

marine marchande informations



N°242 bis
Printemps 2023

SUITE DU MMI N°242 AVEC LES RUBRIQUES «LA MER ET LES MÉDIAS»
ET «L'ŒIL AVISÉ DU RÉDACTEUR EN CHEF» ET UN COMPLÉMENT POUR
LES RUBRIQUES «ENSM» ET «NOUVELLES DES RÉGIONS».

marine insight

A CAPTAIN'S JOURNEY

 I used to be a **Cadet**,
and I knew a lot. 

 Then I become a **Third Mate**
and I knew Everything 

 Then I upgraded to **Second Mate**, and
soon realized I was not as Clever 

 Then I got promoted to **Chief Officer**, I knew I had much to learn 

 Then I became **Captain** and I realized
how much knowledge still left to aquire 

 But it didn't matter because my
Third Mate knew Everything!

HYDROS

Download the [Marine insight Mobile App](#) for iOS & Android [LINK IN COMMENT](#)

HYDROS

ENSM - SAINT-MALO

Vous retrouverez dans le prochain numéro, un article de Mathieu Pitras sur l'évolution de l'Hydro de Saint-Malo et le CESAME.

Gala de l'Hydro de Saint Malo 2023.

Le Bural de Saint Malo vous conviait à la Nuit de l'Hydro 2023 de Saint Malo sur son propre site intramuros, 4 Rue de la Victoire, 35400, Saint-Malo, le 05 mai 2023, de 18h à 04h. Une des dernières occasions de retrouver le site emblématique de l'Hydro malouine avant le déménagement de l'école cet été. HYDROS était partenaire de ce Gala. Cette école qui vit ses derniers mois, avait été inaugurée en 1959 put accueillir ses 280 premiers élèves.

Retrouvez l'histoire de l'école jusqu'à nos jours et celle du site qui l'abrite encore jusqu'à l'été, avec le lien : <https://cdnimg.supmaritime.fr/wp-content/uploads/2015/04/historique-site-ensm-saint-malo-intramuros.pdf>



ENSM - LE HAVRE

Le mercredi 1^{er} février, des élèves du site havrais de l'ENSM ont été invités par l'association HYDROS, en partenariat avec Brittany Ferries, à **visiter le Normandie** en escale au Havre.

Bastien Arcas, Responsable Exploitation Maritime et Portuaire chez Brittany Ferries et également Président d'HYDROS aidé par Christophe Lachèvre, Vice-président d'HYDROS, a organisé cette visite du navire normand, pour deux groupes de jeunes élèves de l'ENSM, avec l'aide de l'équipe à bord.

«*Nous sommes toujours enthousiastes de permettre aux futurs Officiers Français de découvrir un navire qui pourrait être leur outil de travail demain*» a déclaré Bastien Arcas à cette occasion.

Les élèves ont été chaleureusement accueillis par le Commandant Roux que nous remercions.

A la suite d'un temps d'échange avec le Commandant, les élèves ont pu commencer leur visite. C'est Maxime Pons, élève-officiers à bord du Normandie, qui a guidé les élèves dans une variété de locaux techniques. Les élèves auront ainsi pu bénéficier d'un rapide cours sur le Hi-Fog (système de protection contre l'incendie par brouillard d'eau haute pression), d'une présentation des moyens d'évacuations et auront eu un bref aperçu de l'infirmerie.

Autour d'une pause-café ils ont échangés avec Bastien Arcas sur l'importance de faire vivre le tissu associatif de la Marine Marchande.



Le Normandie. (Photo : Brittany Ferries)



Un des groupes à la passerelle autour de Bastien Arcas et Christophe Lachèvre.



L'autre groupe sur le pont avec leur guide.

Après quelques conseils sur leurs futurs embarquements, sur les différentes compagnies et les types de navigations qui s'offrent à eux, c'est avec la visite de la passerelle que cet éphémère embarquement, très apprécié des visiteurs, s'est achevé.

Plein d'autres photos disponibles sur le site de Jeune Marine avec le lien : <https://jeunemarine.fr/2023/02/hydros-accompagne-les-jeunes-generations-dofficiers/>

Rentrée des M2 au Havre le 27 février 2023

Retrouvez le compte-rendu avec une vidéo des discours et les photos de cette rentrée sur le site de Jeune Marine avec le lien : https://jeunemarine.fr/2023/02/les-m2-font-leur-rentree-solennelle/?mc_cid=c0573fc33f&mc_eid=300c14ec45

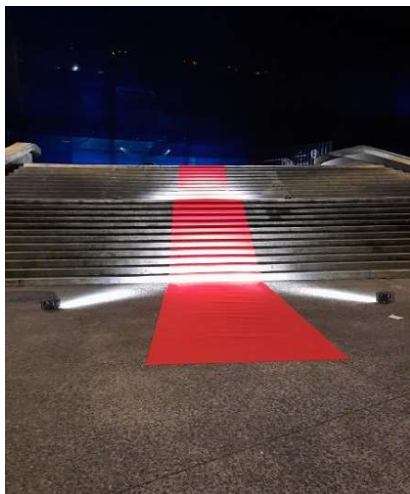
Gala des Officiers de la Marine marchande 2023

Le 25 mars, le Bural avait organisé cette superbe soirée au Stade Océane du Havre. HYDROS était partenaire de ce

Gala. Un grand succès avec 800 places vendues. C'était la 58^{ème} édition de «La Nuit de l'Hydro».

L'association HYDROS était représentée entre autres par Estelle Juan, Christophe Lachèvre et Julien Perottino. Le Directeur général de l'ENSM était présent, tout comme le Directeur du Site havrais, Guillaume de Beauregard, et le Directeur des services, Pierre-Yves Le Corre. L'excellente chorale de l'Hydro était aussi présente

Nous avons quelques photos grâce à Christophe Lachèvre.



L'impressionnant tapis rouge accueillant les participants.



Intervention du Directeur général de l'ENSM, François Lambert.



Intervention du Directeur du site, Guillaume de Beauregard.

Une partie de l'assistance, sous les bannières des armateurs, avec à gauche, le Grand-Mât.



Des participants heureux et bien connus et la présentation de la cuvée spéciale "Gala des Officiers de la Marine marchande 2023"



ENSM - NANTES

Présentation de la nouvelle école dans notre prochain numéro.

ENSM - MARSEILLE

Partenariat entre l'ENSM et CorsicaLinea

Nouvelle traversée des élèves de l'ENSM, le week-end des 11-12 février 2023 dans le cadre de ce partenariat. Toutes les classes de L1 ont désormais eu l'opportunité d'embarquer par petits groupes sur les navires de la compagnie.

Ces embarquements avaient été lancés officiellement en octobre dernier avec 4 premiers élèves à bord du Jean Nicoli. Au programme le temps d'un week-end : immersion au sein d'un navire en exploitation, rencontre avec les officiers embarqués et visite des différents services : pont, machine et service général.

Ces embarquements permettent de compléter les enseignements théoriques en situation réelle, de participer au quart à la machine ainsi qu'au pont, de participer aux exercices sécurité ou encore de visiter les locaux techniques du navire.



Un groupe d'élèves à bord du Paglia Orba. (Photos : Twitter)

Au Rad'Lô

HYDROS est partenaire de l'association Au Rad'Lô, créée en 2016, depuis plusieurs années, grâce aux Bourses HYDROS.

La conférence de restitution de la dernière expérience qui a eu lieu en mai 2022, s'est tenue le 19 janvier 2023 à l'Hydro de Marseille, en présence de notre délégué local, Olivier Varin.

En mai dernier, pendant cinq jours, les 22 "naufragés", dont 16 élèves de l'Hydro, ont dû survivre au large de l'île du Frioul, près de Marseille, par leurs propres moyens, ne disposant que du matériel de survie réglementaire. Voir l'article :

<https://www.supmaritime.fr/projets-eleves-scientifiques-culturels/au-radlo-experience-2022/>

Retrouvez cette conférence avec le lien :

<https://youtu.be/d2MuM0LGyVE>

Pour en savoir plus, retrouvez l'expérience de survie en mer 2017, une interview du président de l'association sur le projet d'expérience 2022 et le survol de l'expérience 2022 avec le lien :

<https://www.youtube.com/@auradlo-projetdesurvieenme5146>

Cette conférence a aussi été l'occasion de présenter une ébauche du nouveau projet qui aura lieu en 2024 sur le thème : «Gestion de crise et abandon des navires à passagers».

Une autre conférence s'est tenue le 25 février à Loctudy avec la présentation des résultats médicaux et scientifiques de l'expérience de mai 2022.

Vous trouverez sur notre plateforme, le Rapport d'expérience de la dernière opération ainsi que les retours médicaux de l'IRBA avec le lien : <https://hydros-alumni.org/article/le-point-sur-les-activites-de-l-association-au-rad-lo/15/05/2023/1191>



AU RAD 'L 

RETOUR D'EXPERIENCE

Conférence de présentation
des résultats

 **19 janvier**
15h30

 **Grand Amphi**

Contact:
Réseaux sociaux: @au_rad_lo
projetsurvie@supmaritime.fr




Enfin, vous trouverez sur notre plateforme avec le même lien, un Post de la Directrice de la Fondation ENSM concernant les projets à venir d'Au Rad'Lô.

Un grand merci à Athénaïs Mabecque, la Présidente actuelle de l'association Au Rad'Lô, pour toutes les informations qu'elle nous a transmises.

Gala 2023 des Officiers de la Marine marchande.

Le Bural de l'école de Marseille était heureux de vous convier au Gala 2023 de Marseille ! Celui-ci s'est déroulé de 21h le **17 mai 2023** à 5h le 18, au Palais de la Bourse, 9 La Canebière, 13001 Marseille.

Message que le Bural avait fait passer : «*Tenue de soirée exigée, alors sortez votre plus belle robe, votre plus élégant costume, ou même grand bleu pour nos chers amis ratus... Attention, toute sortie est définitive. En espérant vous voir nombreux et nombreuses à cet évènement qui s'annonce grandiose !*»

HYDROS était partenaire de ce Gala.

Des nouvelles du Lycée Professionnel Maritime Jacques Cassard de Nantes.

Un Post du 16 février 2023 de son directeur, le Professeur de l'Enseignement maritime Alban Salmon, précédemment Directeur du site nantais de l'ENSM : «*Fin de formation pour la 1^{ère} promotion d'Officiers chef de Quart Passerelle (OCQP) du Lycée Professionnel Maritime Jacques Cassard. Poursuite vers le Capitaine 3000 pour certains et embarquement pour les autres. Félicitations aux nouveaux diplômés !*»





Vue du Lycée Maritime Jacques Cassard.



La première promotion d'Officiers chef de Quart Passerelle (OCQP) du Lycée Professionnel Maritime Jacques Cassard.

Adresse : 111 Rue du Port Boyer, 44300 Nantes

Site web : <http://lycee-maritime-nantes.fr>

Le Lycée Professionnel Jacques Cassard, c'est :

- ✓ environ 130 élèves dont environ 5 à 10% de filles
- ✓ des simulateurs de navigation, de radiocommunication et de machines marines
- ✓ des ateliers d'ajustage, de soudage, de tournage, de moteurs marins
- ✓ un navire-école
- ✓ des voyages scolaires dans les différents pays d'Europe
- ✓ un internat de 72 places
- ✓ un site exceptionnel situé au bord de l'Erdre
- ✓ un centre de formation continue réparti sur 2 sites : Nantes et Saint-Nazaire

Résumé des formations disponibles :

- Bac Pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes) - Pêche
- Bac Pro Électromécanicien Marine
- Baccalauréat professionnel conduite et gestion des entreprises maritimes (en 3 ans) – Commerce/plaisance professionnelle/option yacht.
- Matelot au commerce ou à la pêche - BEP Maritime spécialité Marin du commerce
- Mécanicien 750kw pêche-commerce, Officier Chef de Quart Machine
- Formations Initiales (pour les jeunes sortant de 3ème) et Formations Continues pour obtenir les brevets de Capitaines 200 ou 500.
- Officier Chef de Quart Passerelle.
- Patron de pêche

Nouveau Post d'Alban Salmon, le 18 mars 2023 :

«En septembre 2023, le Lycée Professionnel Maritime Jacques Cassard proposera l'option « voile » du Bac pro commerce/plaisance professionnelle. Un bac pro tourné vers la propulsion vélique et la décarbonation du transport maritime».



NOUVELLES DES RÉGIONS : Île-de-France

• 12 janvier 2023 : 1^{er} buffet networking de l'année 2023 du Cluster Maritime Français, à Paris.

À bord du Gustave des Vedettes de Paris. Ce networking était parrainé par le Registre International Français. Après les vœux du Président du Cluster, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Éric Banel, Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) a pris la parole puis a été suivi par Stéphane Garziano, chef du guichet unique du Registre international français (GU RIF).

«En ce mois de janvier 2023, la flotte du RIF a franchi le seuil symbolique de 400 navires et de 7,5 millions de tonnes de jauge brute. Après 17 années d'existence, le guichet unique du RIF est porté par une dynamique solide-

ment ancrée dans un contexte international pourtant toujours aussi concurrentiel. L'attractivité du pavillon français est le résultat de la constance des dispositifs publics de soutien à la flotte de commerce et de la recherche permanente d'une qualité de service au plus près des besoins des armateurs et des gens de mer. La flotte (transport, service, grande plaisance) connaît un fort développement avec l'enregistrement de navires plus massifs, plus récents et plus respectueux de l'environnement. Et les perspectives de croissance sont déjà confirmées pour les prochaines années. L'équipage du guichet unique attachant du prix au renforcement des liens professionnels qui

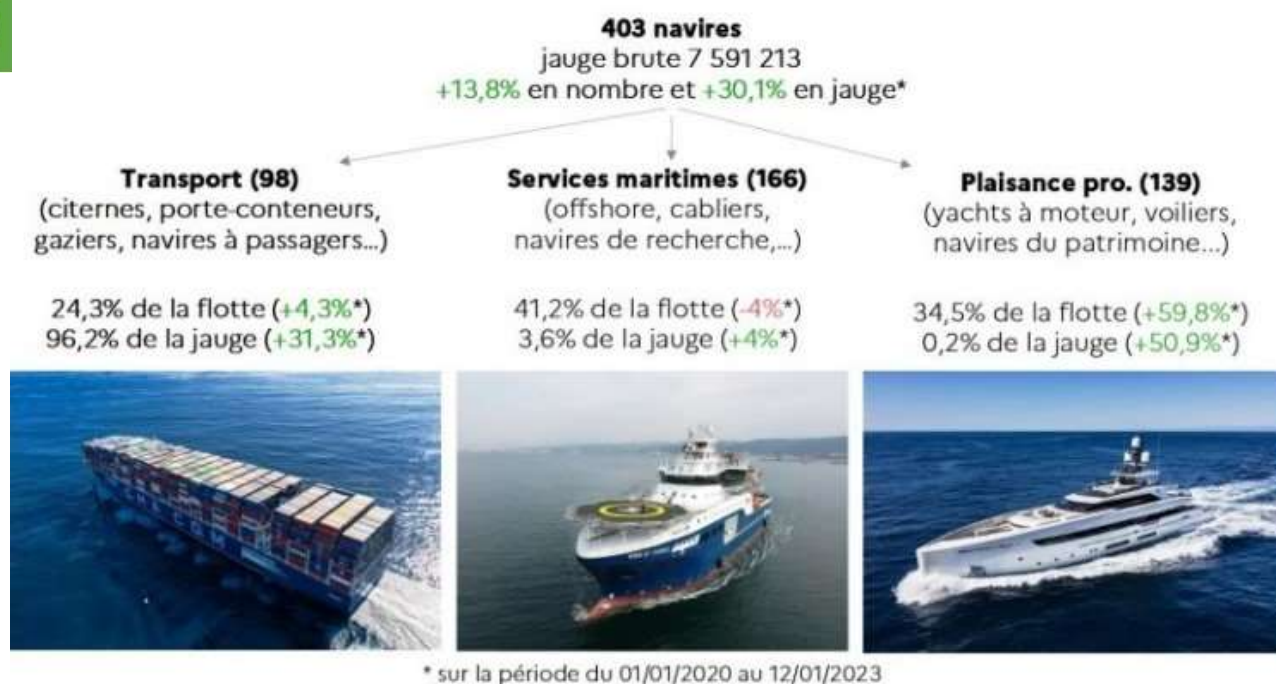
Choose France 



unissent les acteurs du monde maritime autour du pavillon français, le RIF parraine cette première édition des buffets networking du CMF de l'année 2023».

Nous retiendons deux tableaux :

La flotte RIF au 12/01/2023



**Tout au long de l'année 2023,
l'équipage du RIF vous donne rendez-vous**



23-24 mars	Shipping days	La Rochelle
4 avril	Réunion annuelle RIF yachting	Antibes
24-28 avril	Singapore Maritime Week	Singapour
20-22 juin	Marine Money Week	New York
11-15 septembre	London International Shipping Week	Londres
12-17 septembre	Cannes Yachting Festival	Cannes
27-30 septembre	Monaco Yacht Show	Monaco
25-29 octobre	Fort Lauderdale International Boat Show	Fort Lauderdale
25-29 novembre	Assises de l'économie de la mer	Nantes

• **21 janvier 2023 : Assemblée Générale de l'APEM, l'association Amicale des Professeurs de l'Enseignement Maritime** avec déjeuner à la Rotonde Gabriel de l'École militaire à Paris.

Malheureusement nous n'étions pas nombreux entre les membres de l'APEM, les invités dont la plupart étaient empêchés et les anciens élèves. La salle prévue pour tenir l'AG n'étant pas chauffée, Bruno Dulac, le Président de l'APEM, a proposé une fois le déjeuner terminé, de tenir la réunion en face de l'École militaire, au chaud, à la Terrasse du 7^{ème}. À l'ouverture des débats, il a été fait mémoire des confrères disparus depuis la dernière AG tenue en 2020 avant la pandémie de Covid : Les professeurs Caillou, Durand, Gaillard, Gavout, Le Chaffotec, Riou, et en 2022 : Fouché, Vigne et Coquard.



Ont été abordés différents sujets dont : Les 12 travaux de l'ENSM, dont le dossier des professeurs techniques de l'Enseignement maritime, la propriété des cours. A aussi été évoqué le recrutement d'un AAM enseignant chercheur pour l'ENSM et les conférences de l'IMEC ("International Maritime English Conference"). L'IMEC organise des conférences annuelles visant à améliorer et à normaliser les méthodes d'enseignement de l'anglais maritime. L'AG 2024 est fixée au 20 janvier 2024.

Le repas terminé, l'assemblée va rejoindre la Terrasse du 7^{ème}.



- **23 janvier 2023 : Session du Propeller Club de Paris** au siège de l'Union Nationale des Industries de Manutention à Paris.

Avec une conférence interactive sur le thème, «**La Fresque du Climat**» proposée par **Antoine Rabain**, CEO GEC-KOSPHERE®, Ingénieur conseil depuis plus de 15 ans, dont le principal objectif est de réconcilier enjeux écologiques & économie. Depuis fin 2018, l'association la Fresque du Climat œuvre pour embarquer tous les individus et tou-tes les organisations dans la transition, en permettant la diffusion rapide d'une compréhension partagée du défi que représente le changement climatique. Pour en savoir plus : www.geckosphere.fr
Vous pouvez aussi retrouver la présentation avec le lien : <https://hydros-alumni.org/article/conference-interactive-sur-le-theme-la-fresque-du-climat-par-antoine-rabain/16/03/2023/1165>

La conférence a été suivie d'un coquetel déjeunatoire.

- **23 janvier 2023 : Le même jour, dans l'après-midi, le Chef d'État Major de la Marine, l'Amiral Pierre Vandier, présentait ses vœux aux associations, à l'École militaire.**

Le Secrétaire général d'HYDROS y était et représentait à la fois l'AFCAN, à la demande de son Secrétaire général, et HYDROS. Là aussi, il s'agissait de la première cérémonie depuis celle de janvier 2020.

Le CEMM a fait le point sur les opérations de la Marine nationale, sur la flotte et les prévisions pour l'année à venir et sur la situation internationale, puis a répondu à plusieurs questions.



Intervention de l'Amiral Vandier, sous la coupole de la Rotonde Gabriel.



A l'issue de la cérémonie qui se tenait à la Rotonde Gabriel, nous avons partagé une part de galette des rois et un verre de cidre.

- **28 février 2023 : Dans le cadre des conférences des Mardis de la Mer, Éric Banel, le Directeur général des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), était invité pour présenter «Les grands enjeux de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture».**



La conférence d'Éric Banel, à l'ICP, Institut Catholique de Paris, avec à sa gauche, Eudes Riblier, le Président de l'IFM, l'Institut Français de la Mer. La conférence était aussi visible en visio-conférence.



Vous pouvez retrouver cette conférence passionnante et très complète avec le lien :

<https://www.youtube.com/watch?v=2SAWdr-QoNI>

- **14 mars 2023 : Dans le cadre des conférences des Mardis de la Mer, Bernard Kloareg, Professeur émérite à Sorbonne Université et Philippe Potin, Directeur de recherche au CNRS, étaient invités pour parler du «potentiel des algues face à l'avenir».**



De gauche à droite, Christian Buchet, directeur du Centre d'études de la mer de l'Institut catholique de Paris, Philippe Potin qui est en cours d'intervention, Bernard Kloareg et Eudes Riblier, le Président de l'IFM.



Vous pouvez retrouver cette conférence tout aussi passionnante avec le lien :

<https://www.youtube.com/watch?v=IcLURXihw8o>

Comptes-rendus faits par le Secrétaire général, Yves-Noël Massac

PC NORVÉGIENS DU FUTUR

De grands pas ont été faits vers un avenir plus vert avec les deux nouveaux navires **Vestland** et **Nordland** dont la livraison est prévue pour 2024. Grâce à l'utilisation de méthanol vert et aux normes de sécurité les plus strictes, ces navires permettront à l'industrie norvégienne de bénéficier d'une plus grande efficacité opérationnelle et de transports plus respectueux du climat.



Topeka, la compagnie maritime à zéro émission appartenant à Wilhelmsen, lance la construction de deux nouveaux porte-conteneurs neutres en carbone et alimentés au méthanol.

Avec ses partenaires MPC Container Ships ASA et MPC Capital AG, Topeka a commandé deux porte-conteneurs neutres en carbone de 1300 EVP. À leur mise en service, les deux navires passeront immédiatement à des contrats à long terme avec la North Sea Container Line. Bénéficiant d'une réduction considérable des émissions, les deux nouveaux navires remplaceront trois des navires à propulsion diesel actuels de la North Sea Container Line (NCL), qui seront progressivement retirés des opérations.

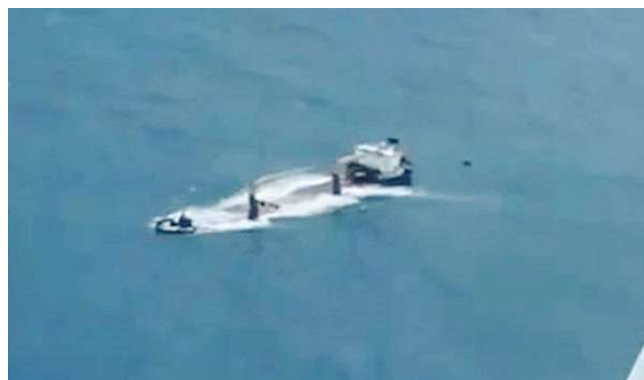


(Images de synthèse : Wilhelmsen)

APRÈS UNE VOIE D'EAU, UN CARGO COULE AUX BAHAMAS

Le **Onego Traveller**, battant pavillon d'Antigua-et-Barbuda, a commencé à prendre l'eau par ses ballast au large du phare Hole in the Wall à l'extrémité sud de l'île de Great Abaco, aux Bahamas selon le gouvernement local. Le ministère des transports et du logement des Bahamas a indiqué que le navire avait commencé à prendre l'eau dans l'un de ses ballasts et qu'en raison des mauvaises conditions météorologiques, les tentatives d'échouer le navire sur un banc de sable voisin pour retirer le carburant et effectuer des réparations s'étaient avérées infructueuses. Le navire a coulé en eaux peu profondes, laissant le sommet de ses grues et sa timonerie à découvert. Les données AIS suggèrent qu'il était arrivé au large de Great Abaco et a cessé d'émettre le 25 décembre, bien que les déclarations des Bahamas indiquent que la date de son naufrage était le 29 décembre 2022. Il faisait route de la Finlande vers la Nouvelle-Orléans. Les 12 membres d'équipage ont été évacués. L'Onego Traveller transportait du Kemira Ferix-3, un solide granulé industriel utilisé dans le traitement des eaux usées, la lutte contre les odeurs et les engrais, et des produits sidérurgiques. Le carburant et la cargaison de

Ferix ont été observés à la surface, selon le gouvernement des Bahamas. Des barrages flottants ont été déployés pour contenir tout déversement potentiel, et une équipe de plongeurs a été envoyée sur place pour boucher les événements de carburant du navire afin de contrôler les fuites. Un bateau écrémeur a également été envoyé pour atténuer toute irisation à la surface.



L'Onego Traveller sombrant, vu d'avion. (Photo : FleetMon)



L'Onego Traveller reposant sur le fond. (Photo : Bahamas National Trust)

L'Onego Traveller est un cargo gréé de 8 930 tonnes de port en lourd construit aux Pays-Bas en 2002. Long de 132,23 m pour une largeur de 15,87 m, il était exploité par une entreprise allemande basée à Cuxhaven, la gestion ISM étant assurée par une agence lettone de gestion de navires. Le dossier d'inspection récent du navire par les PSC est mitigé ; il a été retenu en Pologne pendant une semaine en avril dernier pour un VDR (enregistreur de données de voyage) et une radio MF en panne, une pompe à incendie qui ne fonctionnait pas correctement et des publications manquantes, d'après Equasis. Au total, les inspecteurs de PSC ont relevé 45 anomalies à bord du navire au cours des 2 dernières années. Vidéo du navire coulé :

<https://twitter.com/i/status/1609624432326373377>
(Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

DES PIRATES ARMÉS DÉVALISENT 2 NAVIRES OFFSHORE DANS LA BAIE DE CAMPECHE

Le secteur pétrolier et gazier offshore de la baie de Campeche, au Mexique, est depuis longtemps un haut lieu du vol à main armée, souvent lié au crime organisé. Selon les médias locaux, des pirates armés ont abordé deux

navires offshore en deux jours, les 28 et 29 décembre 2022, laissant l'équipage indemne mais s'emparant d'équipements précieux. Le 29 à l'aube, une équipe de six voleurs armés a abordé le navire AHTS / spill response **Bourbon Alienor**, exploité par la filiale locale de Bourbon. Ils ont pris la fuite avec des appareils respiratoires, des outils, des radios et d'autres équipements, dans une petite embarcation, selon Tribuna Campeche. L'attaque a été signalée aux autorités mexicaines vers 2 h 45 et la marine mexicaine (Semar) est intervenue dans les heures qui ont suivi. La veille, un équipage de pirates aurait abordé le **Bourbon Artabaze**, exploité par la même entreprise. Aucun autre détail sur l'abordage n'était disponible.

Les actes de piraterie et les vols à main armée sont un problème fréquent pour la compagnie pétrolière nationale Pemex et ses sous-traitants dans le golfe du Mexique. (Source : The Maritime Executive)

LE CII N'EST PAS LA SOLUTION - QUE FAIRE MAINTENANT ?

