOND – Commissaire-Preneur
SCP JULIEN DEBACKER COMMISSAIRE-PRISEUR
54, rue Pierre Martin
62280 Saint Martin Boulogne
Tél. : 03.21.31.39.51
Courriel : encheres-cotedopale@wanadoo.fr