La nouvelle réglementation de l'OMI sur l'indicateur d'intensité carbonique (CII) (annexe VI de la convention MARPOL, règle 28) n'aidera pas l'environnement et pourrait même, dans de nombreux cas, entraîner une augmentation plutôt qu'une réduction des émissions. Nous avons élaboré une présentation détaillée sur ce sujet complexe, que nous partageons avec vous. Cette vue d'ensemble se veut à la fois informelle et éducative. Elle vise à aider notre personnel et nos partenaires à comprendre les conséquences probables mais involontaires des règlements et les difficultés liées aux clauses contractuelles qui s'y rapportent. La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est l'un des défis les plus importants pour cette génération. Nous devons décarboner pour limiter le réchauffement de la planète. Cependant, l'industrie du transport maritime est l'un des secteurs les plus difficiles à réduire. Bien que le transport maritime soit le mode de transport le plus efficace, il nécessite d'importantes quantités d'énergie pour alimenter le commerce mondial. Nous devons travailler en collaboration avec tous les participants de la chaîne d'approvisionnement pour parvenir à des réductions significatives des émissions. Notre présentation fournit une variété d'exemples où l'application des règlements de la CII a donné des résultats défavorables. Notre argument est que l'industrie du transport maritime ne devrait pas se fier uniquement aux formules de la réglementation, mais plutôt adopter une vision holistique et se concentrer sur la réduction des émissions absolues. Les formules de la CII ne sont pas holistiques, elles peuvent être détournées et il existe de nombreux cas concrets où le respect strict et l'attention portée aux notes de la CII causeront plus de dégâts que de bienfaits.

Par exemple, les armateurs et les opérateurs tentent déjà d'accroître la productivité de leur flotte en réduisant les trajets à vide, afin de pouvoir transporter plus de marchandises par an. Même si un navire consomme plus de carburant pendant les voyages en charge, l'amélioration de l'utilisation diminue les émissions par tonne transportée, ce qui est bénéfique pour l'environnement et devrait être l'objectif. Toutefois, cette amélioration de l'efficacité est pénalisée par une mauvaise note CII, alors que si un navire jumeau identique se livre à des échanges commerciaux inefficaces et à une productivité moindre, cela entraîne une augmentation des émissions par tonne trans-

portée, mais ce navire est récompensé et encouragé par une bonne note. Comme la formule du CII utilise la distance au dénominateur, les voyages longs sont favorisés et les voyages courts sont pénalisés. La conséquence probable est que les navires les moins efficaces se tourneront vers les longs trajets, émettant plus d'émissions, tandis que les navires plus efficaces resteront sur les trajets les plus courts. En attendant, il n'y a aucune raison de raccourcir les lignes commerciales au nom de la réduction des émissions.

En outre, la notation CII sera affectée par de longs temps d'attente ou des opérations portuaires lentes, même si ces facteurs échappent en grande partie au contrôle du transporteur. Certains armateurs peuvent avoir recours à des manœuvres irresponsables pour tourner en rond au lieu d'attendre à l'ancre. Ils amélioreront ainsi leur note CII, mais augmenteront également leurs émissions annuelles de gaz à effet de serre. L'IIC est une carte de pointage opérationnelle, mais elle ne reflète pas précisément la différence entre un navire super écologique et un navire inefficace sur un itinéraire commercial dont la variable CII est intrinsèquement mauvaise. Même les navires les plus efficaces peuvent recevoir de mauvaises notes CII en raison de facteurs qui n'ont rien à voir avec l'efficacité technique réelle du navire. D'autre part, le navire le plus inefficace peut obtenir une bonne note CII en se contentant de ballaster sans cargaison. Cela montre bien pourquoi les mesures CII ne doivent pas être utilisées isolément pour les contrats commerciaux. Ni les affréteurs ni les armateurs ne devraient prendre une position ferme sur une lettre spécifique de l'indice CII. Les notes D et E sont des notes transitoires acceptables pendant la phase actuelle de la réglementation CII de l'OMI, à condition que les exigences du plan d'amélioration (SEEMP) soient respectées. Les navires classés D ou E qui suivent ce processus SEEMP sont conformes et devraient être acceptés par les affréteurs pour l'exécution de leurs cargaisons. Si les affréteurs insistent pour obtenir une cote CII plus élevée, les armateurs devront demander à être indemnisés par les affréteurs pour les dommages causés à la cote CII des navires par de longs séjours dans les ports. De même, les armateurs ne doivent pas s'inquiéter de la façon dont leurs navires sont négociés lorsqu'ils sont affrétés à temps.

Cette approche résoudra le problème de l'inapplicabilité de la clause BIMCO et mettra fin au cercle vicieux dans lequel toutes les parties cherchent à être indemnisées pour des dommages théoriques qui ne peuvent être quantifiés. Veuillez consulter notre présentation si vous souhaitez connaître les raisons qui sous-tendent notre point de vue. Nous pensons que la révision des réglementations CII, qui est déjà envisagée par l'OMI, devrait commencer d'urgence pour rectifier les problèmes illustrés. En attendant, notre conseil est de se concentrer sur les émissions et non sur la notation CII.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter

Scott Bergeron scott.bergeron@oldendorff.com

Retrouvez la présentation complète avec le lien :

<https://oldendorff-website-assets.s3.amazonaws.com/assets/downloads/Oldendorff-EMISSIONS.pdf>. (Source : Oldendorff)

UN VRAQUIER HEURTE UN PONT DANS LE DELTA DE LA PARANÁ

D'abord annoncé comme échoué depuis 18h45 UTC le 31 décembre, le vraquier **Zina**, a semble-t-il heurté le so-

cle d'une pile du pont Zárate-Brazo Largo à 15h40 LT le 31 décembre 2022, «*faisant trembler tout le pont*», comme l'ont déclaré des témoins. Comme cela a été confirmé, l'incident s'est produit au kilomètre 171 de la rivière Paraná Guazú, lorsque le navire céréalier Zina, long de 181 m, large de 30 m et avec un tirant d'eau de 8,50 m, est entré en collision avec l'une des bases d'une pile du pont. Il a finalement jeté l'ancre à proximité.

Les spécialistes de la Ligue navale argentine ont assuré que le pont n'avait jamais été en danger. «*Ses défenses sont là au cas où de telles situations se produiraient. Il ne s'agit pas d'une collision mais d'un frottement dû à l'absence de réaction du navire à une manœuvre*».



Le Zina au mouillage devant le pont avec sa brèche sous l'écubier bâbord.



L'étrave vue de profil avec les avaries au-dessus de la flottaison.

Le navire souffre de dégâts à l'avant et d'une brèche sur bâbord au-dessus de la flottaison. Il devra être réparé avant de reprendre la mer. Construit en 2012, et navigant sous pavillon maltais, le Zina a un port en lourd de 34 000 tonnes. (Source : FleetMon)

DÉMANTÈLEMENT D'UNE FPSO DANS LE CADRE D'UN PROJET RECORD

Mammoet a battu plusieurs records du monde en déplaçant une énorme FPSO de 20 300 tonnes dans l'installation de démantèlement et de recyclage d'AF Offshore Decom, où elle sera démantelée.

Ndlr : Mammoet est une entreprise néerlandaise spécialisée dans le levage et le transport d'objets lourds sur l'eau et les routes, créée en 1973. FPSO : (Floating Production Storage and Offloading) unité flottante de production, de stockage et de déchargement.

Un nombre record de 748 lignes d'essieux de SPMT et 30 groupes électrogènes ont été utilisés, faisant de ce projet une double première mondiale, à la fois pour le plus grand nombre de lignes d'essieux et pour le poids le plus lourd transporté par SPMT.

Ndlr : SPTM (Self-Propelled Modular Transporter) Trans-

porteur modulaire automoteur.



Exemple de SPMT de Mammoet. Pour découvrir ce type d'engin, voir : <https://youtu.be/wL3YvOe0Zg>

Ce type de remorque modulaire SPMT est dédié au transport de charges lourdes et au transport spécial dans le secteur de la logistique, de l'industrie navale et aéronautique, ou encore de l'énergie, notamment pour les projets éoliens et offshore.

La FPSO **Curlew** a été exploitée en mer du Nord pendant plus de 20 ans, contribuant à l'approvisionnement crucial en gaz de l'Europe. Lorsqu'elle est arrivée au terme de sa vie opérationnelle, le propriétaire Shell a cherché le moyen le plus respectueux de l'environnement de démanteler le navire et de réutiliser autant de matériaux que possible.

AF Offshore Decom est l'entrepreneur principal du projet de démantèlement de la FPSO Curlew et Mammoet a été le partenaire choisi pour l'opération de chargement à bord d'un transport submersible de colis lourd et de déchargement et transfer sur le quai de démantèlement. Le transfer du Curlew vers l'installation de démolition nécessitait un exploit logistique sans précédent pour déplacer la FPSO de 235 m de long et de 20 300 t depuis son navire semi-submersible jusque sur la terre ferme. C'est là que les SPMT sont intervenus.

Mais il a fallu s'assurer que tous les systèmes électroniques fonctionnaient ensemble et conservaient leur précision, d'autant plus que les performances des SPMT devaient être adaptées au cours du déplacement. Il a également été nécessaire d'adapter la technologie des SPMT pour les faire fonctionner tous ensemble.



Transfer en cours de la FPSO posée sur des SPMT.



L'opération vue de profil.

Vidéo de l'opération : https://youtu.be/5Tosl6r-5_o
Pour en savoir plus : <https://www.mammoet.com/cases/fpso-decommissioned-in-environmentally-responsible-record-breaking-project/>. (Source : Rigzone.com)

DÉCÈS DU COMMANDANT RIGOLET

Il n'aura pas vu 2023. Le Commandant Daniel Rigolet s'est éteint au crépuscule de 2022, le 31 décembre. Le monde maritime est en deuil. Il s'était voué à la cause du sauvetage en mer et nous a quittés à l'âge de 92 ans. C'est à ce Capitaine au long-cours que l'on doit l'invention de la combinaison de survie. Invention qu'à force de persuasion et de pugnacité auprès des plus hautes autorités de l'état, il a réussi à faire imposer sur tous les navires.

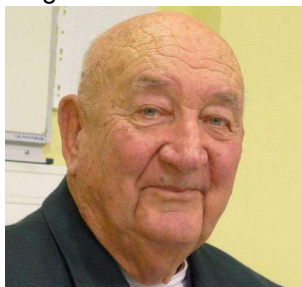
C'est en novembre 1971, que le Cdt Rigolet, capitaine à bord d'un pétrolier, suit le naufrage du cargo Maori, qui sombre dans le golfe de Gascogne. Le bilan humain est terrifiant avec, sur un équipage de 39 hommes, un seul survivant qui doit la vie sauve à sa combinaison de plongée, qu'il a eu la lucidité d'enfiler. Un seul constat s'impose au Cdt Rigolet : les canots de sauvetage et les antiques brassières de sauvetage ne suffisent pas. Il faut qu'individuellement les marins soient tous dotés d'un équipement adapté, qui garantisse une isolation thermique afin de leur permettre de survivre dans l'attente des secours.

En janvier 1974, il effectue lui-même un test par très mauvais temps, dans le Raz Blanchard. Un second test à lieu en juin au large de Cherbourg avec 7 volontaires. À la suite de ces essais, la combinaison est homologuée et devient obligatoire sur les navires de la marine marchande. En 1983, elle devient obligatoire sur les navires de pêche.

Le lycée maritime et aquacole de Cherbourg porte le nom de Daniel Rigolet. (Source : La Presse de la Manche)

Il a été élu premier président de l'Association française des capitaines de navires lors de sa création en 1979. Pour tout savoir sur sa carrière :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniel_Rigolet



LE QUEEN VICTORIA PASSE EN CALE SÈCHE AVEC SES PASSAGERS À BORD

Les quelque 2 000 passagers du Queen Victoria (294 m de long pour 32 m de large), navire de croisière de la Cunard Line lancé en 2007, ont eu droit à une escale un peu particulière lors de leur croisière de 15 nuits aux îles Canaries pendant les vacances de Noël et du Nouvel An. La compagnie de croisières leur a annoncé que le navire se rendrait en cale sèche pendant leur croisière pour une "maintenance essentielle".

Lorsque les passagers sont montés à bord du navire de croisière le 23 décembre à Southampton, ils ont été informés du changement d'itinéraire. Ils se sont d'abord rendus comme prévu à Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, Tenerife et enfin Madère pour le spectaculaire feu d'artifice du Nouvel An. Le paquebot s'est ensuite rendu à Cadix où les passagers ont été informés que le navire irait au chantier naval Navantia pour les réparations et que l'escale prévue à Lisbonne serait annulée.

Le navire de croisière est arrivé chez Navantia le 2 janvier et est entré par l'arrière dans la cale sèche à la mi-journée avec tous ses passagers et environ 900 membres d'équipage. Le capitaine a indiqué qu'il faudrait environ 3 heures pour poser le navire sur ses tins et encore 2 heures avant que le navire ne soit sécurisé et qu'une passerelle ne soit installée pour permettre les visites

à terre. Comme il s'agit d'une zone industrielle active, leurs mouvements étaient toutefois limités et ils devaient prendre des navettes pour se rendre à la porte du port.

Une fois l'eau évacuée de la cale sèche, les travaux ont pu commencer sur les Azipods. Les rapports font état d'un problème non spécifié avec une pale de l'une des hélices qui nécessite des réparations. Sur les réseaux sociaux, les passagers ont fait état de bruits inhabituels à l'arrière du navire pendant la croisière, tandis que d'autres ont signalé une augmentation des vibrations pendant les croisières au cours des derniers mois.



Le Queen Victoria en cale sèche à Cadix avec tout ses passagers. (Copie écran Youtube)

Avec un sens de l'humour typiquement britannique, le Capitaine a écrit aux passagers dans une lettre fournissant des informations importantes sur la cale sèche de Cadix : «*Nous vous remercions de votre compréhension pendant que nous effectuons cette opération de maintenance essentielle et nous espérons que vous apprécierez pleinement cette occasion unique pour la plupart des invités d'admirer la Reine Victoria hors de l'eau.*»



Le Queen Victoria au sec et la pale d'hélice probablement fautive. (Photos Facebook)

La réparation était cruciale car le Queen Victoria devait, après l'Angleterre, se rendre rapidement à Hambourg, en Allemagne, pour embarquer des passagers. Le départ officiel de la croisière "**Cunard Centenary World Cruise**" était prévu à Southampton le 11 janvier pour une croisière autour du monde de 101 nuits.

Il était prévu que tous les passagers soient à bord le 4 janvier au matin, pour pouvoir enlever la coupée à 9 h. Entre midi et 14 h, le navire de croisière devait quitter la cale et entamer son voyage de retour vers Southampton et la fin de sa croisière. Vidéo de loin du navire en cale sèche à Cadix : https://youtu.be/_qVofmdwdv8 (Source : The Maritime Executive)

DEPUIS AOÛT 2020, MSC A ACHETÉ 263 PC, POUR UNE CAPACITÉ D'UN MILLION D'EVP

MSC atteint le chiffre stupéfiant de 1 million d'EVP de capacité achetée d'occasion depuis août 2020, lorsque la compagnie maritime s'est lancée dans une vague historique d'achats de navires.

La flotte acquise est plus importante que la capacité totale de HMM, actuellement huitième armateur mondial avec une flotte de 820 000 EVP.

En un peu plus de deux ans, MSC a acquis le nombre impressionnant de 263 porte-conteneurs d'occasion de toutes tailles, un exploit sans précédent dans l'histoire du transport maritime par conteneurs. Le refroidissement du marché du fret en fin d'année 2022 n'a apparemment pas dissuadé l'armateur genevois de poursuivre ses achats.

Pour preuve, MSC a en fin d'année acheté trois navires supplémentaires : le **Northern General** de 4 294 EVP (Hyundai, 4 300 "Super 37"), le **Carpathia** de 2 824 EVP et, selon certaines informations, le **Buixcontact** de 2 478 EVP.

Les prix de ces acquisitions n'ont pas été officiellement confirmés, mais le Carpathia aurait atteint environ 20 millions de dollars. Le navire a déjà été livré à son nouveau propriétaire et rebaptisé **MSC Carpathia III**. Le Northern General n'a pas encore été livré, mais devrait être rebaptisé **MSC General IV**.



Le Carpathia construit en 2003 en Corée du Sud par le chantier naval Hyundai Mipo à Ulsan. Le navire a un port en lourd de 39 400 t, une longueur de 222,20 m et une largeur de 32,30 m. D'une capacité de 2824 EVP, il est équipé de 554 prises pour les conteneurs réfrigérés.

Le Northern General a été construit en 2008, également par Hyundai Mipo. Il s'agit d'un Panamax Classic d'une longueur de 262,10 m et d'une largeur de 32,30 m. Il dispose de 600 prises pour les conteneurs frigorifiques.

Quand au Buxcontact, il a été construit au chantier naval allemand Meeres Technik (MTW) à Wismar en 2002. Il a un port en lourd de 33 800 t, une longueur de 207,40 m et une largeur de 29,80 m. Il est équipé de trois grues de 45 t.



L'extraordinaire campagne d'acquisition de navires de MSC a d'abord été déclenchée par la faiblesse des prix des actifs. Elle a ensuite permis de surmonter des coûts d'affrètement exorbitants et de garantir une capacité réduite pendant le boom des cargaisons lié à l'affaire Covid. La compagnie maritime profite à présent de la baisse de la valeur des navires pour poursuivre l'expansion continue de sa flotte. (Source : Mundo Maritimo)

IBERDROLA A REPRIS EN JANVIER LES TRAVAUX SUR LE CHAMP ÉOLIEN EN MER DE LA BAIE DE SAINT-BRIEUC

Les travaux se poursuivront en janvier en fonction des conditions météorologiques.

Au total, 65 % des pieux et 40 % des fondations jacket qui soutiendront les éoliennes ont été installés et la société a déclaré que les travaux progressaient comme prévu.

124 pieux ont déjà été installés, qui ancreront la sous-station et 40 des 62 éoliennes Siemens Gamesa de 8 MW du parc éolien au fond de la mer.

Ces pièces d'acier cylindriques, d'un diamètre de 2,6 m chacune et d'un poids de 150 tonnes, mesurent entre 18 et 47 m de long.

Au cours de la première phase, l'installation de 24 des jackets à trois pieds a également été achevée (environ 40 % du total prévu).

Les fondations mesurent jusqu'à 75 m de haut, 25 m de large et pèsent 1 150 tonnes.

Au cours du mois de janvier, le projet se poursuivra avec l'installation du câblage entre les éoliennes, en fonction des conditions météorologiques. La pose du câble d'interconnexion devrait commencer au milieu du mois.

Au total, 90 kilomètres de câbles d'interconnexion à courant alternatif haute tension de 66 kV seront mis en service.

Les travaux de forage et d'installation des pieux reprendront au cours du premier trimestre, lorsque l'ancrage des 66 pieux restants commencera.

Par conséquent, les travaux sur les fondations jacket reprendront au cours du second semestre de l'année, lorsque l'assemblage des éoliennes commencera.

(Source : OffshoreWind)

UNSEENLABS DÉPLOIE UN HUITIÈME SATELLITE POUR GÉOLOCALISER LES NAVIRES EN MER

L'entreprise rennaise spécialiste des signaux radiofréquence par satellite dédiés à la géolocalisation des navires en mer, a annoncé le succès du lancement d'un huitième satellite.

Ce satellite Bro-8, pour "Breizh reconnaissance orbiter", a été mis en orbite le 3 janvier depuis Cap Canaveral en Floride via le lanceur spatial Falcon 9 de SpaceX, dans le cadre de la mission Transporter-6 avec la start-up spatiale allemande Exolabs.



Lancement du satellite Bro-8 le 3 janvier, à 15 h 56. (Photo : Unseenlabs)

Ces satellites sont déployés par la société depuis 2019 afin d'améliorer encore la précision des données récoltées sur le trafic maritime dans le monde. On rappelle que la technologie basée sur les captations radiofréquence,

c'est-à-dire la détection des ondes électromagnétiques émises par les appareils électroniques depuis la surface terrestre, est capable de géolocaliser n'importe quel navire en mer à partir d'un seul nanosatellite, même si le navire a débranché son AIS, quelles que soient les conditions météorologiques. Les données collectées peuvent ainsi permettre aux acteurs maritimes de lutter contre la pêche illégale ou les pollutions sauvages mais aussi aux États de contrôler leurs zones économiques exclusives (ZEE). Le projet final est d'atteindre une constellation de 20 à 25 satellites et une couverture complète du globe. (Source : La Marin)

HAUSSE DES ABANDONS D'ÉQUIPAGES ET DE NAVIRES

En 2022, 1555 marins et 113 navires ont été signalés comme abandonnés, selon des données de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT), compilées par la Lloyd's List. Déjà une flambée des abandons de navires avait été constatée en 2021 avec la pandémie de Covid. En tout, 95 navires et 1396 marins avaient été signalés cette année-là, contre 45 navires et 778 marins en 2020. Pour comparer, entre 2011 et 2016, on dénombrait en moyenne 20 abandons de navires. Selon la Convention du travail maritime, un marin est considéré comme abandonné quand un armateur ne couvre pas ses frais de rapatriement, le laisse sans l'assistance nécessaire et rompt tout lien, notamment en ne lui versant plus son salaire pendant au moins 2 mois. (Source : Mer et Marine)

"K" LINE ÉTUDIE DES SYSTÈMES D'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POUR AUTOMATISER LES OPÉRATIONS D'ACCOSTAGE

La compagnie maritime japonaise "K" Line développe un système faisant appel à l'intelligence artificielle pour faciliter les manœuvres et les opérations d'accostage des navires. Il s'agit du dernier d'une série de projets en cours au Japon pour améliorer la sécurité des opérations des navires et réaliser des navires autonomes à l'avenir.

"K" Line, en collaboration avec sa filiale "K" Line Kinkai, qui exploite des navires côtiers et des caboteurs au Japon, effectuera la recherche et le développement du "Système d'aide à l'accostage et à l'appareillage en toute sécurité". Ils cherchent à combiner l'expertise développée par les 2 compagnies maritimes avec la technologie développée par Kawasaki Heavy Industries.

Les compagnies soulignent qu'à l'heure actuelle, les opérations d'accostage dans les ports nécessitent des équipages expérimentés et compétents qui connaissent les caractéristiques du navire et de son équipement d'amarrage. Ces équipages sont souvent complétés par un pilote local qui connaît bien les conditions dans et autour du port.

Dans leur système, ils cherchent à intégrer les dernières technologies, y compris l'intelligence artificielle, pour faciliter les opérations d'accostage et d'appareillage en toute sécurité. Il s'agira du premier système au monde à fournir une assistance intégrée pour toutes les opérations nécessaires, qu'il s'agisse des manœuvres dans le port, de l'accostage/décostage ou de l'amarrage, y compris la surveillance des amarres.

"K" Line prévoit d'installer le système sur les caboteurs exploités par "K" Line Kinkai comme terrain d'essai pendant la recherche et le développement du système.



En 2021, un ferry japonais teste le 1^{er} système d'accostage automatique. (Photo : MOL)

Son objectif est de déployer celui-ci d'ici le printemps 2025.

Confronté à des défis tels que le vieillissement de la main-d'œuvre et la diminution du nombre de marins, le Japon accorde une grande priorité au développement de la navigation autonome. En plus des projets axés sur l'accostage, en 2022, plusieurs projets ont fait la démonstration de la navigation autonome en utilisant à la fois des ferries et des cargos dans les eaux côtières du Japon. (Source : The Maritime Executive)

COSTA PRÉVOIT UN PROJET PILOTE UTILISANT DES BATTERIES POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DES GRANDS NAVIRES DE CROISIÈRE.

Costa Cruises, en collaboration avec la société d'énergie italienne Enel, étudie l'électrification de ses grands navires de croisière dans le cadre d'un effort plus large visant à promouvoir la durabilité dans l'industrie maritime. La compagnie de croisières, qui fait partie de Carnival Corporation et qui a été l'une des premières à adopter de nouveaux systèmes, notamment l'utilisation de navires de croisière alimentés au GNL, a déclaré qu'elle collaborerait avec Enel pour explorer des projets visant à réduire les émissions de ses navires de croisière lorsqu'ils opèrent à proximité du littoral et dans les ports, et qu'elle plaiderait en faveur de l'extension de l'utilisation du repassage à froid dans davantage de ports en Italie.

Alors que les efforts d'électrification ont progressé avec, par exemple, les premiers pétroliers capables de manœuvrer sur batterie dans les ports, ce projet représente la première tentative pour des grands navires ayant les importants besoins en énergie de la partie hôtelière d'un navire de croisière ainsi que pour la manœuvre. Des navires de croisière d'expédition et des navires de passagers plus petits opérant sur la côte norvégienne ont ajouté des batteries, mais leur durée de fonctionnement est limitée. La société norvégienne Havila Kyrstruten a battu un record lorsque son Havila Castor, d'une jauge brute de 15 800 UMS, a navigué dans le Geirangerfjord en juin 2022 pendant trois heures en utilisant l'énergie de batteries.

Le plan consiste à installer un système d'alimentation par batterie. Il serait probablement combiné à une alimentation à quai et à un système de recharge des batteries. Costa souligne que cela permettrait d'éliminer les émissions du navire de croisière pendant une demi-journée, entre le temps passé à quai et les manœuvres. Aucune indication n'a été donnée quant aux navires de croisière qui pourraient être utilisés pour le projet pilote. Parmi la flotte actuelle de Costa, un navire de croisière a

une jauge brute de 92 720 UMS, tandis que les autres ont tous une jauge brute supérieure à 100 000 UMS, les deux navires les plus récents ayant une jauge brute de 185 000 UMS et pouvant fonctionner à plein régime au GNL. Les navires peuvent accueillir entre 2 800 et 6 500 passagers et les équipages sont composés d'un peu plus de 1 000 à 1 600 personnes. Le système de batteries devra être capable de prendre en charge à la fois l'alimentation de la navigation et la charge électrique de l'hôtellerie.

Malheureusement, il y a encore beaucoup de ports fréquentés par les navires de croisières qui ne disposent pas de branchements électriques à quai. (Source : The Maritime Executive)

UN CIMENTIER ABORDE UN NAVIRE CITERNE À QUAI À CEUTA

En provenance de Carboneras, en Espagne, et alors qu'il manœuvrait dans le port de Ceuta, le cimentier **Grit Cement** a heurté le navire citerne **Songa Diamond** qui était à quai, dans l'après-midi du 8 janvier 2023.

Les deux navires ont subi des dommages semble-t-il limités. Le Songa Diamond a été autorisé à quitter le port pour son prochain voyage à destination d'Algésiras. Il a finalement quitté Ceuta tôt le 9 janvier, et était déjà à quai à Algésiras dans la soirée du 9 janvier. (Source : FleetMon)



Quelques dommages après la collision.

Le cimentier Grit Cement, construit en 1992 et navigant sous pavillon chypriote, de 5 861 t de port en lourd, mesure 92,80 m de long et 17 m de large.

Le navire citerne transport de produits chimiques ou pétroliers Songa Diamond, construit en 2009 et navigant sous pavillon des îles Marshall, de 17 543 t de port en lourd, mesure 144 m de long et 22,60 m de large.

DE NOUVELLES PALES D'HELICE POUR FAIRE DES ÉCONOMIES DE CARBURANT SUR LES FERRIES HYBRIDES DE SCANDLINES

La société Scandlines, dont le siège est à Copenhague, a installé de nouvelles pales sur les hélices centrales des deux ferries hybrides à batterie qu'elle exploite sur la ligne Gedser-Rostock entre le Danemark et l'Allemagne. Les navires ont ainsi été optimisés pour leur profil d'exploitation actuel, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité des hélices et d'économiser jusqu'à 11 % de l'énergie de propulsion.

Les ferries concernés de 169,5 m de long, le **Berlin** et le **Copenhagen**, ont été mis en service en 2016 et ont été spécifiquement conçus pour cette route avec une solution de propulsion qui comprend une hélice à pas variable et un safran axiaux et 2 propulseurs latéraux Azipull.

Ces navires étaient initialement optimisés pour une vitesse de 20 nœuds avec trois moteurs en fonctionnement : deux sur l'hélice centrale et un pour la charge nécessaire pour l'hôtellerie et les propulseurs latéraux. Dans le cadre du programme écologique de la compagnie, la vitesse a été réduite à 16 nœuds et un seul moteur est devenu nécessaire sur l'hélice centrale. Cependant, la machinerie de propulsion du navire n'est pas optimisée pour cette vitesse et un seul moteur principal n'avait pas suffisamment de couple pour faire tourner l'hélice au pas prévu. Afin de ne pas surcharger le moteur, il a fallu réduire le pas, ce qui a entraîné une baisse significative du rendement de l'hélice.



Installation d'une des nouvelles pales dans la cale sèche du chantier naval Fayard. On aperçoit sur la gauche un des propulseurs latéraux Azipull.



Travaux de remplacement des pales sur l'hélice centrale à pas variable. Vue de l'hélice depuis l'arrière, avec le safran du gouvernail en premier plan.

Pour résoudre ce problème, Scandlines a décidé de remplacer les cinq pales de l'hélice centrale de 4,6 m de diamètre par des pales plus petites. L'hélice a maintenant un diamètre de 4,2 m. Outre l'amélioration de l'efficacité, cela permet également de réduire les vibrations. Ce n'est pas la première modification permettant d'économiser du carburant que Scandlines apporte aux deux ferries. En 2020, elle a installé une voile à rotor Norsepower sur le Copenhague, et fait de même sur le Berlin en 2022. (Source : Marine Log)

UNE CYBERATTAQUE CONTRE DNV A DES RÉPERCUSSIONS SUR PLUS DE 6 000 NAVIRES

La société de classification DNV reste muette sur la cyber-attaque qui a touché son logiciel ShipManager le 7 janvier, mettant plus de 6 000 navires et leurs 300 propriétaires dans la ligne de mire du cyber-risque.

DNV a déclaré que quelque 6 200 navires sont équipés du logiciel DNV qui les relie à un système de surveillance des performances basé sur un "cloud" et à terre. Les fonctionnalités hors ligne du logiciel étaient toujours disponibles à bord des navires, ce qui suggère que le groupe les a coupés des fonctions en direct à titre préventif.

«*Nous nous excusons pour les perturbations et les désagréments que cet incident a pu causer*», a déclaré la société qui, ironiquement, vend également une gamme de logiciels de cybersûreté. (Source : The LoadStar)

CMA CGM SOUTIENT LA STARTUP FRANÇAISE GAMA DANS SA MISSION DE VOILE SOLAIRE

Après deux ans de recherche et de conception, le satellite contenant la voile solaire de Gama a été lancé le 3 janvier 2023 sur une fusée SpaceX Falcon 9, selon le communiqué de CMA CGM. La voile solaire est un nouveau moyen de propulsion spatiale qui utilise les photons émis par le Soleil pour se déplacer. Elle pourrait théoriquement accélérer à des vitesses encore jamais atteintes par des objets fabriqués par l'homme. Comme pour la navigation maritime, c'est la position de la voile par rapport aux rayons du Soleil qui déterminera la trajectoire de l'engin. Comme avec une voile classique, il est donc possible à la fois de s'éloigner du Soleil mais aussi de s'en rapprocher, en naviguant "au vent". La mission Gama Alpha permettra à Gama de tester le déploiement d'une voile solaire en orbite basse (LEO), une phase décisive pour la démocratisation de ce nouveau moyen de propulsion spatiale. Le Groupe CMA CGM utilise déjà les informations satellitaires pour améliorer ses opérations dans le monde entier pour la navigation, les conditions maritimes en temps réel et les télécommunications. Avec une économie spatiale en pleine croissance et un nouvel élan pour développer les ressources spatiales, une logistique spatiale fiable et abordable sera nécessaire pour aider à développer des opportunités commerciales. (Source : PortNews)

L'ASTROLABE CONDUIT UN EXERCICE DE SURVIE EN ANTARCTIQUE

Du 6 au 7 janvier 2023, le patrouilleur polaire **L'Astrolabe** a conduit un exercice de survie en milieu polaire, à proximité de la station française Dumont-d'Urville (DDU) en terre Adélie. Le patrouilleur polaire naviguait alors dans la zone, contribuant ainsi à la mission de soutien à la logistique antarctique au profit de l'institut polaire français et des collectivités des terres australes et antarctiques (TAAF).

Cet entraînement était une première pour la Marine nationale. Le scénario réaliste simulait une avarie importante survenant à bord du bâtiment français, à une centaine de milles de la station DDU. La gravité de l'incident simulé a forcé l'équipage du patrouilleur polaire à évacuer le navire. Une fois arrivé sur la banquise avec leurs matériels de survie, les militaires français et des opérateurs de la station DDU ont aménagé un camp de fortune afin d'attendre l'arrivée des secours. Compte tenu de la distance les séparant des côtes les plus proches et de l'absence de navires ayant la capacité d'opérer dans la zone, le délai de secours était estimé à 5 jours.

Un expert du groupe militaire de haute montagne, rattaché à l'école militaire de haute montagne de Chamonix, a partagé ses connaissances en matière de survie en milieu polaire aux marins du brise-glace tout au long de la séquence.

Cet entraînement a permis de tester le matériel embarqué par L'Astrolabe tout en exposant son équipage à des conditions extrêmes lors de l'exercice de survie. Afin de parfaire la coordination de la chaîne de secours, la station Dumont-d'Urville, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Griz-Nez, l'état-major interarmées des forces françaises dans la zone sud de l'océan Indien et l'état-major des opérations de la Marine ont été associés à l'exercice.



Le patrouilleur polaire L'Astrolabe conduit un exercice de survie en Antarctique. (Photos : FAZSOI - Marine nationale)

Plusieurs ateliers ont été organisés dans des conditions réalistes. Les marins ont dû conditionner un blessé fictif sur une civière pour le préparer à une évacuation sanitaire par hélicoptère. Ils ont également vérifié la bonne étanchéité et la flottabilité des combinaisons d'immersion en eaux glacées. L'objectif était de s'assurer de la capacité des militaires et des personnels embarqués à bien réagir dans une telle situation, au cas où l'évacuation ne pourrait être faite directement sur la banquise mais avec l'aide de canots de sauvetage.

Cette séquence co-construite avec de nombreux acteurs présents dans les TAAF a été préparée sur plusieurs mois. Le retour d'expérience permettra aux armées françaises d'améliorer le matériel dédié à la survie en milieu polaire. Aussi, elles permettent également à la France, nation polaire, de disposer des capacités nécessaires pour mettre en œuvre des moyens de secours dans ce milieu isolé et extrême. (Source : Marine Nationale)

EXPLOSION D'UN NAVIRE CITERNE EN CHINE

Un pétrolier a été victime d'une explosion et d'un incendie vers 15 h (heure de Pékin) le 10 janvier en mer Jaune, à 45 milles au sud-est de Qingdao. Le navire s'est brisé en deux. Le navire Sar Bei Hai Jiu 115 a été envoyé pour prêter assistance, il s'est approché du pétrolier à 22h20 heure de Pékin, et a sauvé 15 membres d'équipage, 2 marins étant portés disparus. Voir la vidéo du sauvetage : <https://youtu.be/Zt8Rqo0eRvs>

Plusieurs bateaux SAR et un navire anti-pollution ont été déployés.



Le Hong Pu 6, cassé en 2 après l'explosion et noirci par l'incendie, mais toujours à flot. (Copie écran Youtube)

Le navire-citerne chinois a été identifié comme étant le **Hong Pu 6**. Le navire était apparemment vide au moment de l'accident. Il était déployé sur la route commerciale intérieure entre Tianjin et Shandong Qingdao. Il avait d'ailleurs quitté Tianjin le 9 janvier à destination de Dongjiakou. Long de 128 m, il était large de 20 m. (Sources : FleetMon, Offshore Energy)

RAPPORT ANNUEL DU MICA CENTER : LE BRIGANDAGE MARITIME AUGMENTE, LA PIRATERIE EST EN RECU

Alors que la piraterie est en recul, les actes de brigandage maritime n'ont pas baissé en 2022, ils sont même en augmentation dans certaines zones, d'après le rapport annuel du Mica Center. Voir : <https://hydros-alumni.org/article/bilan-annuel-2022-du-mica-center-sur-la-surete-des-espaces-maritimes/11/01/2023/1068>

Pour rappel, la piraterie est pratiquée au large, dans les eaux internationales. Le brigandage maritime, quant à lui, est mené dans les eaux territoriales d'un État qui est alors le seul compétent pour intervenir.

Le brigandage maritime est particulièrement actif en Amérique Latine et dans les Caraïbes (114 événements en 2022, contre 123 en 2021), ainsi qu'en Asie où il est en hausse, passant de 75 à 86 incidents entre 2021 et 2022. Il connaît aussi une forte augmentation dans l'océan Indien, passant de 15 à 32 incidents. Une zone qui comprend notamment le secteur du Yémen. Quant aux incidents de piraterie dans le monde, ils poursuivent leur baisse. Ils sont passés de 375 en 2020, à 318 en 2021 et 300 en 2022. En Afrique de l'Ouest, la piraterie s'est effondrée, les incidents passant de 62 en 2020, à 42 en 2021 et 7 en 2022. (Source : Mer et Marine)

UN PORTE-CONTENEURS PERD SA STABILITÉ LORS DE SON CHARGEMENT EN INDE

Le porte-conteneurs **Sea Xpress** était en cours de chargement dans le port de Mundra, en Inde (Gujarat, ouest), lorsqu'il a perdu sa stabilité, le 7 janvier. Il a alors gité al-

ternativement sur bâbord et sur tribord, perdant une vingtaine de conteneurs qui se sont mis à dériver, selon le courtier Prevailing Shipping & Logistics India, ce qui a perturbé le trafic dans le port indien. Cinq heures après le début de l'incident, le navire a finalement pu être stabilisé. L'incident n'a pas fait de blessé.



Le Sea Xpress gité sur bâbord avant de pencher sur l'autre bord. Des conteneurs sont à l'eau.



Les conteneurs perdus par le Sea Xpress. (Photos : Prevailing Shipping & Logistics India)

Vidéo montrant le navire gité d'un bord et de l'autre :

<https://youtu.be/be16ZW6mNiM>

Construit en 1999, long de 143,11 m et large de 22,80 m, pour un port en lourd de 17 451 t, il bat pavillon panaméen. (Source : Mer et Marine)

UN PORTE-CONTENEURS BLOQUE L'ENTRÉE DU PORT DE GIOIA TAURO

Le MSC Elaine est resté bloqué plus de 24 heures dans le port italien après avoir heurté une digue, le 9 janvier dans la matinée. L'incident s'est produit alors que le porte-conteneurs d'une capacité de 8 566 EVP, pour une longueur de 339,62 m, effectuait une manœuvre d'évitement pour quitter Gioia Tauro. Il appareillait à destination de Malte avec l'aide de 2 remorqueurs portuaires lorsque, pour des raisons inconnues, il a heurté le brise-lames et s'est retrouvé bloqué à l'entrée du port. Les opérations dans le port ont été suspendues, ce qui a bloqué huit autres navires dans le port.

5 remorqueurs sont intervenus et ont dû batailler pour le sortir de sa mauvaise posture. Opération qui a abouti en fin de matinée le 10. L'activité du plus grand port à conteneurs d'Italie a alors pu reprendre.

Le MSC Elaine a été déplacé vers un mouillage à l'extérieur du port où des plongeurs locaux ont inspecté la coque. Les garde-côtes ont mené également une enquête sur les circonstances de l'échouement. Vidéo du navire échoué : <https://youtu.be/WEg0q0fEZWM> et vidéo commentée : <https://youtu.be/BZj5mgB5bp0>

(Sources : Le Marin, The Maritime Executive)

VOICI À QUOI RESSEMBLE DUMONT-D'URVILLE, LA BASE POLAIRE FRANÇAISE DU BOUT DU MONDE

Construite dans les années 1950, la station polaire Dumont-d'Urville, située en Antarctique, est une plateforme d'observation de l'atmosphère, de la calotte glaciaire et des populations animales. Des conditions extrêmes pour quelques scientifiques qui n'ont pas froid aux yeux.

Inaugurée le 12 janvier 1956, la station polaire de DDU porte le nom du premier Français à avoir posé un pied en Antarctique, en 1840. Elle est construite sur l'île des Pétréls, à l'est de la Terre Adélie, sa gestion est assurée par l'Institut polaire français Paul-Émile-Victor (Ipev), et son territoire est administré par les Terres australes et antarctiques françaises (Taaf). L'ensemble des bâtiments de la base - lieux de vie, laboratoires de recherche et locaux techniques - représente 5 000 m².



La base Dumont-d'Urville. (Photo : Institut Polaire Français)

Retrouvez la visite complète avec l'article d'Ouest-France accessible avec le lien :

<https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2023-01-11/voici-a-quoi-ressemble-dumont-d-urville-la-venerable-base-polaire-francaise-du-bout-du-monde-bb1755f2-3d7f-41ea-b63c-713257a24e3f>

FRONTLINE RENONCE À SA FUSION AVEC EURONAV

La compagnie pétrolière Frontline a déclaré le 9 janvier qu'un accord de 4,2 milliards de dollars visant à fusionner avec sa rivale Euronav NV a été annulé, une combinaison qui aurait créé la plus grande compagnie pétrolière cotée en bourse du monde.

Frontline ne fera pas d'offre d'échange conditionnelle volontaire pour les actions de l'opérateur belge de pétroliers et de stockage Euronav et ne cherchera plus à être cotée sur Euronext Bruxelles, a-t-elle déclaré dans un communiqué.

«*Nous regrettons de ne pas avoir pu réaliser la fusion telle qu'elle avait été envisagée en juillet 2022, car cela aurait créé la plus grande société de pétroliers cotée en bourse, et de loin*», a déclaré le directeur général Lars Barstad.

Les deux sociétés avaient annoncé l'opération l'année dernière, dans le but de créer un groupe pétrolier leader sur le marché avec 146 navires. Euronav avait reçu un "signal clair" de la part des actionnaires en faveur de l'opération proposée.

Toutefois, depuis l'annonce du projet de fusion, Euronav s'est heurtée à son principal actionnaire, la Compagnie Maritime Belge (CMB), qui a tenté de le bloquer. En décembre 2022, Euronav avait fait une déclaration réaffirmant son engagement envers la fusion, malgré le fait que la CMB ait envoyé à l'un des membres du conseil de surveillance d'Euronav une demande de résiliation de la fu-

sion. CMB avait augmenté sa participation dans Euronav au cours du second semestre 2022. Le PDG de CMB, Alexander Saverys, affirmant que l'opération serait dilutive pour les actionnaires d'Euronav et que la transaction était sous-évaluée.

La société fusionnée devait avoir une capitalisation boursière de plus de 4 milliards de dollars et la fusion était censée générer des synergies d'au moins 60 millions de dollars par an. (Sources : MarineLink, Seatrade Maritime news)

Euronav a estimé dans un communiqué, que la résiliation unilatérale par Frontline de l'accord de combinaison proposé de 4,2 milliards de dollars annoncé le 9 n'était pas fondée et que Frontline n'avait pas fourni de raison satisfaisante pour sa décision de poursuivre la résiliation. En effet, Euronav poursuivait son projet de fusion malgré les efforts de certains de ses actionnaires pour empêcher l'opération. Plus précisément, la Compagnie Maritime Belge.

«*Le conseil de surveillance et le conseil d'administration sont en train d'analyser les options de la société et prendront les mesures appropriées pour protéger et préserver les droits et les intérêts d'Euronav et de ses parties prenantes, y compris, mais sans s'y limiter, un litige et/ou un arbitrage potentiel*», a déclaré Euronav.

(Source : Offshore Energy)

DU BIOFUEL POUR LES RORO DE LDA

Airbus a lancé un essai de soutes à base de biocarburant à bord des navires transportant ses composants et armés et opérés par Louis Dreyfus Armateurs.

L'entreprise a lancé fin décembre un essai de 18 mois sur les soutes de sa flotte à base de biocarburant, comme elle l'a indiqué dans un communiqué publié sur son site web le 11 janvier.

Le carburant est fourni par le raffineur finlandais Neste et produit à Rotterdam. Il est fabriqué à partir d'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil - huile végétale hydrotraitée, ou huile de cuisson résiduelle) qui ne contient ni combustibles fossiles ni additifs.

Il est utilisé pour la première fois sur le **Ciudad de Cadiz** sur la route Saint-Nazaire - Tunis - Naples - Saint-Nazaire, transportant des composants d'A320.

Au cours de la campagne d'essai de 18 mois, environ un tiers du carburant total (environ 330 tonnes) devrait être renouvelable, ce qui réduira les émissions de CO₂ jusqu'à 20 % par voyage par rapport au carburant fossile. En un an, sur cette seule liaison, Airbus entend économiser environ 6 000 tonnes de CO₂. Cette campagne d'essais permettra à Airbus et à ses partenaires d'évaluer les performances du carburant renouvelable et du moteur du navire, et de confirmer dans quelle mesure il a pu réduire ses émissions de CO₂, a indiqué Airbus dans un communiqué.



Soutage de bio-fuel sur le Ciudad de Cadiz à Montoir. (Photo : Airbus)

Afin de réduire l'impact de ses activités industrielles sur l'environnement, Airbus introduit continuellement des solutions énergétiques alternatives dans les différents modes de transport qu'il utilise : aérien, routier et maritime. (Sources : Ship and Bunker, Manifold times)

LE FEU ENDOMMAGE UN CARGO EN INDONÉSIE

Un incendie s'est déclaré dans la salle des machines du cargo de divers **Fortuner**, ancré au mouillage du port de Gresik, en Indonésie, dans la province de Java Est, vers 16h30 heure locale le 12 janvier. Le navire sur lest attendait son accostage, pour charger une cargaison de ciment. Comme on peut le voir sur la vidéo et les photos, le feu s'est propagé à la superstructure. Les 17 membres d'équipage ont été évacués, des remorqueurs et des bateaux de pompiers sont intervenus.

Les informations locales suggèrent que le feu a été causé par un court-circuit électrique sur le pont. D'autres rapports, en revanche, affirment que des travaux de soudure étaient en cours à bord du navire et qu'une étincelle a déclenché l'incendie. Il a fallu plusieurs heures pour maîtriser l'incendie.



(Photo : Indonesian Navy)



(Copies écran Instagram).

Le navire de 1 760 t de port en lourd et 66 m de long, construit en 1990 et exploité par des compagnies maritimes japonaises jusqu'en 2009 a été acquis et rebaptisé Fortuner. Selon la base de données Equasis, son propriétaire enregistré est Prime Tirta Jaya de Surabaya, en Indonésie. Le navire est enregistré en Indonésie. 2 vidéos : De loin : <https://youtu.be/azOaQnD0adl>, et de plus près : <https://www.maritime-executive.com/article/video-fire-damages-cargo-ship-in-indonesia>. (Source : The Maritime Executive)

KNUTSEN LNG FRANCE REÇOIT SON QUATRIÈME MÉTHANIER

Le chantier Hyundai Samho Heavy Industries Co.,Ltd. de Mokpo, en Corée du Sud, a livré le 12 janvier le **Ferrol Knutsen**, quatrième navire immatriculé au Rif du nouvel armateur français.



Le Ferrol Knutsen de 174 000 m³. (Photo : Knutsen)



L'équipage du Ferrol Knutsen devant le pavillon français qu'arbore le méthanier désormais immatriculé à Marseille. (Photo : Knutsen)

Trois semaines après le **Lech Kaczynski**, affrété lui par le polonais PGNIG, Knutsen LNG France reçoit un troisième méthanier affrété à long terme par Shell, après les **Malaga Knutsen**, livré en juillet et **Alicante Knutsen** en septembre. Shell doit affréter encore 4 navires à livrer par Hyundai pour Knutsen sous pavillon français Rif. (Source : Le Marin)

ACCOSTAGE DU CANOPÉE À KOUROU

Le 13 janvier, le Canopée affrété par ArianeGroup, pas encore équipé de ses voiles, à accosté au port de Paracabo à Kourou pour son premier voyage en Guyanne. Revivez son accostage avec la vidéo :

www.facebook.com/watch/?v=3362575970736160



(Source : Mo News Guyane)

HAVILA INTERDIT LE TRANSPORT DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET À HYDROGÈNE EN RAISON DES RISQUES D'INCENDIE

Havila Kyststruten, qui exploite un service de transport côtier de passagers en Norvège à bord de sa flotte de navires RoPax récemment construits, modifie les règles relatives au transport de véhicules excluant les véhicules électriques, hybrides et à hydrogène en raison du risque d'incendie. Il s'agit de la dernière mesure prise par le secteur du transport maritime, qui a pris conscience du danger croissant que représente le transport des véhicules électriques et autres navires à carburant alternatif.

La société exploite actuellement ses deux premiers navires de croisière qui ont été conçus pour transporter également un nombre limité de véhicules et de marchandises dans le cadre d'un contrat avec le ministère norvégien des transports pour assurer le service côtier. Deux autres navires devraient entrer en service cette année afin de compléter la flotte pour les voyages entre Bergen et Kirkenes.

Havila indique qu'elle a demandé une évaluation externe concernant le transport de voitures et de véhicules à moteur à bord des navires de croisière côtière de la compagnie, sur la base de son expérience de la première année de service et pour explorer les dangers potentiels. Elle a retenu Proactima AS, une société de conseil en gestion, pour effectuer l'analyse des risques.

«Il s'agit d'une évaluation de sécurité pure, et la conclusion de l'analyse des risques montre qu'un éventuel incendie dans les véhicules à carburants fossiles pourra être géré par les systèmes et l'équipage que nous avons à bord», a déclaré Bent Martini, directeur général de Havila. «Un éventuel incendie dans des voitures électriques, hybrides ou à hydrogène nécessitera des efforts de sauvetage externes et pourrait mettre en danger les personnes à bord et les navires».

La compagnie souligne que les navires ont été construits avec le système le plus récent et répondent à toutes les exigences de sécurité, mais elle estime que le danger que représentent ces nouveaux types de véhicules est trop grand. Elle souligne que les navires de croisière sont tous équipés de systèmes d'alimentation par batterie, mais que les blocs de batteries sont installés conformément aux exigences actuelles en matière de sécurité incendie sur les navires, y compris l'isolement dans des pièces séparées, à l'épreuve du feu, avec des systèmes de protection incendie spécifiques.



Navire de la flotte Havila qui a invoqué le risque d'incendie pour interdire les VE et autres véhicules hybrides. (Photo : Havila)

La compagnie continuera à transporter des voitures à carburant fossile, mais elle a également décidé de limiter l'embarquement et le débarquement des véhicules privés à Bergen et Kirkenes uniquement, et non aux ports intermédiaires de l'itinéraire. Elle a précisé qu'elle ferait des exceptions pour les véhicules de service desti-

nés au personnel effectuant des travaux nécessaires à bord des navires de la compagnie et pour les véhicules d'urgence.

La compagnie note que son contrat avec le gouvernement n'exige pas le transport de véhicules et que les navires ont une capacité limitée qu'ils doivent mettre à disposition pour le transport contractuel d'autres marchandises. Havila a déclaré que les tests effectués au cours de l'année écoulée ont montré qu'elle rencontrait des difficultés dans certains ports en raison des variations de la marée et qu'elle ne souhaitait pas risquer d'endommager les véhicules ou les navires lors de la manutention de véhicules privés.

La compagnie a déclaré qu'elle continuerait à explorer les options futures pour assurer le transport de véhicules à énergie alternative.

L'année dernière, l'assureur Allianz a mis en garde l'industrie du transport maritime contre les risques accrus d'incendie. Son rapport mettait en garde contre les dangers potentiels des batteries lithium-ion en citant quatre risques principaux, à savoir l'incendie, l'explosion, les gaz toxiques et le risque d'emballement thermique lié au transport de ces batteries.

Les exploitants de transporteurs de voitures et une série d'entreprises axées sur la sécurité effectuent des recherches approfondies sur les conditions requises pour améliorer la sécurité incendie lors du transport de voitures à batterie. On pense généralement que les VE (Véhicules électriques) ont contribué à l'incendie qui a détruit, il y a 11 mois, le porte-autos Felicity Ace alors que le navire se trouvait au milieu de l'Atlantique. (Source : The Maritime Executive)

UN PILOTE BRITANNIQUE MEURT DANS UN INCIDENT SURVENU DANS L'ESTUAIRE DE L'HUMBER

Un nouveau décès a mis en évidence les risques inhérents à la profession de pilote maritime. La U.K. Maritime Pilots' Association (UKMPA) rapporte que Francesco Galia, un pilote britannique très expérimenté, est décédé alors qu'il passait d'un bateau de transfert de pilotes à un grand navire océanique.

L'accident s'est produit le 8 janvier dans l'estuaire de l'Humber. L'UKMPA indique que sa cause est encore inconnue et qu'il faudra un certain temps pour la comprendre complètement. La MAIB (Marine Accident Investigation Branch) du Royaume-Uni a ouvert une enquête approfondie et fera un rapport en temps voulu.

Cette tragédie met en lumière les risques et les défis auxquels sont confrontés les pilotes maritimes chaque jour où ils se rendent au travail, déclare l'UKMPA. Ils sont chargés de faire entrer et sortir les navires en toute sécurité des ports, souvent dans des conditions complexes et dangereuses, en passant d'un navire à l'autre par une simple échelle de corde. Il s'agit toujours d'une procédure risquée. Le mouvement du bateau-pilote amenant le pilote le long du bord, le mouvement du navire et le risque de défaillance d'un équipement exigent une synchronisation et une coordination précises entre le navire, le bateau-pilote et le jugement exact du pilote lorsqu'il passe d'une plate-forme mobile à une autre, souvent dans l'obscurité totale en pleine nuit.

(Source : Marine Log)

UN PORTE-CONTENEURS CMA CGM S'ÉCHOUE PRÈS D'UNE DIGUE NÉERLANDAISE

Un porte-conteneurs CMA CGM en provenance d'Anvers

a connu des problèmes mécaniques qui l'ont conduit à s'échouer dans l'estuaire de l'Escaut occidental. L'intervention rapide des équipes locales a permis d'éviter un problème plus important en renflouant le navire, mais celui-ci a été retenu pour une inspection.

Le **CMA CGM Barracuda** chenalait dans l'estuaire en direction de la mer du Nord et de Hambourg, lorsqu'au petit matin du 13 janvier, il a dévié de sa route et s'est retrouvé coincé sur l'une des digues néerlandaises entre Kruiningen et Hansweert.

Selon les autorités locales, une douzaine de remorqueurs a été dépêché sur place après qu'elles aient reçu le rapport d'échouement vers 2 heures du matin, heure locale. Peu après 5h30, le navire a été vu, assisté par deux remorqueurs, en train d'être déplacé de sa position près de la digue vers le mouillage de Borssele.

Les rapports indiquent que l'équipe de sauvetage a été informée que le gouvernail du navire est tombé en panne pendant la manœuvre dans l'estuaire. Il a aussi été indiqué par l'équipe des secours : «*Il y a une montagne de vent en ce moment, un vent de force 8, et un fort courant*», ce qui a rendu les opérations plus difficiles.

Vidéo du travail des remorqueurs :

https://youtu.be/_GwWUqmilqY

Des plongeurs ont reçu l'ordre d'inspecter la coque du porte-conteneurs, tandis que les autorités néerlandaises attendaient également la marée basse pour inspecter la digue afin de détecter d'éventuels dommages.



Le CMA CGM Barracuda. (Photo : Wolfgang Fricke)

Construit en 2007 et immatriculé à Malte, le navire mesure 294,05 m de long et 32,20 m de large pour une capacité de 5 090 EVP. (Source : The Maritime Executive)

DES HÉLICES PERFORÉES POUR RÉDUIRE LE BRUIT SOUS-MARIN

L'entreprise britannique Oscar Propulsion Marine a mis au point un procédé breveté de perforation des pales d'hélices destiné à réduire le phénomène de cavitation et par conséquent le bruit sous-marin des navires.

Le système breveté PressurePores réduit la cavitation tourbillonnaire à l'extrémité de l'hélice en appliquant un petit nombre de trous placés stratégiquement dans les pales de l'hélice. L'ajout de ces trous de décompression permet aux navires de fonctionner avec une hélice plus silencieuse.

«*L'augmentation des niveaux de bruit, notamment dans la gamme des basses fréquences, désoriente la faune marine et perturbe ses signaux de communication, ce qui entraîne des changements de comportement ou l'extinction des espèces. Nous disposons désormais d'une solution rentable et facile à mettre en œuvre pour éviter que cela ne se produise*», a indiqué le directeur maritime d'Oscar Propulsion.

Après quatre années de mécanique des fluides numéri-

que (CFD), de modélisation et de tests en tunnel de cavitation pendant la phase de développement de la solution à Strathclyde, il a été démontré que les PressurePores peuvent réduire le volume de cavitation de près de 14 % et l'URN jusqu'à 10 dB.

Ndlr : La mécanique des fluides numérique, plus souvent désignée par le terme anglais "computational fluid dynamics" (CFD), consiste à étudier les mouvements d'un fluide, ou leurs effets, par la résolution numérique des équations régissant le fluide. URN : Underwater Radiated Noise ou bruit rayonné sous-marin.

Les résultats ont été vérifiés lors d'essais sur les hélices sub-cavitantes du Princess Royal, un catamaran de recherche de 19 m exploité par l'université de Newcastle. Et l'année dernière, des essais CFD par éléments finis sur les hélices ont été réalisés avec succès, conformément aux règles de la société de classification DNV.



Le système breveté a été testé sur une des deux hélices du catamaran de recherche britannique The Princess Royal. (Photo : DR)

«*Nous avons trouvé le nombre optimal de trous nécessaires pour réduire le bruit. Tant que le bon nombre de trous est placé dans les positions les plus efficaces, un point de cavitation optimal peut être atteint*», a déclaré le directeur maritime d'Oscar Propulsion. «*Il ne s'agit pas simplement de percer des trous dans les pales, car cela aura une incidence sur la capacité de poussée de l'hélice. Nous savons exactement où placer les trous pour une efficacité maximale et une réduction optimale du bruit*», a-t-il ajouté.

PressurePores a un effet atténuant significatif sur la cavitation et l'URN des hélices et peut être incorporé dans les nouvelles hélices ou adapté aux hélices existantes, en cale sèche ou éventuellement dans l'eau.

Si la technologie d'Oscar Propulsions convient à tous les types de navires, elle est particulièrement adaptée aux navires militaires, aux yachts, aux flottes de pêche, aux navires offshore et aux navires de croisière et de recherche opérant dans des environnements sensibles. La technologie peut être appliquée à tous les types d'hélices, y compris les pods et les propulseurs. (Sources : Le Marin, PortalPortuario.cl)

TOWT MET LE CAP SUR LA CÔTE D'IVOIRE

Le transporteur de marchandises par voiliers né à Douarnenez et maintenant basé au Havre, TOWT, TransOceanic Wind Transport, annonce une alliance stratégique avec le commissionnaire africain historique Nord Sud CTI (80 salariés). TOWT ambitionne de développer les flux décarbonés vers la Côte d'Ivoire. «*La mise en place d'un tel partenariat est doublement importante pour TOWT. Charger les voiliers cargos avec un commission-*

naire de transport prouve la maturité de notre proposition, qui trouve un nouveau marché, qui s'optimise et s'ouvre à des centaines de chargeurs qui découvrent la décarbonation par le transport à la voile», explique Guillaume Le Grand, président de TOWT. (Source : Le journal des entreprises)

À BREST, LA RÉPARATION NAVALE AFFICHE COMPLET EN CE DÉBUT D'ANNÉE 2023

Les trois cales sèches et les quais de réparations sont en effet occupés. Dans la forme n° 3, c'est le méthanier maltais **BW Lilac** (295 m) qui effectue un arrêt technique, tandis qu'au quai de réparations n° 4, c'est le tanker singapourien **Hoegh-Gannet** (294 m) qui termine le sien. Au quai des réparations n° 1, le paquebot **Renaissance** (150 m) poursuit un long arrêt de remise en état avant sa reprise d'activité au printemps. En forme n° 2, deux navires sont accueillis : le navire-plastron **VN Partisan** (83 m) est en arrêt technique, de même que le ravitailleur de gaz **Avenir-Achievement** (159 m), immatriculé aux îles Caïman, tous ces navires étant aux mains du chantier Damen. Enfin, dans la forme n° 1, c'est le remorqueur **Abeille-Horizon** (73 m) qui fait l'objet d'un grand carénage effectué par Piriou Naval Services.



De gauche à droite, l'Avenir-Achievement, le Renaissance, le Hoegh-Gannet et le BW Lilac dans le port de Brest.

(Source : Le Télégramme)

Arrêtons-nous sur plusieurs de ces navires :

- **BW Lilac** : C'est un méthanier (LNG) construit en 2018 et naviguant sous le pavillon de Malte. Sa capacité de charge est de 174 300 m³. Sa longueur hors tout est de 294,99 m et sa largeur est de 46,43 m. Le navire à appareillé de Brest, le 17/01/2023.



Le BW Lilac vient de passer sous le pont de St-Nazaire le 10/08/2018. (Photo : MarineTraffic)

- **Hoegh Gannet** : C'est un méthanier (LNG) construit en 2018 et naviguant sous le pavillon de Singapour. Sa capacité de charge est de 170 000 m³, sa longueur hors tout est de 294,07 m et sa largeur est de 46,03 m.



Le Hoegh-Gannet vu le 28/03/2021 en Grèce. (Photo : Marine Traffic)

Arrivé à Brest fin octobre 2022. Il a été endommagé par le Renaissance le 21/11/2022 (Voir le supplément Hiver du MMI 241). Il avait rejoint l'Espagne le 15/01 et le 20/01/2023 était à Brunsbüttel comme unité de regazéification et de stockage (FSRU) en Allemagne.

- **VN Partisan** : C'est un navire supply construit en 1995 et naviguant sous le pavillon français. Affrété par la Marine nationale, le VN Partisan sert aux commandos pour l'entraînement à la lutte contre la piraterie, à la formation et à l'entraînement des pilotes d'hélicoptères aux appontements, etc... Son port en lourd est de 4 680 t, sa longueur de 83,8 m et sa largeur est de 18,8 m.



Le VN Partisan dans le Canal de Caen le 19/09/2019. (Photo : MarineTraffic)

- **Avenir Achievement** : C'est un souteur de GNL-LNG construit en 2022 et naviguant sous le pavillon des Îles Cayman. Long de 159 m et large de 24,26 m, il a un port en lourd de 13 136 t et une capacité de 20 000 m³.



L'Avenir Achievement. (Photo : CIMC SOE)

Arrivé le 2 janvier à Brest, il en est reparti le 18 février.

LE VÉHICULE À EFFET DE SOL AQUALINES DEVIENT UNE RÉALITÉ

Aqualines exposait au salon CES, Consumer Electronics Show, salon mondial consacré à l'innovation technologique grand public, du 5 au 8 janvier dernier. La solution d'Aqualines était l'une des innovations phares du salon.

La société développe des véhicules à effet de sol, une solution de mobilité verte maritime à grande vitesse qui vise à révolutionner le secteur du transport public et privé à travers le monde.



Aqualines prévoit ses premiers vols d'essais au plus tard en septembre 2023 à Bayonne. (Image : Aqualines)

Aqualines a déjà reçu plus de 200 manifestations d'intérêt à travers le monde de compagnies de transport, distributeurs et agences gouvernementales.

La startup Aqualines, vient d'obtenir le permis de construire pour son atelier de fabrication de 6 000 m² dans le port de Bayonne qui devrait être opérationnel dès le mois d'avril 2023. Le nouveau centre de recherche et développement d'Aqualines devrait être opérationnel le 15 avril pour réaliser les premiers vols grandeur nature au plus tard en septembre, dans l'objectif de finaliser les commandes d'ici la fin de l'année. L'entreprise vise ensuite une levée de 60 millions d'euros.

«À Las Vegas, comme au Bourget cette année, nous allons pouvoir rencontrer des acheteurs potentiels et surtout expliquer le fonctionnement de notre véhicule à effet de sol, qui sera capable de voler, grâce à son moteur électrique ou pile à hydrogène, entre 200 et 320 km/h sur un coussin d'air au-dessus de l'eau, sans déranger l'écosystème maritime et sans infrastructures spécifiques», expose Guillaume Catala. Il est l'un des trois fondateurs de l'entreprise et poursuit : «Notre véhicule contribuera ainsi à verdir le secteur du voyage représentant 6,6 milliards de tonnes de CO₂ chaque année, dont 2 milliards pour l'avion et le ferry. Réduire nos déplacements ne suffira pas à réduire ces émissions, car d'ici 2050 il y aura trois milliards d'humains de plus qui voudront aussi voyager», argumente celui qui a créé Aqualines en 2021 avec Laurent Godin, ex-dirigeant de la filiale Indonésie d'Airbus, et Pavel Tsarapkin. (Sources : La Tribune, Cluster Maritime Français, Aqualines)

Pour en savoir plus : <https://www.cluster-maritime.fr/wp-content/uploads/2023/01/CP-Aqualines-at-CES-2023-ENG.docx.pdf> et <https://objectifaquitaine.latribune.fr/business/2023-01-06/aqualines-debute-la-construction-de-ses-bateaux-volants-a-bayonne-avant-une-nouvelle-levee-946449.html>

LE FERRY LA SUPERBA DE GNV GRAVEMENT ENDOMMAGÉ PAR UN INCENDIE

Les dommages sont importants sur le ferry **La Superba** de l'armateur italien Grandi navi veloci (GNV), victime d'un incendie le 14 janvier vers 22 h, alors qu'il se trouvait à quai au port de Palerme, en Sicile, prêt à partir pour le continent italien.

Le navire d'une capacité de 2 920 passagers, qui assure la liaison entre Palerme et Naples, était arrivé la veille. Le feu s'est déclaré dans le pont-garage, et les 184 passagers présents à bord ont pu être facilement évacués, ainsi que 80 membres d'équipage.



Dix équipes de la Brigade nationale des sapeurs-pompiers, Vigili del Fuoco, étaient toujours en intervention le dimanche 15 janvier. (Photo : Vigili del Fuoco)

Les opérations pour venir à bout de l'incendie ont duré plusieurs heures, avec le déploiement d'une douzaine de camions et l'intervention de 34 pompiers, soutenus par des équipes de Portitalia, le concessionnaire du terminal à conteneurs du port. La compagnie a indiqué dans une note que «d'après les premières preuves, le feu semble avoir commencé à partir d'un véhicule dans le garage supérieur, à l'avant du navire», mais une enquête qui doit être menée par l'Autorité portuaire de Palerme devra encore le confirmer. Long de 211,50 m pour 30,40 m de large, le navire La Superba, construit en 2002, avait déjà été victime d'un incendie en salle des machines en 2009 alors qu'il se trouvait dans le port de Gênes. (Source : Le Marin). Voir suite page 33.

UN VOILIER HISTORIQUE DE LA ROUTE DU RHUM SOMBRE DANS LE PORT DE SAINT-MALO

C'est un destin tragique pour **Kriter V**. Le célèbre monocoque de la Route du Rhum a coulé dans le bassin Jacques-Cartier de Saint-Malo dans la nuit du 15 au 16 janvier 2023, en pleine tempête Gérard.

Seul le mât restait visible, le 17. Le reste du bateau est sous l'eau. Le voilier était amarré à côté d'un cotre de 1938 qui a été abîmé dans ce naufrage.



On ne voit plus que le mât et l'enrouleur de foc. (Photo : Le Pays Malouin)

Dans un premier temps, il était prévu de mettre en sécurité les deux voiliers. Le Kriter V devrait ensuite être renfloué dans les jours suivants.

Un voilier historique qui semble aimer l'eau ! Il avait été skippé en 1978, lors de la première Route du Rhum, par Michel Malinovsky. Le marin avait été dépassé à l'arrivée en Guadeloupe par Mike Birch pour seulement 98 secondes. Et c'est ainsi que le bateau était entré dans la légende du Rhum. En 2014, Benjamin Hardouin a participé à la Route du Rhum sur le Kriter V. Arrivé à la Corogne, son bateau prenait l'eau et le marin avait décidé d'abandonner. En 2018, c'était au tour de Bob Escoffier de partir avec le Kriter V. Le vieux loup de mer voulait rallier Saint-Malo à Pointe-à-Pitre, mais avait été contraint d'abandonner à cause d'une voie d'eau. On en serait donc au moins à la troisième ! (Source : actu.fr - Le Pays Malouin). Voir 2^{ème} épisode page 31.

UN CARGO COULE DANS LE DÉTROIT DE TAIWAN

Un cargo se trouvant dans le détroit de Taiwan à 90 milles à l'ouest de Kaohsiung qui développait une gîte à bâbord a signalé une voie d'eau et demandé de l'aide dans la matinée du 16 janvier. Une grande partie de l'équipage semble avoir sauté à l'eau, mais heureusement, les 8 ont été secourus, semble-t-il par hélicoptère, tous sont sains et saufs, certains souffrant d'hypothermie.

Le bateau fini par chavirer et a coulé. Il s'agit très probablement du cargo **Hao Feng**, dont la dernière position AIS a été reçue entre 22h00 et 23h00 UTC le 15 janvier. Vidéo montrant le navire sombrer et le sauvetage de l'équipage. <https://youtu.be/WNDR9yEig0w>



Le cargo chinois Hao Feng, pavillon de la Mongolie, prend de la gîte avant de chavirer et sombrer. (Photo : Autorités)

Source : FleetMon



Le Tong Xing, ex-Shunsei Maru et futur Hao Feng, construit en 1985, long de 73,03 m et large de 12,40 m pour un port en lourd de 1559 t. (Photo : MarineTraffic)

DANS LES TERRES AUSTRALES FRANÇAISES, ON VA CHASSER LES RATS ET LES CHATS QUI DÉVASTENT LES ÎLES

L'île Amsterdam fait partie avec Crozet et Kerguelen des Terres australes et antarctiques françaises (Taaf). Elle va subir en 2024 une opération d'éradication des animaux introduits - chats et rongeurs - dont la présence inflige de nombreux dégâts à l'écosystème.

Après des siècles d'introduction volontaire, ou involontaire, de mammifères et de plantes exotiques par les humains dans les Terres australes et antarctiques françaises, la réserve naturelle créée en 2006 doit réinstaller un équilibre sur ces îles subantarctiques très fragiles. Quitte à prendre des mesures difficiles d'éradication ou de limitation des espèces invasives, tels les rongeurs, rats et souris, chats haret (chats domestiques retournés à l'état sauvage), rennes ou lapins.



Un scientifique présente un rat capturé sur l'île d'Amsterdam (Photo : AFP)

Sur l'île Amsterdam, le projet **Reci** (Restauration des écosystèmes insulaires de l'Océan indien) vise à l'éradi-

cation du rat, du chat et de la souris à l'hiver 2024. Les chats et les rats, depuis qu'ils ont été introduits à Amsterdam, sont la principale cause de disparition d'une dizaine d'espèces d'oiseaux nicheurs. Les rats ont tendance à "prédateur" les œufs voire les poussins, et les chats peuvent attaquer les animaux au stade adulte.

Retrouvez l'article d'Ouest-France complet avec le lien :

<https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2023-01-16/dans-les-terres-australes-francaises-on-va-chasser-les-rats-et-les-chats-qui-devastent-les-iles-2f3f42d2-e57a-4dd7-99c6-843589730b84>

INCAT TASMANIA CONSTRUIT LE PLUS GRAND FERRY ZÉRO ÉMISSION DU MONDE

Incat Tasmania s'apprête à livrer le premier grand ferry léger zéro émission au monde, qui sera exploité par le sud-américain Buquebus à partir de 2025.

Incat a initialement conçu le ferry pour qu'il fonctionne au GNL, mais travaille actuellement au remplacement de sa motorisation par une solution batterie-électricité, conformément à la demande de Buquebus.

Le navire mesurera 130 mètres de long et pourra accueillir 2 100 passagers et 226 véhicules.



(Image de synthèse du futur ferry : Incat Tasmania)

Il est évident que l'approvisionnement en énergie devra être suffisant dans les ports où le navire se rendra, mais nous savons que les choses progressent de manière positive. Les batteries et les moteurs électriques font l'objet d'un examen approfondi avec nos fournisseurs, afin de s'assurer qu'ils peuvent fournir la technologie requise dans les délais impartis. (Source : Cruise & Ferry)

JEFF BEZOS PRENDRA TRÈS PROCHAINEMENT LIVRAISON DE SON MÉGAYACHT KORU

La construction de ce navire de 127 m de long pour 16 de large a démarré en 2021 sur le site d'Alblasserdam du chantier néerlandais Oceanco. Depuis, le mégayacht, vendu près de 500 millions de dollars selon les estimations, a rejoint Rotterdam en août dernier où il était en cours d'armement. Le **Koru**, qui sera capable de filer 20 nœuds, y a notamment été équipé de ses trois mâts qui culminent à 70 m de hauteur.



Koru en cours d'armement. (Photo : Dutch yachting/capture d'écran)

Battant pavillon des îles Caïmans et armé par un équipage d'une quarantaine de marins pour un coût annuel de fonctionnement estimé entre 20 et 25 millions de dollars selon les sites spécialisés, le Koru pourra accueillir 18 invités. Jeff Bezos devrait en prendre livraison au cours du premier trimestre 2023, les essais en mer étant imminents à la mi-janvier.

En attendant son mégayacht, le plus grand jamais construit aux Pays-Bas et l'un des futurs plus grands yachts à voiles au monde, le fondateur et PDG d'Amazon pourra goûter aux joies de la grande plaisance à bord du **Wingman**, futur navire de soutien du Koru, lancé en octobre dernier et normalement livré fin janvier, début février.



Le yacht de soutien Wingman de Damen Yachting a été photographié lors de ses essais en mer aux Pays-Bas le 21/12/2022. Wingman a été lancé au début de l'année selon les plans de son constructeur Damen Yachting. Pour en voir plus : <http://bit.ly/3hltlvj>

Construit par Damen dans son site de Flessingue, le Wingman entre lui aussi dans la catégorie des mégayachts puisqu'il mesure 75,25 m de long pour 12,60 de large. Dépourvu de voiles, il pourra, lui, accueillir à bord un hélicoptère, plusieurs voitures et même un petit sous-marin, entre autres jouets indispensables à Jeff Bezos et ses invités pour profiter pleinement de leurs balades en mer. (Source : Le Marin)

UN CATAMARAN DE LA ROUTE DU RHUM, À LA DÉRIVE DEPUIS NOVEMBRE, S'ÉCHOUE À GUIDEL

Le catamaran du skipper granvillais Briec Maisonneuve s'est échoué sur la côte de Guidel (Morbihan), le 16 janvier 2023. Le voilier dérivait seul depuis son chavirage pendant la Route du Rhum le 12 novembre 2022. La tempête Gérard a poussé l'épave du voilier **Addictive Sailing** sur la plage.



L'épave d'Addictive Sailing retrouvée sur la plage de Guidel.

Le bateau n'était pas assuré. Quand il a chaviré, le voilier

était à mi-route entre les Açores et le cap Finisterre.

Il manque la moitié de la coque tribord, un tiers de la coque bâbord. On a l'impression qu'un truc est venu le cisailier en biais. La croix de compression en carbone que l'on trouve à l'avant a disparu, le trampoline a aussi disparu, a constaté le skipper qui avait été blessé lors du chavirage. Une éventration, toute sa paroi abdominale s'est rompue et il s'est retrouvé avec une grosse hernie assez moche et douloureuse. (Source : Le Télégramme)



L'épave grutée avant évacuation. (Photos : Briec Maisonneuve)

L'ASSEMBLÉE RÉCLAME UN MORATOIRE SUR L'EXPLOITATION DES GRANDS FONDS

L'Assemblée nationale a voté le 17 janvier une résolution qui demande un moratoire sur l'exploitation minière des fonds marins. Cette position de principe rejoint celle formulée par Emmanuel Macron

C'est l'un des dossiers chauds sur la gouvernance des océans. L'exploitation industrielle des champs métallifères situés sur le plancher océanique, à des kilomètres de profondeur sous la colonne d'eau, est sur le point de démarrer. Des entreprises et des États se tiennent sur le qui-vive, alléchés par les promesses mirobolantes qu'offrent des gisements riches en manganèse, en nickel ou en cobalt, des métaux qu'on va s'arracher dans les années à venir.

Le 17 janvier, la représentation nationale s'est positionnée. Par 215 voix contre 56, l'Assemblée a adopté une résolution qui invite le gouvernement à défendre un moratoire sur l'exploitation minière des fonds. Le texte alerte sur l'urgence. En 2021, l'entreprise canadienne The Metals Company et l'État insulaire de Nauru, en Océanie, ont fait part de leur volonté de lancer les opérations. L'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) doit achever d'ici quelques mois l'élaboration des règles en la matière.

Forte du deuxième domaine maritime mondial derrière les États-Unis, la France est en position de peser sur les décisions en rejoignant un front du refus qui comprend nombre d'États et d'organisations de la société civile.

(Source : Sud-Ouest)

UN CARGO SE COUCHE SUR LE QUAI À GÈNES

Le 17 janvier, le cargo **Seven S**, appartenant à la compagnie maritime israélienne Haifa Marine Shipping mais géré par la société turque Regency Ship Management, a basculé sur le quai, pour des raisons qui restent à déterminer, pendant les opérations de chargement alors qu'il était amarré au lmt - Intermodal Marine Terminal dans le port de Gênes. Le navire, en provenance de Sicile, est couché sur le quai avec les panneaux de cale ouverts.

Les causes de l'accident, qui s'est produit alors que le Seven S chargeait des marchandises dans la cale, doivent encore être éclaircies. L'une des hypothèses non confirmée, qui se dégage parmi les causes possibles de l'accident est qu'il y aurait eu des problèmes liés à une mauvaise évaluation des eaux de ballast à bord.



2 vidéos montrant le navire couché sur tribord avec sa cale presque pleine :

<https://www.facebook.com/watch/?v=489749560012234>
<https://www.facebook.com/watch/?v=2396666370489007>



(Photos : Shipping Italy)

Construit en 1994, long de 87,86 m et large de 12,80 m, avec un port en lourd de 3 715 t, le Seven S bat pavillon panaméen. (Source : La Stampa)

DÉBAT PUBLIC ORGANISÉ PAR FAÇADE MARITIME CETTE ANNÉE SUR L'ÉOLIEN EN MER

4 grands débats publics vont se tenir cette année pour déterminer, par grande façade maritime, le positionnement des futures zones d'éoliennes en mer que la France compte déployer d'ici 2050, a indiqué le 17 janvier la présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP), Chantal Jouanno.

«Le gouvernement doit nous saisir très très prochainement pour qu'on puisse organiser ces débats», qui seront «simultanés» en Normandie, Bretagne, Nouvelle Aquitaine et Méditerranée, a-t-elle expliqué.

Le projet de loi d'accélération des énergies renouvelables, en cours d'adoption au Parlement, prévoit une planification du déploiement des parcs, qui devraient être au nombre d'une cinquantaine (40 gigawatts au total) en France d'ici 2050. (Source : AFP, Marine & Océans).

LE PREMIER DES 6 PATROUILLEURS OUTRE-MER FRANÇAIS APPAREILLE POUR NOUMÉA

L'**Auguste Bénébig**, premier d'une série de six patrouilleurs outre-mer (POM) destinés à renforcer les moyens de la marine française dans les océans Indien et Pacifique, a appareillé le 17 janvier de Brest pour rejoindre son port-base de Nouméa via le canal de Panama.



L'Auguste Bénébig. (Photo : Marine nationale)

Bâtiment de 1 300 t, d'une autonomie de 5 500 milles, équipé d'un mini-drone aérien embarqué, l'Auguste Bénébig permettra «d'assurer la souveraineté de la France sur nos vastes espaces marins outre-mer», a indiqué son commandant, citant notamment la lutte contre les trafics et contre la pêche illégale. Il mesure 80 m de long sur 12 m de large. Dotés d'une propulsion hybride (diesel/électrique), leur permettant d'atteindre une vitesse maximale de 24 nœuds, les POM embarquent des équipements de pointe, ainsi que 30 marins et disposent de 23 hébergements supplémentaires.

Les POM remplaceront les patrouilleurs de type P 400 et seront basés en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à La Réunion, d'ici à 2025. (Source : AFP, Marine & Océans)

C'EST FINI POUR L'ANCIEN VRAQUIER CHARLES LD DE LDA

L'ancien **Charles LD**, Capesize de 172 510 t de port en lourd mis en service en juin 1999 par l'armement Louis Dreyfus Armateurs, vient d'être échoué sur une plage d'Alang, en Inde, pour y être démolie. Construit par le chantier japonais NKK Shipbuilding de Yokohama, le Charles LD, bien connu du Secrétaire général d'HYDROS qui en a été le Chef mécanicien en 2000, ne sera resté que 5 ans sous les couleurs de l'armement français LDA puisqu'il est devenu l'Ocean Ceres en juin 2004 pour la NYK Line sous pavillon de Singapour. Long de 289 m et large de 45,05 pour un tirant d'eau à pleine charge de 17,78 m, le navire était une nouvelle fois vendu le 6 janvier 2016 pour devenir le Cape Osprey au sein de l'armement Zodiac, dont les capitaux sont israéliens et qui est basé à Londres. (Source : Mer et Marine)



L'Ocean Ceres, ex-Charles LD. (Photo : Mer et Marine)

Voir un complément d'information en page 77.

FRANÇOIS GABART SE LANCE DANS LE TRANSPORT À LA VOILE DÉCARBONÉ

Le skipper du maxi-trimaran SVR-Lazartigue va désormais s'investir dans le transport maritime. En s'associant avec 4 autres entrepreneurs, François Gabart annonce qu'ils lanceront bientôt une liaison entre l'Europe et les États-Unis afin de transporter des marchandises à la voile.

Soucieux des enjeux environnementaux, il se lance dans le transport décarboné. C'est ce que le navigateur a annoncé sur les réseaux sociaux le 17 janvier en évoquant la nouvelle année. «Je la démarre avec un nouveau projet qui me tient particulièrement à cœur : **VELA** que j'ai le plaisir de co-fonder et de vous présenter aujourd'hui avec Pierre-Arnaud Vallon, Pascal Galacteros, Michael Fernandez-Ferri et Thibault Charles» écrivait-il sur LinkedIn. (Source : Voiles et Voiliers)

Cette nouvelle entreprise veut proposer un «*service client fiable et sécurisé en se concentrant, pour le moment, sur une ligne entre la France et les États-Unis*». En France, ses futurs bateaux à voile partiront d'abord de Nouvelle Aquitaine, «*une région où il y a un tissu d'entreprises qui nous intéresse pour notre focus clients*». Vela transportera des produits «*issus du savoir-faire et de l'art de vivre français à l'export, mais aussi étranger à l'import*». Des produits à haute valeur ajoutée pouvant absorber le surcoût d'un transport à la voile.

Vela a lancé des études pour concevoir un voilier de moins de 100 m pouvant accéder à des ports secondaires et transporter les marchandises par palettes à travers l'Atlantique en moins de 15 jours (traversée et temps de chargement et déchargement compris). A raison de 7 à 8 rotations par an. Vela peut s'appuyer sur MerConcept, la société de François Gabart, à Concarneau, et d'autres partenaires.

Par ailleurs, Vela veut faire du routage météo en interne. «*C'est toute la valeur ajoutée de travailler avec François et ses équipes de MerConcept car il y a un très beau transfert technologique à faire sur le routage météo*». Si la vitesse du navire sera une notion importante pour être compétitif, le futur armateur veut tout d'abord «travailler la précision des délais et réussir 72 h avant l'arrivée du bateau à avoir un ETA fiable pour que les chaînes d'approvisionnement puissent bien s'organiser sur l'aval».

(Source : Mer et Marine)

ACCIDENTS AU JAPON

Le 18 janvier, le patrouilleur des garde-côtes japonais **Echigo** aurait pris l'eau après s'être échoué par gros temps lors d'une patrouille de routine dans la mer du Japon. Aucun des 43 membres d'équipage à bord n'a été blessé. (Source : Les Amers du CESM)

LE NOUVEAU GARDIEN DES INFRASTRUCTURES SOUS-MARINES DE LA MARINE BRITANNIQUE

Le premier des deux nouveaux navires britanniques destinés à protéger les infrastructures sous-marines essentielles est arrivé le 19 janvier dans le Merseyside pour commencer à se préparer aux tâches de première ligne. Le **Topaz Tangaroa**, de couleur bleu-blanc, qui vient d'arriver au chantier naval Cammell Laird de Birkenhead, deviendra le premier navire britannique dédié à la protection des câbles de télécommunications et des oléoducs et gazoducs des fonds marins.

L'équipement militaire sera installé et le navire MROS (Multi-Role Oceanographic Survey) sera peint en gris

avant de commencer à s'entraîner avec la Royal Fleet Auxiliary (RFA) en vue de ses premières opérations en cet été.

La Royal Navy a parcouru le monde à la recherche d'un navire répondant à ses exigences et a choisi le Topaz Tangaroa. Construit en Norvège il y a 4 ans, il était destiné à des opérations sous-marines telles que les travaux sur les plates-formes pétrolières et gazières, les travaux de construction, d'entretien et d'inspection, ainsi que les opérations d'étude et de sous-marins autonomes/véhicules télécommandés, ce qui le rend idéal pour la surveillance sous-marine et la guerre des fonds marins.



Le futur navire multirôle de surveillance des océans (MROS), nouvellement acquis, fait escale à Cammell Laird, Birkenhead, Liverpool.

Ce navire de 6 000 tonnes, équipé d'une plate-forme hélicoptère, d'une puissante grue et d'un vaste pont de travail de 1 000 m², a récemment été utilisé dans le Pacifique pour des projets de construction sous-marine.

Le navire est également doté d'une "moon pool", un grand puit d'accès à la mer à travers la coque par lequel les robots submersibles peuvent être mis à l'eau.



Vue de profil montrant la grue, la zone hélico et le pont de travail.

Le navire, dont le nouveau nom militaire n'a pas encore été annoncé, sera armé par environ deux douzaines de marins de la RFA, et jusqu'à 60 spécialistes de la Royal Navy utiliseront les systèmes de surveillance sous-marine et d'autres systèmes d'étude et de guerre lorsqu'ils seront embarqués. (Source : Royalnavy.mod.uk)

GTT OBTIENT L'AIP DU LR POUR UNE SOLUTION DE MAINTENANCE DES RÉSERVOIRS

La société française GTT (Gaztransport et Technigaz) a déclaré avoir obtenu l'approbation de principe (AIP) de la société de classification Lloyd's Register pour sa solution d'optimisation de la maintenance des réservoirs à membrane de gaz naturel liquéfié (GNL).

L'AIP a été accordé, dans le cadre d'une Enquête de Classe, pour l'utilisation d'une solution digitale innovante pour l'évaluation de l'activité de "sloshing" - ballonnement (mouvements du liquide dans la cuve), afin d'optimiser la

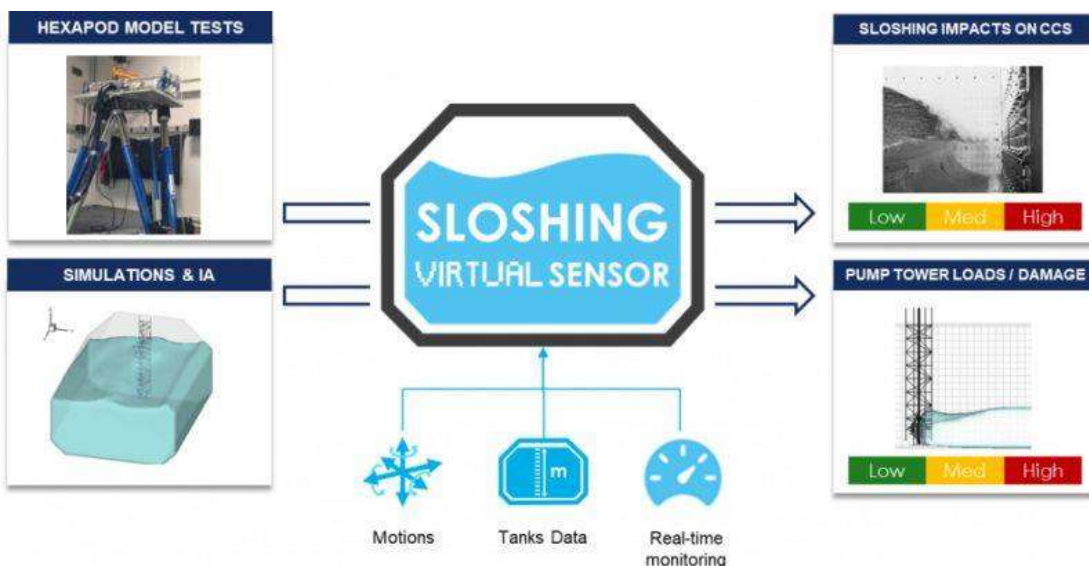
maintenance des systèmes de confinement à membranes de GNL. Le projet d'approbation a été mené en étroite collaboration avec Shell International Trading and Shipping Company Limited (STASCO), dont l'expérience opérationnelle a permis de valider les cas d'utilisation, a déclaré GTT.

Cette solution digitale s'appuie sur la technologie "Sloshing Virtual Sensor" de GTT, utilisant un jumeau numérique du réservoir, également conçu par GTT, et les données opérationnelles en temps réel des unités flottantes (FSRU-Floating Storage and Regasification Unit / unité flottante de stockage et de regazéification, FLNG-Floating Liquefied Natural Gas / Complexe flottant destiné au développement des gisements gaziers offshore et LNGC-Liquefied Natural Gas Carrier / méthanier) pour suivre l'évolution des paramètres critiques en ce qui concerne l'intégrité du réservoir.

Combinée à une analyse de risque appropriée, cette solution digitale peut prendre en charge des Plans d'Inspection Alternatifs visant à optimiser la maintenance des réservoirs en prolongeant la période entre les inspections des réservoirs tout en respectant des normes

Combinée à une analyse de risque appropriée, cette solution digitale peut prendre en charge des Plans d'Inspection Alternatifs visant à optimiser la maintenance des réservoirs en prolongeant la période entre les inspections des réservoirs tout en respectant des normes

(Sources : GTT, Marine Link)



AVEC ZÉPHYR & BORÉE, SEALOGIS DÉNICHE UN CLIENT DANS LE GISEMENT BAS CARBONE

Sealogis devient l'agent maritime de la compagnie bretonne Zéphyr & Borée. La filiale du groupe Geodis s'est engagée à assurer en France la promotion et la commercialisation de la start-up spécialisée dans la conception de navires de commerce à voile.

Pour Zéphyr & Borée, l'heure de nommer un agent maritime avait sonné. Elle a donc désigné la société Sealogis qui va assurer la représentation de ses intérêts dans l'Hexagone. La filiale de Geodis a indiqué qu'elle «proposera chaque fois que possible des solutions terrestres bas carbone pour la gestion des pré et post-acheminements associés au service maritime de Zéphyr & Borée».



(Image Zéphyr & Borée)

(Source : L'Antenne)

PLUSIEURS MORTS ET DISPARUS DANS L'EXPLOSION D'UN PÉTROLIER EN THAÏLANDE

Le pétrolier Smooth Sea 22 a été victime d'une explo-

sion, suivie d'un incendie, vers 09h00 heure locale, le 17 janvier, dans un atelier de réparation navale sur la rivière Mae Klong, à l'ouest de Bangkok, dans le nord du golfe de Thaïlande, en Thaïlande. 7 personnes sont portées disparues, 4 ont été blessées. Les citernes du Smooth Sea 22 contenaient encore 45 000 l de produits pétroliers au moment de l'explosion. Alors que le navire-citerne subissait des réparations d'entretien, des travaux de soudure pourraient en être la cause. L'explosion a probablement été causée par le gaz se trouvant dans la ou les citernes qui n'avaient pas été correctement dégazées. Un docker a perdu la vie.

Vidéos de l'explosion : https://youtu.be/i_PPeJD01Ws, <https://youtu.be/3rvT2M-RI50>, <https://youtu.be/l34ESUp6mdl>



L'incendie après l'explosion. (Photo : Eastern Fire Fighters, Thailand)



Vue générale après l'explosion. Lutte contre l'incendie. Un barrage anti-pollution est en place. (Photo : Container News)

Le Smooth Sea 22, construit en 2018 et d'une capacité de 6 500 t de port en lourd, est l'un des sept pétroliers appartenant à l'opérateur thaïlandais Smooth Sea. Le navire est impliqué dans le transport de produits pétroliers propres dans les eaux intérieures thaïlandaises.

Les pompiers ont mis plus d'une heure à maîtriser les flammes. L'impact de l'explosion a été tel que des maisons situées à plusieurs kilomètres ont vu leurs vitres se briser. Le corps d'un ouvrier a été retrouvé, la jambe arrachée par l'explosion. Le membre a été retrouvé à 500 m du pétrolier.

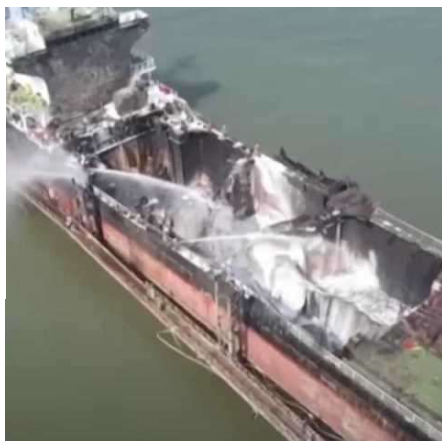
7 autres dockers sont toujours portés disparus, dont 6 ressortissants du Myanmar et un Thaïlandais. Le Bangkok Post a cité des informations non vérifiées selon lesquelles un deuxième cadavre avait été retrouvé. 4 travailleurs, dont 3 ressortissants du Myanmar et un Thaïlandais, ont été blessés.



Le navire vu depuis la terre brûle encore.

Le gouverneur a révélé que lors de l'inspection de l'épave du pétrolier, 25 000 litres de fuel et 20 000 litres de gasoil ont été trouvés dans les réservoirs du Smooth Sea 22, alors que le navire avait été précédemment déclaré vide.

La moitié arrière du pont est ouverte comme une boîte de conserve, à la suite de l'explosion. (Photo : Eastern Fire Fighters, Thailand)



Le Smooth Sea 22, semble-t-il, n'était pas le navire qu'il prétendait être

Lorsque le pétrolier Smooth Sea 22 (OMI 9870991), battant pavillon thaïlandais, a été victime d'une explosion suivie d'un incendie le 17 janvier, peu de gens se sont rendu compte que cet événement allait révéler un cas de fraude potentielle à l'identité du navire.

Le 24 janvier, l'OMI, aurait déclaré que le numéro OMI du navire n'était pas valide après qu'il soit apparu que le navire, qui se faisait passer pour un navire construit en 2018, avait en fait été construit en 1986 et était soupçonné d'avoir été connu auparavant sous le nom de Hai Zhou 168 (OMI 8514045), et avant cela sous le nom de Smooth Sea 28.

Le pétrolier est une perte totale et la valeur assurée du navire a été estimée à 30 millions de dollars. En mars 2022 déjà, un groupe d'experts du Conseil de sécurité des Nations-Unies avait souligné dans un rapport que le pétrolier était lié à une escroquerie nord-co-réenne de blanchiment d'identité de navires. Les détails ont été publiés pour la première fois dans un rapport du C4ADS. [Ndlr : C4ADS : Le Center for Advanced Defence Studies est une organisation de recherche à but non lucratif qui fournit des analyses basées sur des données et des rapports fondés sur des preuves sur les conflits mondiaux et les problèmes de sécurité transnationale.](#)

La publication du C4ADS a identifié une séquence alarmante de changements d'identité. Le Subblic (IMO 812 6082), dont la désignation a été recommandée par le groupe d'experts de l'ONU parce qu'il était responsable de nombreuses livraisons de carburant à la Corée du Nord, a blanchi son identité dans le Hai Zhou 168 (IMO 8514045) à la mi-2019. Il aurait continué à se livrer à des activités passibles de sanctions. Son déguisement lui permettait d'opérer ouvertement, même dans les eaux taïwanaises. Cependant, le Subblic étant devenu le Hai Zhou 168, cela signifiait que si le Hai Zhou 168 voulait continuer à naviguer, ce qu'il faisait, il devait se faire connaître sous un autre nom, avec un numéro OMI différent. Anciennement connu sous le nom de Smooth Sea 28, le Hai Zhou 168 a décidé de devenir le Smooth Sea 22 "nouvellement construit", a indiqué C4ADS.

Ces dernières années, le C4ADS a déclaré avoir observé au moins 11 navires se livrant à des stratagèmes élaborés pour créer des enregistrements frauduleux de navires auprès de l'OMI. Ceux-ci ont ensuite été utilisés pour blanchir l'identité de navires qui ont été associés à des activités illicites.

Le Smooth Sea 22 "construit en 2018" a été signalé comme étant inscrit au Shipowners Club, mais comme il s'agissait apparemment en réalité de l'ex-Hai Zhou 168, et qu'il avait en fait 37 ans au lieu de cinq, la validité de la police d'assurance fera sûrement l'objet d'un débat.

8 décès ont été confirmés le 25 janvier 2023 à la suite de l'explosion du Smooth Sea 22. 6 autres travailleurs ont été retrouvés morts le 18 janvier. Au moment de l'explosion, il y avait 27 travailleurs à bord ou à proximité du navire. De nombreuses personnes ont d'abord été portées disparues, mais la grande majorité a ensuite été retrouvée. Des recherches ont été lancées et deux corps carbonisés ont été découverts le 17 janvier. Le lendemain matin, un troisième corps a été découvert dans la rivière et ramené à terre. 5 autres corps de travailleurs ont été découverts plus tard. 4 autres travailleurs ont été blessés. (Sources : Container News, Le Marin, FleetMon, International Institute of Marine Surveying)

ORION GLOBAL TRANSPORT FRANCE, NOUVEL ARMEMENT FRANÇAIS DE MÉTHANIER

Des investisseurs conseillés par la banque américaine J.P. Morgan ont créé en France un nouvel armement destiné à l'exploitation de navires méthaniers. Dénommé **Orion global transport France**, il est constitué d'une équipe de sept personnes, autour de Loïc Aballea, et vise le pavillon français dans les mois qui viennent.



L'Orion Sea est l'un des trois premiers méthaniers gérés à Paris par Orion global transport France. (Photo : MarineTraffic)

(Source : Le Marin)

LA MARAD ÉTUDIE LE DÉCLASSEMENT DU PREMIER NAVIRE NUCLÉAIRE

L'administration maritime américaine (MARAD) sollicite les commentaires du public sur un projet de plan de déclassement du **NS Savannah**, le premier navire à propulsion nucléaire au monde, rapporte gCaptain de Ventura, en Californie.

L'administration maritime a rédigé un accord programmatique entre la Nuclear Regulatory Commission (NRC), l'Advisory Council on Historic Preservation (ACHP) et le Maryland State Historic Preservation Office (SHPO), concernant le déclassement et l'élimination du navire conformément à la National Historic Preservation Act (NHPA) de 1966.

Le NS Savannah a été lancé en 1959 en tant que premier navire marchand à propulsion nucléaire au monde dans le cadre du programme "Atomes pour la paix", établi par le président Eisenhower en 1953. Le MARAD est autorisé à entretenir le navire en vertu d'une licence initialement délivrée par l'ancienne Commission de l'énergie atomique. Le MARAD a exploité le navire de 1962 à 1970, date à laquelle il a été retiré du service et vidé de son carburant en 1971. Selon la licence, le MARAD a jusqu'au 3 décembre 2031 pour mettre hors service la centrale nucléaire du NS Savannah. Une fois retirés, les équipements seront stockés en toute sécurité et transportés vers un site d'élimination aux États-Unis.



Le NS Savannah arrivant en baie de San Francisco en 1962. (Photo : National Archives)

Le NS Savannah est inscrit sur le Registre national des lieux historiques (NRHP) depuis 1982 et désigné comme National Historic Landmark (NHL) en 1991.

Vidéo sur le navire : <https://youtu.be/0wCMjCCMx6c>

(Source : Schednet)

MISE EN SERVICE DU NOUVEAU PORT EN EAU PROFONDE DE LAGOS, LEKKI

Arrivé le 22 janvier au port de **Lekki**, le **CMA CGM Mozart** est le premier porte-conteneurs à réaliser une opéra-

tion commerciale dans le nouveau terminal en eaux profondes de CMA CGM, Lekki, à Lagos. Le port de Lekki a été construit par l'entreprise China Harbour Engineering Company. Le port en eau profonde de Lekki est le plus grand du Nigeria et l'un des plus grands d'Afrique de l'Ouest. La plateforme, qui dispose d'un terminal à conteneurs de capacité 2,5 millions d'EVP par an avec des phases d'extension prévues, a nécessité environ 1,5 milliard USD d'investissement. Sa construction a été initiée pour réduire la pression sur les 2 ports principaux du pays (Apapa et Tin Can Island), considérés comme les plateformes portuaires les plus congestionnées du continent. Le chantier avait été lancé en 2018 et s'est achevé en novembre 2022.



Fin des travaux sur le port de Lekki.



Image de synthèse du port de Lekki.

La construction du port de Lekki est caractéristique de la compétition entre les pays africains pour devenir le premier hub de transbordement maritime d'Afrique. Le gouvernement nigérian espère que ces nouvelles infrastructures aideront au développement économique du pays, notamment en mettant fin à la congestion du trafic maritime et en soutenant les activités industrielles et pétrochimiques qui se trouvent à proximité. Il permettra également au Nigeria de retrouver les trafics perdus avec les pays enclavés que sont le Tchad et le Niger. Au sein de cette compétition s'insère également une lutte d'influence entre puissances étrangères. Ainsi, la construction du port de Lekki est un exemple de l'ancrage de l'influence chinoise dans la région et de l'avancée de la Belt and Road Initiative sur le continent africain. La Belt and Road Initiative, ou Nouvelle route de la Soie consiste en un projet majeur initié par la Chine, et visant à accroître la connectivité et la coopération de la région eurasiatique principalement via des infrastructures et des accords commerciaux ambitieux.

Les installations du port en eau profonde de Lekki comprennent un chenal de navigation de 9 km de long, un bassin d'évitage de 600 m de large, des brise-lames, des quais et des installations d'accostage, un terminal à con-

teneurs composé de 3 postes, un poste pour le vrac sec et deux postes pour le fret liquide. Le port de Lekki doit être agrandi pour avoir une capacité de traitement d'environ 6 millions d'EVP et un volume important de cargaisons en vrac liquide et sec.



Image de synthèse des portiques du terminal à conteneurs géré par CMA CGM.



Le CMA CGM Mozart à Lekki le 22 janvier 2023. (Photo : Capture d'écran Lekki terminal)



Escale inaugurale du CMA CGM Mozart à Lekki, avec le 23 janvier, l'inauguration officielle par le Président nigérian. (Photo : channelstv.com)

(Sources: Agence de presse Xinhua, Le Marin, Agence Ecofin, fr.africanews.com)

GRIMALDI PORTE À 15 SES COMMANDES DE PORTE-VOITURES PRÊTS POUR L'AMMONIAC

Le carnet de commandes de la flotte Grimaldi ne cesse de croître. Dans le cadre de l'accord signé fin octobre avec China Merchants Heavy Industries Jiangsu pour la construction de 5 nouveaux navires PCTC (Pure Car & Truck Carrier), le groupe a exercé l'option pour 5 autres unités. Avec cette opération, le nombre total de porte-voitures commandés par la compagnie napolitaine en moins de trois mois s'élève à 15.

Le concept des nouveaux bâtiments a été développé par le Groupe Grimaldi en collaboration avec le studio de design et d'architecture navale Knud E. Hansen. Avec une capacité de chargement de plus de 9 000 CEU (Car Equivalent Units), ils sont conçus pour transporter aussi bien des véhicules électriques que des véhicules à carburant fossile. Ils ont reçu la notation de la classe "Ammonia Ready" du RINA (registre maritime italien), qui certifie que les navires sont conçus pour une éventuelle conversion à l'utilisation de l'ammoniac comme carburant marin. Ces navires seront équipés de méga-batteries au lithium, de panneaux solaires et d'une capacité de connexion à terre (Cold ironing), qui - lorsqu'elle est disponible - constitue une alternative verte à la consommation de combustibles fossiles pendant les séjours au port. D'autres technologies de pointe seront installées à bord dans le but de réduire l'empreinte carbone, notamment un système de lubrification de la carène à l'air, une propulsion innovante et une conception optimisée de la coque. Dans l'ensemble, les nouveaux navires seront en mesure de réduire la consommation de carburant de 50 % par rapport à la génération précédente.



Maquette des futurs navires. (Knud E. Hansen)

Les nouveaux PCTC seront déployés sur des voyages entre l'Europe, l'Afrique du Nord, le Proche et l'Extrême-Orient pour répondre aux nouveaux besoins de transport des acteurs de l'industrie automobile.

La société napolitaine poursuit énergiquement la modernisation et le renouvellement de sa flotte, qui compte actuellement 130 navires déployés dans le monde entier. Les dix navires commandés à China Merchants Heavy Industries Jiangsu seront livrés entre 2025 et 2027. Au total, grâce à ses récents investissements d'un montant d'environ 2,5 milliards de dollars, le groupe prendra livraison de 25 nouveaux navires ultramodernes au cours des cinq prochaines années, dont 15 PCTC prêts pour l'ammoniac (avec option pour 2 autres unités), 6 navires polyvalents rouliers de classe G5, 2 navires rouliers hybrides de classe GG5G et 2 unités routières de classe Superstar (pour sa filiale Finnlines).

(Source : Knud E. Hansen)

UN CARGO S'ÉCHOUE DU CÔTÉ D'OKINAWA

Le cargo **Xin Hai Zhou 2** est tombé en panne tôt le matin du 24 janvier par mauvais temps et désarmé à dérivé puis s'est échoué sur un récif corallien entre les îles d'Ishigaki et de Kohama, dans les eaux de la préfecture d'Okinawa. Le navire a signalé son échouement à 09h30 heure de Tokyo. Il a été décidé d'évacuer l'équipage. À 13h00, heure de Tokyo, les 19 marins ont été transportés en lieu sûr par un hélicoptère des garde-côtes japonais. Vidéo du sauvetage dans le mauvais temps :

<https://youtu.be/GvOnoX8uEOM>

Le navire est resté échoué, il faisait route de l'Indonésie vers Yokkaichi au Japon avec une cargaison de copeaux de bois.



Le Xin Hai Zhou 2 échoué avec des paquets de mer sur le pont. (Copie écran You tube)

Le navire, âgé de 15 ans, construit en 2008, navigant sous pavillon du Panama, mesure 140 m de long par 20 m de large et a un port en lourd de 13 567 t. Des vidéos du navire échoué montrent qu'il est battu par les vagues. La coque n'a pas tardé à se percer. (Sources : Splash 247, FleetMon)

OPÉRATION DÉLICATE POUR SORTIR LE KRITER V DE L'EAU À ST-MALO

Voir le 1^{er} épisode page 22.

Le renflouage de **Kriter V** a commencé le 24 janvier dans le port de Saint-Malo. Il s'agissait d'une opération délicate qui prendra plusieurs heures. De gros moyens sont engagés.



Kriter V sous l'eau. (Photo : Chantier Étoile Marine)

La société TSMB (Travaux sous-marins Bretagne) de Saint-Malo a d'abord fixé quatre parachutes, de gros ballons sur le bateau. Le remorqueur de la Région a ensuite rapproché le navire, près du quai. Des plongeurs ont passé des sangles sous le bateau pour le lever.



Les ballons qui ont permis de soutenir la coque pour la rapprocher du quai. (Photo : France-Bleu)

La grue est quant à elle arrivée de Morlaix en convoi exceptionnel. Un engin capable de lever jusqu'à 220 t. Le

Kriter V pèse environ 16 t, mais son poids a doublé sous l'eau. La grue devait d'abord positionner le bateau à flot. Puis 3 pompes devaient vider l'eau du monocoque.



Passage des sangles. (Photo : Actu.fr / Le Pays Malouin)



La grosse grue commence à lever. (Photo : Actu.fr / Le Pays Malouin)



La coque sort de l'eau. (Photo : DR)



On installe un ber sous la coque. (Actu.fr/Le Pays Malouin)

Le bateau a finalement été sorti de l'eau vers 19 h. Les agents du port devaient encore le caler sur un ber. On en saura plus sur l'état global du bateau quand il fera jour. Une chose est certaine, l'électronique et le moteur seront endommagés après plus d'une semaine sous l'eau. (Source : Actu.fr / Le Pays Malouin)

POST DU CENTRE EUROPÉEN DE FORMATION CONTINUE MARITIME

Se former directement sur un bateau comporte de nombreuses contraintes, c'est pourquoi le CEFCM s'est doté de 2 simulateurs de navigation, sur Lorient et Concarneau, capables de reproduire le comportement d'un navire en pleine mer selon les conditions météorologiques.



Le Centre Européen de Formation Continue Maritime est avec 4200 stagiaires formés par an, le plus important organisme de formation professionnelle français totalement dédié à la formation tout au long de la vie des personnels des entreprises maritimes.

Le CEFCM, ce sont 3 centres de formation en Bretagne. 3 activités distinctes : navigation, formations techniques et maintenance, formations sécurité et sûreté ; des actions de formation qualifiantes, des formations sur mesure et à la demande dans l'ensemble des grands ports et des grandes régions maritimes, à bord des navires ou dans les entreprises ; des partenariats nationaux et internationaux.

<http://www.cefc.fr/>, Email : info@cefc.fr

<http://www.cefc.fr/les-formations-du-cefc>

Calendrier des formations :

<http://www.cefc.fr/qms/images/source/PDF/cal.pdf>

UN CARGO SOMBRE EN MER DE CHINE ORIENTALE

Le cargo **Jin Tian** a sombré en mer de Chine orientale à environ 75 milles au sud de l'île de Jeju, en Corée, très tôt le matin du 25 janvier, alors qu'il faisait route de Vanimo (Papouasie Nouvelle-Guinée) vers Incheon (Corée-du-sud). Le navire a été pris dans des conditions météorologiques difficiles dues à des vents glacés de NNE, qui ont fait rage dans les eaux asiatiques au cours des jours précédents. Selon l'agence de presse Kyodo, l'équipage du Jin Tian avait lancé un appel de détresse tard dans la journée du 24, indiquant que le navire s'était «*incliné et était en train de couler*». Le dernier rapport du navire a été fait le 25 vers 02 h et demi heure de Séoul, indiquant que l'équipage quittait le navire. Les garde-côtes coréens et japonais ont uni leurs forces pour la recherche et

le sauvetage. À 09h30 heure de Séoul, 2 des 22 membres d'équipage ont été sauvés, le reste étant porté disparu.

Plus tard dans la journée, il a été précisé que 13 des 22 membres d'équipage du Jin Tian ont été repêchés, la plupart dans un état inconscient. La mort de deux d'entre eux a été confirmée par des médecins. Selon les garde-côtes japonais, l'équipage du bateau comprenait au total 14 Chinois et 8 Birmans. Le navire aurait coulé environ quatre heures après le dernier appel.

Le navire était complètement submergé lorsque les garde-côtes sud-coréens sont arrivés sur les lieux, a rapporté l'agence de presse Yonhap. Le navire transportait du bois. Les garde-côtes n'ont trouvé personne sur les trois premiers radeaux et les deux premiers canots de sauvetage qu'ils ont fouillés.



Le Jin Tian retourné à l'arrivée des secours.



Les sauveteurs récupèrent les radeaux. (Photos : Garde-côtes coréens)

Le 26, un nouveau bilan donné par les autorités indiquait 8 morts parmi les personnes repêchées, 5 rescapés ne semblant plus en danger et 9 disparus. (Sources : Fleet-Mon, Le Marin, Al Jazeera)



Le Jin Tian est un cargo de 9 784 t de port en lourd, construit en 2010, long de 126,49 m et large de 19,40 m, qui naviguait sous pavillon de Hong Kong. (Photo : Shipspotting)

MSC AURAIT PASSÉ COMMANDE DE 10 PORTE-CONTENEURS PROPULSÉS AU GNL

MSC serait revenue sur les chantiers navals avec une commande gigantesque portant sur dix porte-conteneurs alimentés au GNL. Selon les courtiers en navires, la commande porte sur des navires Neopanamax (11 400

EVP) et l'armateur paie environ 120 millions de dollars par navire. Le constructeur naval chinois Zhoushan Changhong International Shipyard aurait remporté le contrat de construction. La livraison des navires est prévue pour 2025 et 2026.

MSC ne révèle pas d'informations sur ses commandes, mais d'après les données d'Alphaliner, la société dispose déjà du carnet de commandes le plus solide du secteur, avec 125 navires. Plus précisément, parmi ce nombre, MSC a commandé 14 navires mégamax et 22 navires néo-panamax dont la livraison est prévue en 2023, selon Alphaliner. Les commandes sont réparties entre les majors de la construction navale chinoises et sud-coréennes.

La société a été décrite comme la plus grande entreprise d'expansion parmi les grandes compagnies maritimes l'année dernière, ajoutant 321 500 EVP (+7,5%) à sa flotte. MSC a dépassé son partenaire 2M Maersk en 2021 en tant que plus grand transporteur au monde, ayant augmenté la capacité de sa flotte de 411 000 EVP (+10,7 %) en acquérant principalement du tonnage d'occasion.

(Source : Offshore Energy)

L'AGENCE EUROPÉENNE DE CONTRÔLE DES PÊCHES AFFRÈTE SES PROPRES PATROUILLEURS

L'Agence Européenne de Contrôle des Pêches vient d'affréter 3 navires de patrouille qu'elle va utiliser pour mener des inspections en mer. Il s'agit des premiers navires opérés en propre par une agence européenne.

Les trois bateaux, baptisés **Ocean Guardian**, **Ocean Protector** et **Ocean Sentinel**, sont d'anciens navires offshore, de 62 m construits en 2018 et 2020. Ils appartiennent à l'armement néerlandais Sentinel qui a remporté l'appel d'offres européen lancé par l'Agence. Pour rappel, cette dernière, créée en 2005 et basée à Vigo, vise à appliquer la politique commune des pêches. Dans ce cadre, elle harmonise et coordonne les inspections menées par les différents États membres. Avec ces premiers patrouilleurs, elle dispose donc désormais également de moyens autonomes.



Les trois navires de l'AECP. (Photo : Agence européenne de contrôle des pêches)

Parallèlement, l'AECP a également affrété un avion pour mener des inspections, là aussi en appui des moyens des États membres. (Source : Mer et Marine)

INCENDIE DE LA SUPERBA ; GNV POURRAIT DÉCLARER UNE PERTE TOTALE

Suite de la page 22.

Dix jours après son déclenchement, le 14 janvier au soir, l'incendie qui a touché le ferry La Superba dans le port de Palerme est désormais éteint.

Selon le commandant provincial de la brigade des pompiers de Palerme, «à l'exception du pont 4 et de la proue, le navire est dans un état optimal». «Le 22 janvier après-midi, les premières opérations d'extinction ont été effectuées à l'intérieur du pont 4. En particulier, des trous ont été percés à partir du pont 6, tant à tribord qu'à bâbord, à l'intérieur desquels un liquide moussant a été inséré afin de procéder au refroidissement du garage», peut-on lire dans une note des pompiers. «L'insertion de liquide moussant a été nécessaire pour faire baisser les températures à l'intérieur du garage, ce qui a permis aux équipes de pénétrer dans les locaux qui avaient pris feu». «Tous les véhicules du pont 4 ont été détruits». «Nous avons réussi à éviter que cet incendie ne prenne tout le navire». Vidéo de l'intervention des pompiers, vigili del fuoco : https://youtu.be/yD25lp_a2o0



Photos des "Vigili del fuoco"

Selon de nombreux spécialistes, il est possible que l'armateur, Grandi Navi Veloci, choisisse de déclarer une perte totale, préférant percevoir une compensation économique, surtout si cela est plus pratique que de devoir engager des dépenses plus élevées pour restaurer le navire. (Source : La Stampa)

L'INSULA OYA III A RÉALISÉ SES ESSAIS À PORT JOINVILLE ET FROMENTINE

Le nouveau caboteur mixte de l'île d'Yeu **Insula Oya III**, commandé par la Région des Pays de la Loire et construit par le chantier Piriou de Concarneau, a effectué les 24 et 25 janvier des essais en mer au large de la Vendée, avant sa mise en service dans le courant du premier trimestre. Tests de déploiement des rampes sur le quai, manipulation de la grue, test du transport d'un poids lourd, de vitesse, du branchement électrique à quai... Le navire de 55 m de long a effectué ses premiers allers-retours entre Fromentine et Port Joinville. L'Insula Oya III

devait repartir le 26 janvier sur le site du chantier à Concarneau pour les dernières finitions avant sa livraison. Il pourra transporter 400 personnes (contre 250 pour l'Insula Oya II), 150 tonnes de fret (contre 80) et rallier l'île d'Yeu au continent en une heure.



Accostage à Fromentine.



Essais de manutention à Fromentine. (Photos : Région Pays de la Loire)



L'Insula Oya III à quai à l'île d'Yeu. (Photo : Twitter)

(Sources : La Marin, Mer et Marine)

L'ALLIANCE 2M DE MAERSK ET MSC VOLE EN ÉCLAT

Avec la dissolution de 2M, le monde maritime conteneurisé connaît en ce mois de janvier un événement risquant de produire un véritable chamboulement. Le 25 janvier, le danois Maersk et l'italo-suisse MSC viennent d'annoncer pour 2025 leur volonté de détruire une des plus grosses alliances régissant depuis presque une décennie le shipping planétaire.

Cette alliance était ancrée sur un accord de partage de navires visant à assurer des opérations compétitives sur les axes Asie-Europe, transatlantique et transpacifique. Aujourd'hui, les 2 armateurs ont décidé de se séparer pour des raisons stratégiques, Maersk souhaitant notam-

ment devenir intégrateur logistique.

MSC et Maersk prennent conscience que de nombreuses choses ont changé depuis la signature en 2015 par les deux compagnies de cet accord prévu pour durer dix ans. Pour les dirigeants des compagnies maritimes se partageant les deux premières places du palmarès mondial en termes de capacité, «mettre fin à l'alliance 2M va permettre aux deux transporteurs de remettre en œuvre, chacun de son côté, leurs propres stratégies».

(Sources : L'Antenne, Acte International)

LE SANTOÑA DE BRITTANY FERRIES REJOINT LE PAVILLON FRANÇAIS

Brittany ferries a annoncé l'entrée, le 26 janvier, de son nouveau ferry propulsé au GNL **Santoña** au sein du pavillon français de premier registre. Il entrera en service le 1^{er} mars.



Le Santoña. (Photo : Brittany Ferries)

Après le Salamanca, livré un an plus tôt, deux autres navires du même modèle E-Flexer - mais plus courts, 197 m au lieu de 214,50 - ont été commandés par Stena ro pour Brittany Ferries. Tous deux hybrides GNL-électriques, le **Saint-Malo** attendu en 2025 opérera sur la ligne Saint-Malo - Portsmouth en remplacement du Bretagne, et le **Normandie II**, attendu la même année, sur Caen - Portsmouth. (Source : Le Marin)

PRYSMIAN COMMENCERA À L'INSTALLER LES CÂBLES DE LIAISON DU PARC ÉOLIEN OFFSHORE DE LA BAIE DE SAINT-BRIEUC AU DÉBUT FÉVRIER

Prysmian a obtenu le contrat de fourniture des systèmes de câbles inter-réseaux pour le parc éolien offshore de Saint-Brieuc dès 2020. Le contrat comprend la conception, la fourniture, l'installation et la mise en service des câbles.

Peu après que Prysmian aura commencé à installer les câbles inter-réseaux, soit 90 kilomètres au total, le navire Aeolus arrivera sur le site pour poursuivre l'installation des pieux sur les 22 positions restantes.

Les premières des 62 éoliennes Siemens Gamesa de 8 MW seront installées sur leurs fondations avant l'été.

L'ensemble de ces opérations devrait mobiliser une trentaine de navires sur le site du parc éolien, selon Ailes Marines.

Le projet de Saint-Brieuc, d'une puissance de 496 MW, est le premier parc éolien offshore en France à être équipé de fondations jacket.

La division Cable Installation & Power Services du Groupe Correll a remporté un contrat avec Asso.subsea pour les opérations de tirage de câbles sur le parc éolien offshore de St-Brieuc. L'ensemble des travaux comprend le tirage de câbles sous-marins haute tension dans les 62 éoliennes ainsi que dans la sous-station offshore.

Ce contrat fait suite à l'annonce faite que Prysmian commencera à travailler à l'installation des câbles inter-réseaux du parc éolien. (Source : OffshoreWind)

MAERSK SUPPRIME LES MARQUES HAMBURG SÜD ET SEALAND

La compagnie l'a annoncé dans une lettre adressée aux clients chargeurs, expliquant que toutes les sociétés opéreront sous la marque mère. Le groupe Maersk a décidé de se débarrasser des marques Hamburg Süd et Sealand, deux compagnies maritimes historiques et bien connues, acquises les années précédentes.

Dans une lettre envoyée aux chargeurs et signée par le directeur général et le directeur des opérations, on peut lire : «À Hambourg Süd, nous nous engageons à vous aider à répondre à vos besoins logistiques et à être là pour vous. Notre engagement à simplifier les chaînes d'approvisionnement complexes et à assurer une intégration transparente pour nos clients se poursuivra, mais notre intention est de le faire sous une seule marque. Celle de notre société mère Maersk». La note poursuit : «Avec nos marques sœurs Sealand et Twill, ainsi que les nouveaux membres de la famille Maersk, nous avons l'intention de passer à une seule marque unifiée sous Maersk. Cela garantira une structure qui reflète mieux la réalité de nos clients et nous sommes convaincus que cela nous permettra de mieux répondre à vos besoins logistiques, en offrant plus de variété, de facilité et de connectivité que jamais auparavant. Dans le même temps, nous vous assurons que Maersk continuera à adhérer et à respecter tous les contrats et accords existants, y compris la confidentialité des contrats, afin que les clients puissent être assurés que leurs informations continueront à rester en sécurité».

Bien entendu, les clients sont également rassurés sur le fait que rien ne changera dans la relation commerciale et qu'il n'y aura donc pas de bouleversement particulier. «Nous nous attendons à ce que chaque intégration suive son propre calendrier et nous vous tiendrons constamment informés de l'évolution de notre intention. Notre principal objectif est d'effectuer ces changements en vous perturbant le moins possible, avec la même équipe qui vous soutiendra à l'avenir», conclut le message aux chargeurs. (Source : Shipping Italy)

ARRIVÉE D'AILES MARINES AU PORT DE SAINT-QUAY-PORTRIEUX

L'aménagement du port de Saint-Quay-Portrieux sera modifié par l'arrivée de la base de maintenance des éoliennes d'Ailes Marines.

Les premières éoliennes du parc off-shore en baie de Saint-Brieuc devraient produire de l'électricité d'ici cet été. Il y a maintenant urgence pour Ailes Marines à implanter sa base de maintenance à Saint-Quay-Portrieux, port qu'elle avait choisi dès septembre 2013 en raison de son accessibilité 24 h sur 24 et de la configuration du plan d'eau. En l'absence de base, l'entretien du parc se fera provisoirement par voie maritime depuis Saint-Malo. En novembre dernier, le département des Côtes-d'Armor a donné son feu vert à Aile Marines pour s'établir à St-Quay. Reste encore à élaborer son projet d'implantation, en accord avec les autres usagers du port.

La première réunion de concertation s'est tenue le 27 janvier 2023, à Saint-Brieuc. Étaient invités : les représentants du comité départemental des pêches, des plaisanciers, la Chambre de commerce et d'industrie, la Société nationale de sauvetage en mer, la Coop maritime, le maire de Saint-Quay-Portrieux et président du syndicat mixte Port d'Armor, des élus du Département et, bien sûr, la direction d'Ailes Marines.

Le pilote de la réunion a déclaré : «L'objectif est qu'Ailes Marines puisse s'installer à Saint-Quay et, que son arrivée soit l'occasion d'améliorer les conditions d'accès et de travail au port». On comprend à l'issue de la réunion que chacun attend de la firme éolienne qu'en contrepartie de son arrivée, elle finance un maximum d'aménagements.

Le comité de concertation doit se réunir à plusieurs reprises d'ici juin.

Rappelons que pour réduire l'emprise dans le port de Saint-Quay-Portrieux, Ailes Marines a revu son projet de centre de maintenance et l'implantera sur deux sites : la zone d'embarquement et les pontons des bateaux de transfert du personnel technique seront au port de Saint-Quay ; les bureaux et stockages, à Étables-sur-Mer, dans l'ancien centre départemental de voile habitable.

(Source : Ouest-France)

LA FLOTTE MONDIALE VIEILLIT

Les avantages de la vieillesse : la flotte mondiale vieillit mais coûte de plus en plus cher.

L'âge moyen de la flotte marchande mondiale a augmenté de 10 % au cours de la dernière décennie, selon le rapport de la CNUCED. L'âge moyen actuel est de 21,9 ans, contre 19,9 ans à la fin de 2012.

Selon le rapport, les navires vieillissent en partie en raison de l'incertitude des armateurs quant aux développements technologiques futurs et aux carburants les plus rentables, ainsi qu'à l'évolution des réglementations et des prix du carbone.

«Le monde a besoin d'une nouvelle génération de navires capables d'utiliser les carburants les plus rentables et de s'intégrer de manière transparente à des systèmes numériques intelligents. Mais les volumes de construction navale restent faibles. La flotte commerciale mondiale a augmenté de moins de 3 % en 2021, soit le deuxième taux le plus bas depuis 2005», peut-on lire dans le rapport.

En effet, l'enjeu de la décarbonation, qui n'a pas encore de solution claire et entraîne donc un retard dans les investissements dans de nouveaux navires, comporte un aspect tout à fait inattendu : la popularité de l'acier recyclé augmente, car sa production a une empreinte carbone plus faible. Ceci, à son tour, augmente le coût d'une flotte relativement jeune et la rentabilité du recyclage des navires.

Le Baltic Exchange a récemment publié l'analyse des valeurs des transporteurs de vrac sec réalisée par le cabinet de conseil Zuoz Industrial, qui examine l'impact potentiel de la hausse à long terme des valeurs de recyclage des navires sur le tonnage de cinq ans. Bien qu'en baisse de 20 % depuis son sommet d'avril 2022, le prix de l'acier léger est d'environ 520 \$/tld et plus du double de la moyenne historique depuis 2009.

[Ndlr : Le prix de l'acier recyclé s'exprime en dollars US par tonne de déplacement léger \(tdl\) ce qui correspond en anglais à \\$/tdt, USD per Light Displacement Tonnage.](#)

La flotte marchande mondiale vieillit rapidement et un nombre croissant d'experts estiment que le transport maritime pourrait être confronté à un goulet d'étranglement dans les années à venir, la pénurie de créneaux disponibles pour les nouvelles constructions ne permettant pas de couvrir le volume de navires arrivant à l'âge de la démolition.

Les données de la société grecque Xclusiv Shipbrokers montrent qu'au cours de l'année écoulée, le nombre de

pétroliers âgés de 21 ans ou plus a augmenté de 21 %, soit près de deux fois et demie le carnet de commandes actuel des pétroliers, ce qui indique clairement que la flotte de pétroliers diminuera dans les années à venir. La flotte de vrac sec âgée de plus de 21 ans a augmenté de 10 % au cours des 12 derniers mois, les vieux navires de type "porte-conteneurs" affichant une augmentation de 21 %, selon Xclusiv.

Xclusiv prévoit que les navires en commande pour les segments du vrac sec et des pétroliers ne compenseront pas les navires destinés à être démolis.

Le vieillissement de la flotte de pétroliers - combiné à la ruée vers les cargaisons russes sur différents navires - s'est reflété sur le marché des ventes et des achats. Selon VesselsValue, l'âge moyen des pétroliers vendus depuis le début de l'année est de 16 ans.

Alors que les pétroliers et les vraquiers ont été relégués au second plan par rapport aux conteneurs et au GNL dans les conseils d'administration des chantiers navals au cours des deux dernières années, les commandes pour 2023 ont commencé à augmenter tardivement.

Néanmoins, les créneaux de livraison disponibles sont encore loin. L'analyse de Braemar suggère que la capacité globale des chantiers navals a diminué d'un tiers depuis 2010. Toutefois, un certain nombre de chantiers chinois fermés reprennent leurs activités.

Le courtier norvégien Fearnleys a prévenu, dans une présentation faite en janvier, qu'à mesure que la décennie progressera, un goulot d'étranglement apparaîtra dans la construction navale, ce qui constituera un "vent arrière" pour tous les secteurs du transport maritime.

(Sources : PortNews, Splash247)

QUELQUES BONNES NOUVELLES DE PERSÉVÉRANCE APRÈS UNE JOURNÉE D'ESSAIS

Remi Gerbaud des mâts Maréchal et Eric Cochet spécialiste du gréement ont fait une courte navigation sous voile et sur eau calme. Avec une petite brise de travers de 5 nœuds il progresse à 3,6 nœuds. Au moteur à 12 nœuds, quand on met la barre à D ou à G toute, il gîte de 7° et vire sur lui-même dans un rayon de 75 mètres. Sous sa robustesse apparente, Persévérance (la goélette construite pour l'avitaillement de la station océanographique Polar Pod de Jean-Louis Étienne) est un navire très agile. Prochaine étape : les essais en mer.



Construite avec une coque en aluminium, longue de 42 m, pour 11 de large, et 4,15 m de tirant d'eau au maximum, la goélette Persévérance a été dessinée par Olivier Petit, le « père » du voilier polaire Tara, en collaboration avec le designer naval VPLP



(Source : Post de Jean-Louis Etienne, <https://www.polarpod.fr/fr/actualites/467-quelques-bonnes-nouvelles-de-persévérance-après-une-journée-d-essais>). Voir suite page 72.

COLLISION DE PORTE-CONTENEURS DANS LE CHENAL DE BANGKOK

Le porte-conteneurs **Wan Hai 272** est entré en collision avec le porte-conteneurs **Santa Loukia** dans le chenal d'approche de Bangkok vers 08h35 heure locale le 28 janvier, près de la bouée 9.

Le Wan Hai 272 faisait route vers Laem Chabang depuis Bangkok. Il était arrivé en Thaïlande en provenance de Chine. Il a subi des dommages à bâbord dans la zone du pont de cargaison avant, et est resté sur le lieu de la collision, probablement échoué ou empêtré dans la bouée. À 11 h 30 LT le 28 janvier, il était toujours dans la même position et trois remorqueurs travaillaient autour de lui.



Dommages du Wan Hai 272, à bâbord avant, qui a jeté l'ancre.

Le Santa Loukia arrivait de Singapour. Il a subi des dommages sur le pont de cargaison, mais il a pu continuer son voyage et a rejoint Bangkok, son port de destination, le même jour. Il a appareillé de Bangkok à destination de Laem Chabang le 29 janvier.



Le Santa Loukia et à gauche, ses dommages sur le pont.

(Source : FleetMon)

COMMENT LES MUSÉES DE LA MARINE ONT SÉDUIT LES VISITEURS EN 2022

Le Musée National de la Marine, ce n'est pas que celui de Paris. Les 5 sites du littoral ont attiré les foules en 2022, témoignant de l'attrait de la mer pour le grand public en vacances en France.

Le Musée National de la Marine dispose de 6 sites. Si celui de Paris est le plus connu, il existe 5 autres sites sur le littoral, à Brest, Port-Louis, Rochefort, qui en compte 2 et Toulon. Alors que le musée de la capitale était fermé toute l'année, il doit rouvrir à l'automne, les musées de la côte ont attiré 258 550 visiteurs en 2022. La hausse est de 42 % par rapport à 2021, et proche de 2019, dernière année pré-Covid. Plus de 100 000 visiteurs ont parcouru les salles d'exposition pendant l'été 2022 et les vacances scolaires ont profité du report général des congés des Français dans l'Hexagone, avec un nombre de visiteurs supérieur à 2019.

Le Musée National de la Marine dispose de 2 antennes en Bretagne. Le Château de Brest, avec une exposition Voyage en Terres Australes. Crozet & Kerguelen, 1772-2022, a attiré 77 199 visiteurs et la Citadelle de Port-Louis, en a séduit 74 617, notamment grâce à l'installation Minimalist Wave d'Alain Bourdon.

Sur l'Atlantique, Rochefort et ses deux sites ont été visités par 41 313 personnes.



La cour du Musée de la Marine de Rochefort.

A Toulon, le musée méditerranéen exposait les photos d'Ewan Lebourdais Titans des mers, les navires de la Marine nationale. Il a engrangé 65 421 visites.

L'année 2023 sera marquée par le retour du navire amiral du Musée de la Marine. En effet, le site du Palais de Chaillot à Paris, fermé depuis 2017, rouvrira en octobre après plus de 5 ans de travaux. Nouvelle scénographie et mise en valeur des collections sont au programme.

En attendant, les différents sites du littoral ne manquent pas de programme pour 2023, avec notamment :

- à Brest, du 16 juin au 3 mars 2024, l'exposition Plongée, contre-plongée : les sous-marins dans l'objectif
- à Port-Louis, du 10 mai au 31 décembre, la présentation des travaux des élèves de l'École européenne supérieure d'art de Bretagne (EESAB)
- à Rochefort, du 12 juillet au 31 décembre sur le site de l'Hôtel de Cheusses, l'exposition Pierre Loti et Gustave Viaud - Deux frères unis par la mer, à l'occasion du centenaire de la disparition de Pierre Loti
- à Toulon, de juin à décembre, l'exposition Penser l'armement de demain : la DGA, une histoire d'avenir, consacrée à la Direction générale de l'armement dans l'aire toulonnaise.

(Source : Bateaux.com)

CANAL DE PANAMA, FEU SUR UN PORTE-CONTENEURS

Le porte-conteneurs **Cape Cortia** a subi un incendie, apparemment dans la salle des machines, dans la matinée du 30 janvier, à l'approche de Balboa, dans le canal de Panama. Arrivant du Chili, le navire venait de rentrer dans le canal quand le feu a été détecté lors du passage sous le Pont des Amériques.



Les pompiers interviennent sur le Cape Cortia. (Copie écran Youtube)

Les pompiers de la ville de Panama ont été appelés et ont rapidement éteint l'incendie, qui s'est limité à la salle des machines, sans faire de blessés. Voir la vidéo :

<https://youtu.be/69PD-51HHQU>

Plus tard dans la journée, vers 16h50 UTC, le navire a accosté au terminal international de Panama, PSA, de Balboa. (Source : FleetMon)

Le porte-conteneurs Cape Cortia construit en 2017 a une capacité de 11 000 EVP et mesure 330 m de long et 48,33 m de large. Il navigue sous pavillon de Malte.

GERMAIN STOLDICK ÉLU DIRECTEUR DES PORTS DE L'ATLANTIQUE

Le 27 janvier dernier à La Rochelle, les membres de l'Association des ports de Plaisance de l'Atlantique (APPA) ont élu leur nouveau président lors de leur Assemblée Générale. Il s'agit de **Germain Stoldick**, Directeur du Port d'Arcachon, représentant le 3^{ème} port de plaisance de France en nombre d'anneaux.

Bertrand Moquay, Directeur du port de La Rochelle, Président de l'Association depuis 12 ans, n'avait pas souhaité se représenter.

C'est à l'unanimité que Germain Stoldick a été élu. Il souhaite valoriser et démontrer l'importance des ports de plaisance en tant qu'acteurs économiques incontournables du littoral Atlantique. L'association des ports de plaisance de l'Atlantique regroupe en effet 53 ports Atlantiques et 23 000 anneaux répartis entre la Loire et le Pays Basque espagnol. (Source : TVBA)

DES NOUVELLES DE LA GOLDEN GLOBE RACE

On parle peu de cette course à la voile autour du monde en solitaire sans escale et « à l'ancienne ». Fin janvier, la tête de la course approchait du Cap Horn. Mais....

Le 27 janvier en début de soirée (heure française), Simon Curwen qui était solide leader de la course a cassé le bras de liaison du régulateur d'allure de son Biscaye 36 Clara. Le skipper britannique n'a pas l'intention d'abandonner pour autant. Il se trouvait le 30 janvier à un millier de milles à l'Ouest du cap Horn. «Je continue comme ça vers le cap Horn, même si c'est vraiment très dur» expliquait-t-il. Ses deux principaux rivaux étaient à mille milles encore dans son sillage. Mais la victoire aux

Sables d'Olonne n'est pas gagnée pour eux pour autant.



Le Clara de Simon Curwen. (Photo : Bernard Gergaud)

En effet, Abhilash Tomy, le second de la course sur Bayanat, est victime d'une grave pénurie d'eau douce à bord faute d'eau de pluie récoltée à bord comme prévisible sur l'océan qu'il traverse. Conséquence de cette pénurie : il se rationne à 1 litre d'eau par jour et cuisine tous ses plats à l'eau de mer. Il dispose bien d'un dessalinisateur de secours mais sera pénalisé en cas d'utilisation.

Quant au 3^{ème}, 50 milles derrière, Kirsten Neuschäfer sur Minnehaha, elle est à son tour victime depuis plusieurs jours d'une invasion d'anatifes sur sa coque qui ralentissent considérablement sa marche. «Elle a plongé 3 h le 20 pour nettoyer le côté bâbord de son voilier, puis encore 2 h et enfin 3 h le 26 pour un total de 8 h dans l'eau», explique le directeur de course. «Le 26, elle a trouvé de nouveaux petits anatifes qui grandissaient rapidement, déjà quatre fois plus gros que la semaine précédente. La coque est maintenant propre, sauf certaines parties du safran et de la poupe. Il est probable que cette lutte se poursuivra dans les semaines à venir».



Anatifes sur la coque d'un autre concurrent : l'anglais Ian Herbert-Jones, sur son Tradewind 35 Puffin. (Photo : GGR2022)

La course est-elle totalement relancée ? Pas sûr !
(Sources : Ouest-France, Voiles et Voiliers)

Début février, on apprend finalement que Simon Curwen, actuel leader de la Golden Globe Race, va faire escale dans le port chilien de Puerto Montt pour réparer son régulateur d'allure. C'est donc la Sud-Africaine Kirsten Neuschäfer qui va prendre la tête en approche du cap Horn. Au niveau de l'Australie, elle avait commencé sa traversée du Pacifique en étant virtuellement première, grâce à une bonification de 35 h, pour sa participation au sauvetage de Tapio Lehtinen. Mais Simon Curwen avait repris le large... Après plus de 150 jours de mer, le Britannique est toujours en tête et il le restera donc tant qu'il n'aura pas posé le pied à Puerto Montt. C'est dans ce port, situé à près de 900 milles du cap Horn qu'il compte réparer son régulateur d'allure, ancêtre

du pilote automatique. (Source : Voiles et Voiliers)

UNE GOÉLETTE DE 30 M HIVERNE À BARNEVILLE-CARTERET

C'est une image parfaite pour le port, les promeneurs vont pouvoir faire de nombreuses photos tout l'hiver. La goélette **Koh-I-Nor** est amarrée, depuis le 1^{er} décembre 2022, au ponton de grande plaisance, face à l'hôtel de la Marine. En provenance d'Amsterdam, elle va hiverner à Carteret avant de repartir au printemps. Construite en acier et longue de 30 m, c'est le plus gros bateau accueilli par le port.



La goélette Koh-I-Nor au ponton. (Photo : Jacky Lebuhotel)

(Source : La Manche Libre)



La goélette Koh-I-Nor vue d'en face. (Photo : Jean-Christophe Massac)



2 vues de la goélette sous voiles.

Pour en savoir plus sur cette goélette :

<https://www.plattbodenschiff.com/fr/harlingen/koh-i-noor.htm>

BOCIMAR VA EXPLOITER LES 1^{ERS} NEWCASTLE-MAXES AU MONDE FONCTIONNANT À L'AMMONIAC

La société suisse d'énergie marine WinGD et le groupe belge de transport maritime et de technologies propres CMB.TECH ont signé un accord sur le développement de moteurs à 2 temps fonctionnant à l'ammoniac. Les sociétés ont pour objectif d'installer le moteur X72DF bi-

carburant à l'ammoniac sur une série de dix vraquiers newcastlemax de 210 000 tpl qui seront construits à Qingdao Beihai Shipbuilding en 2025 et 2026. La série de grands vraquiers commandée par la société sœur de CMB, Bocimar, à la fin de l'année dernière, sera propulsée par les moteurs à ammoniac de WinGD et sera la première de ce type basée sur la conception existante du moteur X92B de WinGD.

Dans le cadre de ce projet de développement conjoint, CMB.TECH aidera WinGD à établir son concept de moteur alimenté à l'ammoniac pour un moteur de grand alésage. CMB.TECH a une connaissance approfondie des carburants de remplacement et construit, conçoit, possède et exploite de grandes applications marines et industrielles fonctionnant à l'hydrogène et à l'ammoniac.



Vraquier Bocimar. (Image de synthèse : CMB)

Le PDG de CMB a déclaré : «*Nous pensons que l'ammoniac est le carburant sans carbone le plus prometteur pour les navires de haute mer. Notre intention est d'équiper nos navires de vrac sec, nos porte-conteneurs et nos chimiquiers de moteurs bicarburants ammoniac-diesel. La collaboration avec WinGD pour le développement des premiers moteurs à 2 temps alimentés à l'ammoniac pour notre flotte est un partenariat pionnier sur la voie de l'absence d'émissions dans le transport maritime.*» (Source : Splash247)

JUSQU'OUÙ LE CANAL DE SUEZ POURRA-T-IL AUGMENTER SES TARIFS SANS QUE LES ARMATEURS NE SOIENT TENTÉS DE PASSER PAR LE CAP ?

La décision a été prise par les autorités du canal de Suez. Depuis le début de l'année, les droits de passage par le canal ont connu une nouvelle hausse de 15%. «*Une dépense supplémentaire que les armateurs semblent ne pas du tout vouloir supporter*», indique le quotidien Les Inspirations Eco dans son édition du 1^{er} février. Solution: contourner les trafics à destination de l'Amérique du Sud.

Cité par le quotidien, l'expert en droit maritime Najib Cherfaoui confirme: «*Depuis décembre dernier, au moins 40 contournements ont été effectués par des navires de «The Alliance», dont sont membres Hapag-Lloyd, ONE, HMM (Corée du sud) et Yang Ming (Taiwan). En 2020, CMA CGM a fait de même dans le contexte de la pandémie de l'époque*». Les nouvelles hausses décidées par les autorités égyptiennes ont pour objectif de soutenir les caisses de l'État égyptien, durablement affectées par la crise économique. Au risque d'être contre-productives. «*Il faut bien garder à l'esprit que Suez ne concentre que 10% du commerce maritime international. Ensuite, l'ensemble du transbordement de la Méditerranée ne dépend que pour moitié des passages par Suez. Autrement*

dit, 50% du transbordement en mer Méditerranée est effectué par des navires qui n'empruntent pas le canal de Suez», explique-t-il. Le Maroc anticipe cela notamment avec le projet du port de Dakhla Atlantique, idéalement situé pour accueillir parfaitement le trafic passant par le cap de Bonne-Espérance. (Source : Le360)

CMA CGM PASSE COMMANDE EN CORÉE DE 12 NOUVEAUX PORTE-CONTENEURS AU MÉTHANOL

Malgré l'effondrement des taux de fret, le groupe français a commandé 12 porte-conteneurs neo-panamax de 13 000 EVP à Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE), qui contrôle les chantiers Hyundai Samho Heavy Industries, en Corée du Sud, selon Lloyd's List. KSOE a indiqué le 1^{er} février avoir remporté un contrat à 1,9 milliard d'euros pour 12 navires pour un armateur européen. Ils seront construits à Yeongam, dans le sud-ouest du pays, et livrés jusqu'en 2026.

Pour mémoire, ce combustible, pour lequel a notamment opté Maersk, émet moins d'oxydes de soufre, d'azote et de particules et peut être fabriqué en recyclant du CO₂. Ce qui peut permettre de participer à des objectifs de neutralité carbone. (Sources : Mer et Marine, The loadstar)

LA CONSTRUCTION DE GRAIN DE SAIL 2 PROGRESSE

La construction du deuxième navire de l'entreprise mormaisienne Grain de Sail, progresse rapidement au chantier vietnamien (à Hô Chi Minh-Ville) de Piriou. Elle a pris environ un mois d'avance sur le planning prévu. Toutes les pièces de coque sont assemblées sauf pour la quille et le safran.



Pose de l'étrave. (Photo : Grain de Sail)

Le bateau fera 52 m de long, pour 11 de large, avec un tirant d'air de 50 m et 1 170 m² de surface de voilure. La première traversée est programmée pour mi-janvier 2024. Elle pourra embarquer 350 tonnes de marchandises sur 238 palettes.

Grain de Sail, qui a ouvert une nouvelle chocolaterie à Morlaix et en fait construire une autre à Dunkerque, veut alimenter ses usines à 100% avec ses voiliers. Avec un besoin de 1000 tonnes par an, il a donc fallu concevoir un deuxième navire, plus grand, en s'appuyant sur le retour d'expérience du prototype. Cette nouvelle unité doit servir de tête de série d'une future flotte standardisée.

(Source : Mer et Marine). Voir la construction :

<https://www.youtube.com/watch?v=S3-XCMqSufA&t=8s>

UN PORTE-CONTENEURS MSC GÉANT S'ÉCHOUE DANS LE DÉTROIT DE SINGAPOUR

Le porte-conteneurs **MSC Faith** s'est échoué vers 20h00 heure locale le 31 janvier dans le détroit de Singapour, à mi-chemin entre Singapour et les îles Riau, peu après avoir quitté Singapour à destination de Yantian, en Chine. A 10h50 LT le 1^{er} février, il était toujours dans la même

position, avec des remorqueurs travaillant autour de lui. Courte vidéo montrant le navire échoué :

<https://youtu.be/BV3kVA1EUEA>



Le MSC Faith échoué à proximité du phare situé sur un îlot au NNW de l'île de Pulau Sambu. (Photo : KSOP Tanjung Balai Karimun)

Le navire a finalement été renfloué en milieu de journée et déplacé vers un mouillage au large de l'île indonésienne de Batam pour y être inspecté.

Les autorités indonésiennes ont déclaré que le porte-conteneurs s'était échoué dans des eaux d'une profondeur de 8 m. Selon certains rapports, le navire avait un tirant d'eau de 12 m. L'échouement s'est produit à l'extérieur de la voie de navigation. Toujours selon les autorités locales, le navire aurait rencontré une mer agitée en traversant le détroit de Malacca, a dû ralentir en raison de l'état de la mer et a été poussé hors de sa route par de forts courants.

D'après les résultats de la vérification de l'état du navire et des relevés sous-marins, aucune fuite ou fissure sous-marine n'a été constatée, aucun dommage et aucun déversement d'hydrocarbures n'a été observé. (Sources : The Maritime Executive, FleetMon, TradeWinds)

UN CARGO JAPONAIS CHAVIRE ET SOMBRE APRÈS UNE COLLISION

Deux petits cargos japonais sont entrés en collision alors qu'ils traversaient le détroit de Kurushima dans la mer intérieure de Seto dans la nuit du 2 février. L'un des navires a chaviré puis coulé. Trois membres de l'équipage ont été retrouvés, tandis que les recherches se poursuivaient pour retrouver le capitaine et le second du navire, tous deux portés disparus. Le second cargo a été endommagé mais a pu rentrer au port sans que les 4 membres d'équipage à bord ne soient blessés.



Le Seiryu chaviré et partiellement coulé. (Photo : Japan Coast Guard)

Les deux navires se trouvaient près de l'entrée ouest du détroit de Kurushima au moment de la collision. Le cargo **Seiryu**, de 2 100 t de port en lourd, transportant une cargaison de calcaire, avait quitté le port de Tsukumi et, après une escale à Hiroshima, approchait du détroit en

après une escale à Hiroshima, approchait du détroit en direction du port de Fukuyama où il devait arriver le 3 février. Les garde-côtes pensent que le cargo **Koei Maru**, d'une capacité de 1 700 t de port en lourd, sortait du détroit en provenance d'Osaka. Le dernier relevé AIS indique que le Seiryu se déplaçait à environ 10 nœuds lorsqu'il semble avoir été heurté par la proue du Koei Maru. Le Seiryu a chaviré et a ensuite sombré.



La photo prise le 3 février 2023 montre la coque endommagée du Koei Maru après la collision. L'ancre tribord semble avoir disparu. (Photo : Bureau des gardes-côtes d'Imabari)

Les vidéos prises sur place et plus tard dans le port d'Imabari montrent que la proue du Koei Maru a subi d'importants dégâts lors de la collision. Une équipe spéciale de sauvetage était sur les lieux et effectuait également une étude sous-marine à l'intérieur du navire coulé. Jusqu'à présent, ils n'ont trouvé aucun signe des 2 officiers disparus.

Les 2 vidéos publiées début février ne sont plus disponibles.

Le 6 matin, les plongeurs de la Garde côtière japonaise ont trouvé un corps dans la timonerie du navire, à environ 60 m sous la surface. Les garde-côtes ont déclaré qu'ils travaillaient toujours à confirmer l'identité de la dépouille. Le corps a finalement été identifié comme étant celui du Capitaine de 63 ans.

(Source : The Maritime Executive)



Le Seiryu, construit en 1997, long de 74 m et large de 14,60 m pour un port en lourd de 2 100 t. (Photo : MarineTraffic)



Le Koei Maru, vu le 04/03/2022, construit en 2012, long de 74,3 m et large de 12 m pour un port en lourd de 1700 t. (Photo : MarineTraffic)

SAINT-BARTHÉLEMY, ÉCHOUAGE D'UN CARGO À GUSTAVIA

Un cargo de 108 m de long, le **Mimer**, s'est échoué à Gustavia, à Saint-Barthélemy, en pleine nuit, vers 23h30, le 3 février 2023. Le navire, en provenance de Phillipsburg, à Saint-Martin, a terminé sa course au Sud du port de commerce, à l'entrée du bassin intérieur du port de plaisance.

Heureusement, le pire a été évité, puisqu'il semble qu'il n'y ait pas eu de pollution, les nombreux navires présents au mouillage de chaque côté du chenal (dont des méga-yachts) n'ont pas été touchés et, côté infrastructures, l'enrochement touché n'a pas été endommagé. Aucune victime n'a été signalée. Le bateau, quant à lui a été légèrement atteint au niveau de son bulbe, à l'avant.

Une enquête de la Direction de la Mer a tout de même été ouverte, pour comprendre les causes de cet accident surprenant, dans la mesure où l'équipage du navire concerné, battant pavillon finlandais et affrété par CMA-CGM, est habitué des lieux.



L'étrave du Mimer reposant sur les rochers. (Photo : RS)



Le Mimer échoué en pleine nuit alors qu'il aurait dû être au mouillage. (Photos : Journal de Saint-Barth et RS)

Le port de commerce de l'île étant fermé de 18h00 à 6h00 (sauf situation exceptionnelle), les navires ont obligation de mouiller au large, en attendant de pouvoir y accéder, avec le concours d'un pilote local ; une règle qui concerne en particulier tous les bâtiments de plus de 100 m. Pourtant, sans que l'on sache encore pourquoi, le Mimer a poursuivi sa trajectoire en ligne droite, jusqu'à atteindre la côte.

Après plusieurs autres tentatives infructueuses, à marée basse, le Mimer a finalement été dégagé, vers 6h00 du matin, le 4 février, avec le concours d'un remorqueur envoyé depuis Saint-Martin. Ramené à quai, il a pu ensuite décharger ses marchandises. (Source : Guadeloupe 1ère)

2 vidéos montrant l'accident avec le Mimer qui arrive à bonne allure et le déséchouage à l'aide du remorqueur venu en urgence de la partie néerlandaise de Saint-Martin : <https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/saint-barthelemy/saint-barthelemy-echouage-d-un-cargo-a-gustavia-1363630.html>

EMBARGOS, PÊCHE ILLÉGALE - QUAND LES NAVIRES DEVIENNENT INTRAÇABLES

Enfreindre un embargo pétrolier, pêcher sans autorisation... Pour mener des activités illégales en toute quiétude, des navires manipulent leurs coordonnées GPS afin de dissimuler leur vraie localisation. Au risque de mettre en danger la sécurité maritime.

«Nous avons observé récemment la diffusion de faux trajets par des pétroliers, apparemment dans le but d'éviter les conséquences des sanctions américaines et européennes» contre le pétrole russe, a déclaré à l'AFP l'analyste Bjorn Bergman, auteur de plusieurs rapports sur le sujet pour les ONG Sky Truth et Global Fishing Watch (GFW).

«Le monde maritime est probablement en train d'entrer dans une période de pratiques maritimes trompeuses sans précédent», pointe-t-il dans une note publiée en décembre 2022 décrivant l'itinéraire réel et fictif d'un pétrolier russe en Méditerranée.

Comme tous les navires de jauge supérieure à 300, ce pétrolier de 138 m de long était tenu de signaler sa position en permanence, via un système d'échange de données entre navires. Baptisé AIS (Automatic identification system), ce dispositif a été rendu obligatoire par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 2004.

Basé sur l'échange automatisé de communications par radio, puis via des satellites, il permet une localisation en temps réel des navires. La position de centaines de milliers de bateaux est ainsi accessible au grand public sur des sites internet comme MarineTraffic.com ou VesselFinder.com.

Les agences de renseignements, les armateurs et les assureurs s'en sont emparés pour suivre leur flotte depuis la terre ferme.

A l'origine, «l'AIS a été conçu comme un système anti-collision puis c'est devenu un système de surveillance grâce aux satellites», souligne un chercheur spécialisé sur cette thématique. D'autant que l'AIS ne transmet pas seulement la position du navire mais peut aussi dévoiler sa vitesse, son cap, son tirant d'eau, le type de cargaison ou la destination.

Or, «le contexte de guerre (avec l'Ukraine, par exemple) est propice aux falsifications», souligne le même chercheur, qui précise que «la technique de falsification n'est pas difficile d'accès». La méthode la souvent utilisée consiste pour un navire à couper purement et simplement son AIS. Mais elle est facile à détecter et éveillera rapidement la suspicion. C'est pourquoi des falsifications plus élaborées ont vu le jour, faisant apparaître un bateau à un endroit alors qu'il se trouve ailleurs.

Spécialisée dans l'intelligence artificielle, le cabinet israélien Windward a ainsi identifié en avril 2021 des «anomalies» dans l'itinéraire du pétrolier Berlina (sous pavillon chypriote), avec des mouvements «physiquement impossibles pour un navire de cette taille», comme un virage à 180° en 2 minutes. Après recoupement par images satellites, Windward a révélé que le pétrolier était en réalité en train de charger du pétrole au Venezuela (sous embargo américain), pendant que son signal AIS le montrait

faisant des zigzags dans la mer des Caraïbes. Depuis cette découverte, Windward a mis au jour, grâce à ses algorithmes, quelque 600 falsifications de localisation du même type, dont plus de la moitié près de l'Iran (sous sanctions internationales).

Retrouvez la totalité de l'article avec le lien :

<https://marine-oceans.com/actualites/embargos-peche-illegale-quand-les-navires-deviennent-intracables/>

UN TRANSPORT DE VOITURES CORÉEN EN FEU PENDANT 4 JOURS

Le 4 février, le transporteur de voitures **Ah Shin** a été signalé comme étant en feu en mer de Chine méridionale, au large des côtes du Vietnam. L'analyse des relevés AIS indique que le feu aurait commencé vers midi le 3 février, mettant le navire en panne pendant plusieurs heures. Il a repris la route depuis l'après-midi du 4 février, en direction de Vung Tau. L'**Ah Shin**, venant d'Incheon en Corée du sud avec 4530 voitures et se dirigeait vers Singapour. Le 5 février, le navire est observé à environ 20 milles au sud de Vung Tau, au large du mouillage extérieur de ce port. Un fonctionnaire vietnamien, qui a demandé à rester anonyme, a déclaré le 5 février que la mer agitée et les fortes vagues avaient empêché les sauveteurs d'approcher le navire. En effet, il n'y a pas de moyens extérieurs autour du transport de voitures qui continue à lutter seul contre le sinistre.

À 7 h 30 heure locale le 6 février, le **Ah Shin** est toujours au large de Vung Tau, le feu ne serait pas encore maîtrisé. Le navire aurait utilisé tout le CO₂ dont il disposait pour son système de lutte contre l'incendie, mais le feu ferait toujours rage dans les ponts garages, avec beaucoup de fumée. Le **Ah Shin** a déjà développé une gîte sur tribord. Les 21 membres de l'équipage entièrement russe sont toujours à bord.



Le Ah Shin, toujours bien seul, a pris de la gîte mais ne semble plus dégager de fumée.

Le **Ah Shin** a finalement jeté l'ancre au mouillage de Vung Tau dans la matinée du 7 février. Il n'y a pas de feu ouvert, mais l'équipage et les pompiers pensent qu'il y a encore des points fumants, en particulier des batteries électriques. Les ponts garages sont clos et remplis de gaz toxiques, de sorte que leur inspection est impossible à ce stade. Du CO₂ supplémentaire est nécessaire pour continuer à remplir les espaces cargaison. Les autorités et l'armateur ont coordonné les plans de lutte contre l'incendie, y compris le déploiement d'équipes de pompiers, d'équipements spéciaux et de volumes supplémentaires de CO₂. Le feu aurait commencé à se propager à partir des huitième, neuvième et dixième ponts du navire qui en compte 12.

L'équipage puis les pompiers ont mis près de quatre jours à combattre l'incendie dans plusieurs compartiments du navire avant que les autorités maritimes puissent monter à bord et enquêter sur les zones du navire où se trouvaient les véhicules, ont déclaré les responsa-

bles. Le navire a finalement été remorqué dans le port de Vung Tau le 7 février, alors que certaines des zones touchées étaient encore incandescentes, ont déclaré les responsables du port.

Aucun blessé n'a été signalé parmi les 21 membres d'équipage du navire.

L'incendie d'une batterie de véhicules électriques serait au cœur de l'enquête sur les causes de l'incendie, ont déclaré les pompiers le 10 février. (Sources : FleetMont, Energy Storage Journal, Splash247)

FIN DE L'AVENTURE POUR L'ENTREPRISE NOSTOS MARINE À SAINT-MALO

Long de 55 m par 12 m de large, le **Southern Liner** était arrivé quai Saint-Louis le 13 janvier 2022 pour «un projet un peu fou», présenté alors par Pierre Vennin le lendemain. Avec son associé, Thibaut Eude, il avait créé un nouvel armement maritime, Nostos Marine, dans le but d'assurer des liaisons fret régulières, vers les îles anglo-normandes.

Leur navire, qu'ils étaient allés acheter en Norvège et faisait état de quarante années de service, répondait bien à la demande, équipé d'un monte-charges et capable de transporter 600 palettes, soit 800 tonnes de marchandises.



2 vues du Southern Liner à quai. (Photos : Mer et Marine et Ouest-France)

Un équipage de cinq marins avait été constitué, de premières traversées effectuées, explique Thibaut Eude, ne souhaitant pas s'étendre davantage sur l'aventure, qui a pris fin le 8 novembre 2022. Date à laquelle Nostos Marine, qui ambitionnait une autre liaison avec les îles anglo-normandes, au départ de Granville cette fois, a été placée en liquidation judiciaire.

Si le **Southern Liner** est toujours à quai le 6 février 2023, rien ne dit qu'il poursuivra les traversées à destination des îles anglo-normandes, initiées en 2022. Le **Southern Liner** est entre les mains du liquidateur et devrait être vendu. (Source : Ouest-France)

UN NAVIRE DE LA GENDARMERIE SE RETOURNE EN MER À LEUCATE

En milieu d'après-midi le 6 février, un navire de la briga-

de nautique de gendarmerie s'est retourné à la sortie du port de Leucate, dans l'Aude, pour des raisons encore indéterminées.

La SNSM est alors intervenue pour secourir trois militaires. L'opération se serait bien déroulée permettant aux gendarmes d'être bien pris en charge. Des opérations de renflouage du navire ont été observées en fin de journée. (Source : L'Indépendant)

FINSULATE PROTÈGE LA COQUE DES NAVIRES ET LA BIODIVERSITÉ MARINE

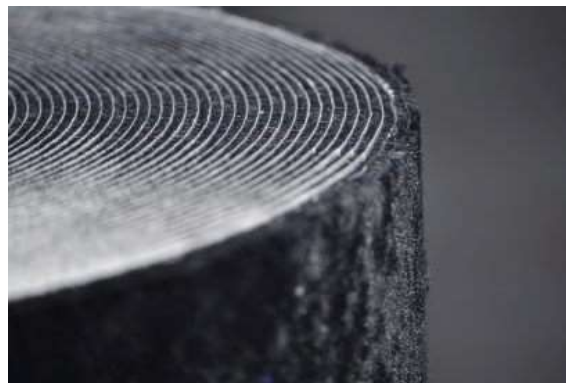
Inspiré des piquants des oursins, le revêtement antifouling de la société Finsulate permet d'éviter l'application de peintures chimiques destructrices pour la vie aquatique. Une solution primée lors du concours Ocean Pitch Challenge.

Après quelque temps en mer, en mouvement ou à quai, tout navire embarque invariablement son lot de passagers clandestins. On ne parle pas ici d'êtres humains, mais d'une véritable colonie hétéroclite d'organismes marins, bactéries, algues ou coquillages, venant se fixer sur la coque des navires et l'encrassant jour après jour. Au bout d'un moment, cette accumulation forme des aspérités et autres bosses sur la structure du navire, augmentant son poids tout en réduisant son aérodynamisme, sa vitesse et entraîne de fait une surconsommation de carburant pour ceux qui sont propulsés par des moteurs. Avec le temps, le phénomène, désigné par l'anglicisme "fouling", risque d'abîmer durablement la coque.

Afin de résoudre ce problème, la plupart des navires sont équipés d'un système antifouling. Selon l'Office national de la biodiversité (ONB), 90 % du marché mondial de cette protection repose sur des peintures chimiques, appliquées sur la coque et destinées à repousser les organismes qui souhaitent s'y accrocher. A cause de leur durée de vie plutôt médiocre, moins d'un an souvent, les navires doivent faire l'objet d'une maintenance régulière pour renouveler leur protection. Résultat : c'est quelques 100 000 tonnes de peinture antifouling qui sont employées chaque année dans le monde, dont 20 000 tonnes en Europe.

Cependant, ces peintures regorgent d'éléments métalliques et toxiques, comme le zinc, le cuivre et autres fongicides, algicides ou bactéricides. Et ces éléments mortels pour la biodiversité - c'est après tout leur fonction - ne se contentent malheureusement pas de rester sagement sur la coque, mais se diffusent dans l'océan. Une étude du réseau Econav, citée par l'OFB, estime que chaque mètre carré de coque contient en moyenne 15 grammes de biocide, et qu'un seul gramme de ce produit pollue 10 000 m³ d'eau. Sans compter que, selon une étude menée par l'université allemande d'Oldenbourg, le revêtement antifouling jouerait également un rôle majeur dans la pollution aux microplastiques. Bref, il devenait urgent de trouver une solution alternative plus respectueuse de l'environnement. C'est ainsi qu'est née, en 2008 aux Pays-Bas et en 2018 en France, l'entreprise Finsulate, qui s'inspire de la nature pour mieux combattre ses effets délétères....

Au milieu des années 2000, Rik Breur met au point un revêtement adhésif à coller sur la coque des navires, composé de millions de microfibres de quelques millimètres, reproduisant le rôle des piquants des oursins. C'est comme une seconde peau du navire qui empêche de manière mécanique, et non plus chimique, les organismes marins de venir se fixer à la coque.



Finsulate est un revêtement adhésif à coller sur la coque des navires, composé de millions de microfibres de quelques millimètres, reproduisant le rôle des piquants des oursins. (Photo : Finsulate)

Retrouvez la totalité de l'article avec le lien :

<https://planete.lesechos.fr/solutions/finsulate-protège-la-coque-des-navires-et-la-biodiversité-marine-16399/>

LA MARINE AMÉRICAINE PUBLIE LES PREMIÈRES PHOTOS DES DÉBRIS DU BALLON ESPION CHINOIS

Une équipe de l'Explosive Ordnance Disposal Group 2 (en français : NEDEX - neutralisation, enlèvement, destruction des explosifs) a récupéré le tissu du ballon lui-même le 5 février, selon les images fournies par l'U.S. Fleet Forces Command.

Le reste des débris de la charge utile d'une tonne du ballon est dispersé sur une vaste zone du fond marin, et des équipes de plongeurs s'efforcent de trouver et de récupérer les morceaux à des fins de renseignement, avec divers engins sous-marins.



(Photos : US Navy / Fleet Forces Command)

On rappelle qu'avant d'être abattu, le ballon chinois a survolé la partie continentale des États-Unis, de l'Intermountain West au Sud-Est, à une altitude d'environ 60 000 pieds. Il est d'abord arrivé au-dessus des îles Aléoutiennes et a traversé les Territoires du Nord-Ouest du Canada avant de revenir dans l'espace aérien américain au-dessus de l'Idaho. Selon les autorités, il a traversé le

Montana et est passé à proximité de la base aérienne de Malmstrom, un site de lancement stratégique de missiles balistiques intercontinentaux. (Source : The Maritime Executive)

LES CAMPAGNES PRIORITAIRES DE L'IFREMER MAINTENUES MALGRÉ LE COÛT DU CARBURANT

Des craintes pesaient au début de l'été 2022 sur les missions océanographiques de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), à cause du renchérissement du carburant. Finalement, toutes les campagnes prioritaires de 2022, et même jusqu'à début 2023, ont pu être menées.

Concernant 2023, l'assurance contractée fin 2022 se fait sur la base des prix élevés de 2022 mais le ministère de l'Enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation a décidé d'abonder de façon exceptionnelle, à hauteur de 7 M€, le budget de la flotte. Celle de l'Ifremer a été particulièrement dotée. Ce qui devrait permettre d'assurer également les campagnes prioritaires.

(Source : Le Télégramme)

CMA CGM CHARGÉ DE LA LOGISTIQUE DES JOP 2024

CMA CGM a été choisi comme partenaire officiel de transport et de logistique des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Avec ses filiales Ceva Logistics et CMA CGM Air Cargo, le groupe marseillais sera chargé de toutes les opérations de transport international (maritime et aérien) de l'ensemble des biens, équipements et matériels pour les différentes délégations. Le marché comprend le courtage en douane. L'entreprise assurera en outre le transport routier et fluvial ainsi que la mise à disposition et exploitation des surfaces logistiques nécessaires aux opérations de Paris 2024 en France métropolitaine et dans les Outre-Mer. (Source : Journal de la Marine Marchande)

SIX MARINS MEURENT SUR UN PÉTROLIER AU LARGE DU NIGERIA

Six marins sont morts après un accident à bord du transporteur de produits raffinés **Halima**, le 3 février.

Les 6 hommes pourraient avoir été asphyxiés, une opération de nettoyage des cuves étant en cours quand l'alerte a été donnée.

Les marins ont pu être évacués le même jour et transportés à l'hôpital, mais les six membres d'équipage n'ont pas pu être sauvés.

L'**Halima**, navire de 19 400 t de port en lourd, sous pavillon du Liberia, a été construit en 2002. Opéré par la société nigérienne Transpecific shipping, il est arrivé dans l'après-midi du 6 février à quai au port de Lagos.

(Source : Le Marin)

STELLANTIS, L'ORÉAL ET CMA CGM ENTRENT AU CAPITAL DE NETZERO

Les 3 sociétés vont entrer au capital de la startup climatique française NetZero, spécialisée dans la capture et la séquestration du carbone atmosphérique, qui a réalisé une levée de fonds de 11 millions d'euros. Le modèle de NetZero prévoit que le carbone contenu dans les déchets agricoles sera capturé par pyrolyse pour fabriquer du **biochar**, qui sera ensuite séquestré dans les sols dont la fertilité est augmentée d'autant.

Le biochar est une sorte de charbon obtenu à partir de déchets agricoles non valorisés, et utilisé comme engrais

pour les sols, l'une des seules solutions reconnues par le GIEC comme «capable de retirer du carbone de l'atmosphère pour des centaines d'années».

En savoir plus avec : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/transitions-ecologiques/stellantis-l-oreal-et-cma-cgm-entrent-au-capital-de-netzero-start-up-specialisee-dans-la-sequestration-du-carbone-950996.html>

(Source : La Tribune)

LE PLUS GRAND DRONE SOUS-MARIN DU MONDE EST EN COURS DE CONSTRUCTION EN ALLEMAGNE

Alors que le dernier sous-marin de la classe Typhoon est retiré du service, un autre géant sous-marin commence à être construit. Le MUM (Modifiable Underwater Mothership – navire-mère sous-marin modulable) allemand sera le plus grand véhicule sous-marin autonome au monde.

Les véhicules sous-marins sans équipage (UUV - unmanned underwater vehicles) sont de plus en plus grands. Les derniers modèles, introduits aux États-Unis, en Grande-Bretagne, en Chine et ailleurs, sont plusieurs fois plus grands que la plupart des modèles courants déjà en service. La taille s'accompagne d'une capacité et d'une flexibilité accrues. Mais elle ajoute également de la complexité. C'est pourquoi on peut dire que l'évolution des UUV est jusqu'à présent plus lente que celle de leurs cousins aériens. Pourtant, les mers changent.

Le constructeur naval allemand TKMS (Thyssenkrupp Marine Systems) s'apprête à lancer la construction de son drone sous-marin MUM. Ce drone est beaucoup plus grand que tous les autres types connus. L'assemblage du prototype MUM devrait commencer au cours de l'été. La longueur totale du prototype sera d'environ 25 m. À première vue, cette longueur est à peu près la même que celle de l'Orca XLUUV (extra-large uncrewed underwater vehicle) de la marine américaine, avec la section de charge utile étendue de ce modèle. Mais de la même manière que le célèbre sous-marin russe de la classe Typhoon était beaucoup plus grand que le sous-marin de même longueur de la classe Ohio de la marine américaine, l'UGM est deux fois plus large. TKMS parle d'une conception de type "poisson plat".

L'un des avantages de la configuration large est d'accroître la stabilité en surface. Dans son rôle civil, il n'est pas prévu qu'il passe du temps à la profondeur de périscope, mais qu'il soit, soit en profondeur et entièrement immergé, soit en surface. La largeur permet également de monter la voile, qui est elle-même modulaire, d'un seul côté. D'autres XLUUV n'ont pas de voile, mais le MUM est bien sûr dans une autre catégorie en termes d'échelle.



Le MUM sera le dernier véhicule sous-marin sans équipage lorsqu'il sera mis à l'eau. Concept unique, il est plus long et deux fois plus large que tous les modèles connus du public. (Image : TKMS)

La coque intérieure est construite à partir de sections dont les dimensions correspondent à celles de conteneurs maritimes de 10 ou 20 pieds. D'autres XLUUV, notamment les modèles britanniques et australiens, sont également conçus en fonction de la taille des conteneurs maritimes. Mais ces derniers sont dimensionnés pour tenir à l'intérieur, alors que le MUM est construit autour d'eux. Il s'agit d'un concept unique dans le monde des sous-marins, qui facilite également leur transport lorsqu'ils sont divisés en plusieurs sections.

TKMS l'a conçu comme un projet civil. Il s'agit essentiellement d'un grand UUV flexible, modulable, capable d'incorporer des charges utiles définies par l'utilisateur. En raison de sa taille et de son système d'alimentation, il excelle avec des charges utiles comparables, lourdes et gourmandes en énergie, qui ne peuvent être transportées par des embarcations plus petites. Les rôles potentiels comprennent les services offshore tels que l'inspection, l'entretien et la réparation. Il peut également contribuer à l'exploration des champs pétroliers et gaziers offshore, ou des minéraux marins. Dans ce cadre, il pourrait prélever des échantillons de carottes à l'aide d'une foreuse ou participer à la prospection sismique. Les missions peuvent également inclure l'application de la loi, comme l'inspection des infrastructures nationales stratégiques.

Bien que de nature civile, il ne fait aucun doute que les marines suivront de près son développement.



Le MUM dans ses variantes militaires : Poseur de mines, chasseur tueur et éclaireur/renseignement. Présenté pour la première fois à la NEDS 2019 (NIDV Exhibition Defence and Security - NIDV (Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid) : Fondation industrielle néerlandaise pour la défense et la sécurité.

La charge utile est plus importante que celle des autres modèles. Il pèse environ 10 tonnes dans l'eau et a la taille d'un conteneur maritime de 20 pieds. Cela permet de placer plusieurs UUV, véhicules télécommandés (ROV) ou objets plus petits au fond de la mer.

Le prototype sera propulsé par une pile à hydrogène AIP (air independent power). Celle-ci produira une puissance nominale d'environ 80 kW et sera complétée par des batteries lithium-ion pour les charges de pointe. Cette puissance est suffisante pour les capteurs et les charges utiles mécaniques, ainsi que pour les deux hélices con-

trarotatives.

Le MUM est un projet intéressant dont on parle depuis un certain temps. Mais à mesure qu'il s'approchera de la phase de prototypage, il deviendra un projet de premier plan qui méritera l'attention.

A noter que ces engins sont toutefois complexes à développer, limitant le nombre de pays concepteurs.

(Source : Naval News.com)

UN PROCÉDÉ CHIMIQUE RÉCEMMENT DÉCOUVERT PERMET DE RECYCLER TOUTES LES PALES D'ÉOLIENNES EXISTANTES

Un nouveau procédé chimique découvert dans le cadre d'un projet mené par Vestas élimine la nécessité de modifier la conception ou la composition du matériau utilisé pour les pales d'éoliennes afin de les rendre recyclables, car il permet de décomposer les pales à base d'époxy en matières premières qui peuvent être réutilisées pour fabriquer de nouvelles pales d'éoliennes ou être utilisées à d'autres fins.

Le fabricant d'éoliennes vient de dévoiler ses projets visant à transformer le processus de désassemblage chimique récemment découvert en une solution commerciale, en s'associant avec Olin, un fabricant d'époxy et l'un des partenaires de projet de Vestas, et Stena Recycling, un spécialiste du recyclage. Une fois que la solution sera au point, il ne sera plus nécessaire de revoir la conception des pales, ni de mettre en décharge les pales à base d'époxy lorsqu'elles sont mises hors service, a déclaré Vestas.

Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://www.offshorewind.biz/2023/02/08/newly-discovered-chemical-process-renders-all-existing-wind-turbine-blades-recyclable/#>

VÉRITABLE CALYPSO DE L'EXPLORATION SOUS-MARINE, LE MINIBEX PARÉ POUR DE NOUVELLES MISSIONS

L'emblématique navire d'exploration sous-marine, le **Minibex** a été remis à l'eau à Lorient début février. Lancé en 1987 à Marseille pour assurer les missions de la Comex, il appartient aujourd'hui à l'entreprise lorientaise Ship as a service (**SAAS**), qui a fait l'acquisition de la branche marine de la Comex en 2020.

Mis au sec en décembre 2022, le navire d'exploration, de recherches, de mesures et d'essais Minibex a retrouvé son élément le 6 février 2023 après un gros chantier hivernal. Ce navire, battant pavillon français, est armé et exploité par SAAS, compagnie spécialisée dans les opérations maritimes clé-en-main.



Long de 30 m, le Minibex est équipé d'un puits central, d'un portique arrière basculant et de puissants treuils pour mettre à l'eau et récupérer toutes sortes d'engins jusqu'à 3 000 mètres

de profondeur. (Photo : Ouest-France)

Pensé comme une plateforme très polyvalente dédiée à l'acquisition de données en mer et aux missions d'exploration de l'environnement marin et sous-marin, il a adopté sa nouvelle livrée, évoquant son implication réitérée dans les projets de la Croissance Bleue.

Au programme : exploration des Grands Fonds Marins, campagnes bathymétriques et géophysiques, inventaires de la flore et la faune marine, opérations sous-marines spéciales, inspections d'ouvrages immergés, caractérisation de sites en vue de l'implantation de parcs EMR, essais en mer et qualifications d'équipements et systèmes complexes. (Sources : Ouest-France, Cluster Maritime Français)

LE NOMBRE DE CAS D'ABANDON D'ÉQUIPAGE ATTEINT UN NOUVEAU RECORD EN 2022

Plus de 1 682 marins provenant de 103 navires ont été laissés à l'abandon. Selon **RightShip**, 2022 est la pire année jamais enregistrée pour les cas d'abandon de marins.

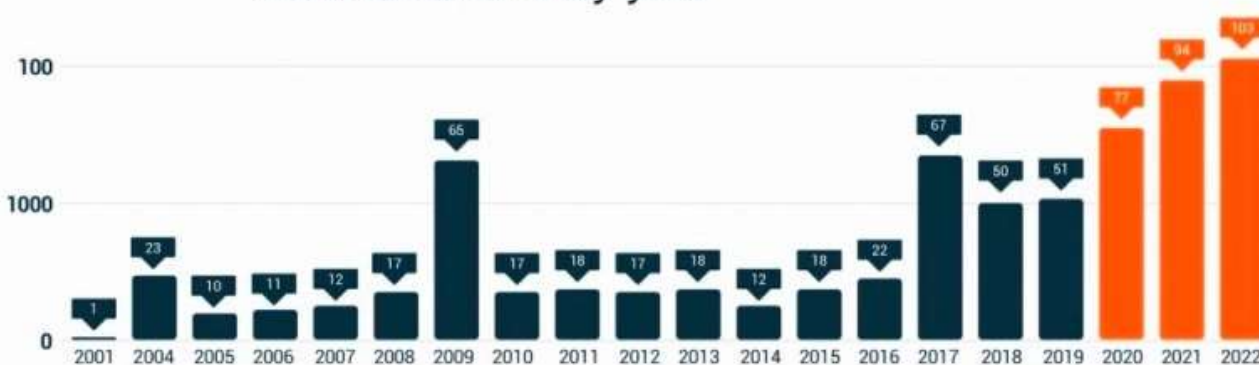
Après cinq années d'augmentation constante, les cas d'abandon ont continué à monter en flèche, la pandémie de Covid et les abandons dus aux conflits étant les principaux moteurs de cette hausse. Les 103 navires et 1682 marins abandonnés en 2022 portent à 9 925 le nombre total d'abandons enregistrés au cours des 20 dernières années.

Ces directives visent à faire face à l'augmentation significative des cas d'abandon d'équipages signalés à l'OIT, qui sont passés de moins de 20 cas par an entre 2011 et 2016, à 40 en 2019, 85 en 2020, 95 en 2021 et 114 cas à la mi-décembre 2022. Les directives visent à améliorer la coordination entre les pays, y compris les États du pavillon, les États du port, les États dont les gens de mer sont ressortissants ou résidents, et les États dans lesquels les services de recrutement et de placement opèrent, afin de résoudre plus rapidement les cas d'abandon, notamment en faisant en sorte que les gens de mer soient payés et rapatriés auprès de leur famille.

Les nouvelles directives s'appuient sur les normes internationales du travail de l'OIT, notamment la convention du travail maritime, 2006, telle que modifiée (CTM, 2006, MLC en anglais), y compris ses amendements les plus récents, sur une résolution conjointe OIT-OMI adoptée en 2001, sur les cadres et accords internationaux de l'OMI, ainsi que sur les tendances et évolutions pertinentes de la législation et des pratiques régionales et nationales.

En vertu de la CTM, 2006, les États du pavillon - pays où les navires sont immatriculés et/ou dont les navires battent le pavillon - doivent veiller à ce qu'un système de garantie financière soit en place pour les navires battant ce pavillon. Les nouvelles directives encouragent les États du pavillon à vérifier, au moins une fois par an, la validité de cette garantie financière. Les États du port

Abandonment by year



Source: RightShip

Les pays les plus touchés par les abandons en 2022 sont les Émirats Arabes Unis, l'Espagne et la Turquie.

Les dernières données recueillies par RightShip montrent que les sommes non versées aux marins abandonnés s'élèvent à 40 millions de dollars.

RightShip identifie déjà les navires coupables d'abandon liés à une entreprise dans la plateforme RightShip.

«*Nous ne pouvons pas et ne voulons pas les recommander à nos clients pour des voyages et nous les jugeons inacceptables au cours du processus de contrôle*», a déclaré le Pdg de RightShip, décrivant l'abandon des marins comme «*l'impitoyable capitalisme*».

De nouvelles mesures visant à améliorer les conditions des marins, y compris ceux qui ont été abandonnés, ont été adoptées lors d'une réunion en décembre à laquelle ont participé les gouvernements et les organisations de travailleurs et d'employeurs du secteur maritime.

Des directives sur la manière de traiter les abandons de marins ont été adoptées par un groupe de travail tripartite conjoint de l'Organisation internationale du travail (OIT) / Organisation maritime internationale (OMI).

sont encouragés à accorder une attention particulière à cette garantie financière lors de leurs inspections des navires étrangers qui visitent leurs ports. Les États où opèrent les services de recrutement et de placement sont également invités à vérifier régulièrement que ces services comportent un système permettant d'assurer la protection des gens de mer qu'ils recrutent et placent.

Les nouvelles recommandations définissent les procédures à suivre par les États si un armateur ne s'acquitte pas de son obligation d'organiser et de couvrir le coût du rapatriement des marins, les salaires impayés et les autres droits contractuels, ainsi que la satisfaction des besoins essentiels, y compris les soins médicaux. Dans ces circonstances, les gens de mer sont alors considérés comme abandonnés. Ces procédures comprennent l'élaboration, en coopération avec les organisations de gens de mer et d'armateurs, de procédures opérationnelles standard nationales (SOP - standard operating procedures) pour définir explicitement les responsabilités et les obligations de l'autorité compétente et les rôles à jouer par les différentes parties prenantes nationales.

Ces parties prenantes comprennent les conseils nationaux de protection des gens de mer, les agences maritimes, les organisations de gens de mer et d'armateurs, les organisations de protection des gens de mer, les services de recrutement et de placement des gens de mer, etc...

La réunion OIT-OMI a également discuté de l'importance de la base de données conjointe OIT-OMI relative aux marins abandonnés, et de la nécessité de la mettre à jour et de l'améliorer.

L'Abandoned Seafarer Log (Registre, journal des marins abandonnés), un bulletin trimestriel qui dresse la carte des abandons de marins dans le monde, met en évidence les points chauds sur la planète, notamment les EAU. (<https://abandonedseafarermap.cargo.site/Map-Clear-View-1>)

Les lecteurs de Splash peuvent trouver les noms de tous les navires abandonnés dans le monde via la base de données de l'OIT : [Le lien pour accéder à cette base de données se trouve en bas de la page 89, la dernière de ce numéro.](#)

On rappelle que l'Organisation maritime internationale (OMI) définit l'abandon comme lorsqu'un armateur ne couvre pas le coût du rapatriement d'un marin et ne paie pas les salaires pendant au moins deux mois, a laissé les marins sans entretien ni soutien, ou rompt les liens avec l'équipage.

Retrouvez le rapport de RightShip avec le lien : https://rightship-foleon-com.translate.google.com/2023-seafarer-abandonment-report-by-rightship/2023-seafarer-abandonment-report-by-rightship/rightship-drives-change?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=fr&_x_tr_hl=fr&_x_tr_pto=sc
<https://rightship-com>

(Sources : Splash247, RightShip, Hellenic Shipping news)

DE NOUVEAUX MOUILLAGES POUR DE MEILLEURES DONNÉES SUR L'Océan ATLANTIQUE SUD

Deux nouveaux mouillages instrumentés ont été déployés au large de la côte orientale de l'Amérique du Sud dans le cadre d'un effort international visant à mieux comprendre les courants et les écosystèmes dans une région de l'océan Atlantique Sud où les données sont rares.

Mis en service par les projets iAtlantic et TRIATLAS, financés par l'UE, les mouillages scientifiques contribuent à la réalisation des objectifs définis dans la déclaration de Belém, une déclaration commune sur la recherche dans l'océan Atlantique entre l'UE, le Brésil et l'Afrique du Sud. Ils contribuent également à l'exécution des accords bilatéraux entre l'UE et d'autres pays. Les mouillages mesureront les variations de la circulation méridienne de retournement de l'Atlantique (AMOC), un système de courants océaniques qui fait circuler l'eau dans l'océan Atlantique, entraînant l'eau chaude vers le nord et l'eau froide vers le sud. Constituée d'un flux d'eau de surface vers le nord compensé par un flux d'eau profonde vers le sud, l'AMOC est le principal moteur du système climatique de notre planète et affecte non seulement la vie océanique, mais aussi le climat et l'économie des pays côtiers. Comme indiqué dans un communiqué de presse publié sur le site Web de TRIATLAS

<https://triatlas.w.uib.no/category/news-and-events/press-release/>, la «cellule AMOC supérieure est liée à la formation et à l'enfoncement des courants profonds dans l'Atlantique Nord subpolaire et à leur remontée dans l'océan Austral. Sous la cellule supérieure se trouve une cellule abyssale plus faible, alimentée par l'enfoncement

du courant dense près de l'Antarctique». On soupçonne toutefois le réchauffement climatique d'affaiblir ce système. En outre, des variations naturelles peuvent également se produire, causées par une réduction du courant descendant dans le nord et des changements dans l'échange de masse des courants dans le sud.



(Image : tookitook/stock.adobe.com)

Site web du projet iAtlantic : <https://www.iatlantic.eu/>

Site web du projet TRIATLAS : <https://triatlas.w.uib.no/>

Retrouvez la suite de l'article avec le lien :

<https://cordis.europa.eu/article/id/442870-new-moorings-for-better-data-on-the-south-atlantic-ocean/fr>

(Source : CORDIS, la principale source de résultats de la Commission européenne des projets financés par les programmes-cadres de l'UE pour la recherche et l'innovation)

UN NOUVEAU PRÉSIDENT AU CEFCM

Jean-Philippe Casanova, C1NM, succède pour trois ans à Gaël Le Meur, conseillère régionale, à la présidence du Centre européen de formation continue maritime (CEFCM). Information publiée le 9 février. Il avait été élu lors de son assemblée générale du 14 décembre 2022. Le CEFCM est le plus important organisme de formation professionnelle français, totalement dédié aux formations en lien avec les métiers de la mer.

Jean-Philippe Casanova est aujourd'hui administrateur de l'ENSM, membre du Conseil supérieur de la Marine marchande ; il participe régulièrement aux sessions de l'OMI et depuis janvier 2022, il est délégué général d'Armateurs de France. C'est à ce titre qu'il prend la présidence du CEFCM. (Source : Ouest-France)

LES PRINCIPALES COMPAGNIES MARITIMES CORÉENNES SOUTIENNENT L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE

Un grand nombre de compagnies maritimes coréennes, dont HMM, Sinokor et H-Line Shipping, ainsi que la société de classification du pays, poursuivent leurs projets de développement de navires marchands à propulsion nucléaire.

Les PDG des compagnies maritimes, ainsi que le Registre coréen, l'Institut de recherche nucléaire et l'Institut coréen de recherche sur l'énergie atomique se sont rencontrés le 9 février à Gyeongju pour discuter de la manière de développer des réacteurs nucléaires à petit module pour les navires.

Un accord a été signé pour établir une base de coopération en vue d'une future commercialisation par le biais du développement et de la démonstration de la technologie atomique pour la propulsion des grands navires, en particulier les réacteurs à sels fondus (MSR).

Cette nouvelle nucléaire intervient alors que les principaux chantiers navals du pays, Hyundai Heavy Industries et Samsung Heavy Industries, développent également leurs propres modèles de navires à propulsion nucléaire. Depuis le 21 janvier 1954, plus de 700 réacteurs nucléaires ont été construits et exploités dans le monde. De nombreux projets de navires nucléaires sont en cours dans le monde entier. (Source : Splash 247)

BOLUDA DEVIENT LEADER DU REMORQUAGE MONDIAL

Boluda Towage a annoncé le 10 février l'acquisition de Smit Lamnalco (SL). La branche Opérations portuaires de Boluda Corporación Marítima devient ainsi le leader mondial du remorquage portuaire, côtier et offshore, ainsi que du sauvetage maritime. Elle dispose désormais d'une flotte de 600 navires capable d'intervenir dans 148 ports de 50 pays.



Le VB Tiger. (Photo : Boluda)

Le rachat, qui doit encore être validé par les autorités de plusieurs États, permet à la société espagnole de se renforcer sur les marchés stratégiques de l'Australie, du Moyen-Orient et de l'Afrique occidentale où SL domine. Le néerlandais vendu par les groupes Boskalis et Rezyat emploie plus de 1.600 personnes et possède 111 navires dans une vingtaine de pays.

Selon la presse espagnole, le coût de cette acquisition s'élève à 800 millions d'euros. Les médias ibériques rapportent également des discussions pour une entrée prochaine du groupe MSC au capital de Boluda. (Source : L'Antenne)

UN CARGO COULE DANS LE GOLFE PERSIQUE AU LARGE DE SHARJAH

Le navire **My Princess** avait quitté Dubaï tôt le 10 février en naviguant vers le nord, mais dans l'après-midi, il a changé de direction et s'est dirigé vers Sharjah à vitesse réduite. L'équipage du cargo a alors lancé un appel d'urgence pour demander de l'aide.

Lorsque l'équipe de sauvetage est arrivée sur les lieux, l'équipage, qui avait fait appel à des bateaux, a été emmené en toute sécurité sur le rivage. Le cargo **My Princess** a finalement coulé le 11 février vers 03h30 UTC en s'échouant dans la zone de mouillage de Sharjah près de Dubaï aux EAU.

Après le naufrage par 25° 26 48 N, 055° 14 24 E, des conteneurs flottants et des débris se sont retrouvés à l'eau. Un avertissement de navigation a été émis pour le mouillage de Sharjah. Tous les navires devant se tenir à l'écart de cet endroit et faire attention aux conteneurs flottants.

Très peu d'informations sont disponibles. (Sources : FleetMon, Marine Insight)



Le cargo **My Princess** vu à Dubaï le 18/07/2022. Construit en 1986, long de 100,40 m et large de 14 pour un port en lourd de 4 917 t, navigait sous pavillon des Comores. (Photo : Marine Traffic)

INCENDIE SUR LE FERRY STENA EUROPE

Un incendie s'est déclaré dans la salle des machines du ferry **Stena Europe** dans la soirée du 11 février, alors qu'il approchait du port de Fishguard, au Royaume-Uni, en provenance de Rosslare, en Irlande.

Le ferry a été assisté par deux remorqueurs et a accosté en toute sécurité à Fishguard, les passagers ont débarqué en toute sécurité, aucun blessé n'a été signalé.



Le **Stena Europe** après son accostage à Fishguard. (Photo : FleetMon)

L'incendie a été éteint après minuit, et a été déclaré sérieux, le ferry n'étant plus opérationnel.

(Source : FleetMon)

IL Y A MAINTENANT PLUS DE 6% DE LA FLOTTE DE PC À LA CHAÎNE

Dans son rapport hebdomadaire, Alphaliner note qu'au 13 février, le nombre de navires de plus de 500 EVP inactifs a augmenté par rapport à deux semaines plus tôt et qu'il s'élève désormais à 366 navires d'une capacité totale de 1,62 million d'EVP, soit une augmentation d'environ 140 000 EVP.

Ce que l'analyste qualifie de flotte "commerciallement inactive" constitue désormais la majorité de la capacité inactive. La flotte commerciallement inactive représente 53 % de la flotte inactive, tandis que le tonnage en cale sèche représente 47 %.

Le pourcentage de navires en cale sèche continue d'augmenter, mais à un rythme plus lent que celui de la flotte commerciallement inactive. Lorsque les marchés sont forts, les propriétaires retardent toutes les réparations, sauf les plus essentielles, afin de maximiser les revenus de leurs navires.

«La proportion de tonnage commerciallement inactif ne

représentait que 21 % il y a un an, contre les 53% susmentionnés aujourd'hui», a commenté l'analyste. (Source : PortNews)

MAIS LES PRINCIPAUX ARMATEURS RECEVRONT NÉANMOINS 89 PC CETTE ANNÉE

Les principales compagnies de transport par conteneurs du monde devraient prendre livraison d'un total de 89 grands porte-conteneurs cette année, augmentant ainsi leur capacité à un moment où les taux sont en baisse.

Entre elles, les 11 plus grandes compagnies de transport de conteneurs devraient prendre livraison de 89 porte-conteneurs d'une capacité comprise entre 7000 et 24000 EVP en 2023, a indiqué le service de renseignement maritime Alphaliner dans une note hebdomadaire adressée à ses clients.

Selon le rapport, MSC devrait recevoir 33 grands navires, ONE 12 navires et ZIM 11 navires.

«Cette année verra donc l'arrivée de la "vague" de livraisons de navires porte-conteneurs qui suivra la frénésie de commandes de 2020 et 2021», indique Alphaliner dans sa note.

"Au moins pour l'instant, il semble que tout ce tonnage supplémentaire touchera le trafic de ligne à un moment où la demande est en baisse".

L'expansion de la flotte de conteneurs devrait entraîner une baisse de la consommation de combustible par navire, car les armateurs sont incités à faire fonctionner les navires plus lentement afin d'optimiser le rendement énergétique et de réduire les émissions. (Source : Ship & Bunker)

UN NAVIRE DE TRANSPORT DE SAUMON VIVANT LIVRÉ AUX FÉROÉ

Le groupe féringien Bakkafrost a réceptionné en janvier ce qui est l'un des plus grands transporteurs de poisson vivant.

Le **Bakkafossur**, unité de 109,20 m de long pour 22,20 m de large, pourra transporter plus de 1 000 tonnes de poisson vivant dans ses quatre cales de 1 750 m³ chacune. La conception, le design, la gestion et le suivi de la construction ont été réalisés par le cabinet danois Knud E. Hansen. La construction a été réalisée au chantier turc Sefine de Yalova, sur la mer de Marmara à l'est d'Istanbul, de l'été 2020 à décembre 2022.



Le Bakkafossur transportera le saumon vivant produit par les fermes de l'archipel. (Photo : Knud E. Hansen)

Knud E. Hansen a opté pour une propulsion diesel-électrique, avec 5 générateurs diesel, ainsi qu'une possibilité de branchement électrique à quai. Un emplacement pour 16 conteneurs de 20 pieds est réservé au-dessus du compartiment machine, pour de futurs carburants verts. Le navire a une capacité de régénération en eau douce, avec un traitement par osmose inverse, de 6 000 tonnes par jour. (Source : Le Marin)

LE MÉGA-YACHT LUMINANCE EST SORTI DE CALE

Un nouveau projet de yacht vient d'être mis à quai au chantier naval Lürssen à Brême-Nord : l'unité de 145 m de long porte le nom de **Luminance**. Comme d'habitude dans le secteur, il n'y a pour l'instant que peu d'informations sur cette nouvelle construction.

Il y a deux ans, les sections de poupe et d'étrave préfabriquées sur les deux sites de Lürssen en Basse-Saxe, à Lemwerder et à Berne, ont été mises à flot dans le dock flottant. Le nouveau yacht complet a maintenant été sorti du dock abaissé, à l'aide de deux remorqueurs. Le bateau est désormais amarré au quai d'armement.



Le Luminance sort de cale pour aller à quai. (Photos : Eckardt)



Le Luminance de profil, fait route en remorque vers le quai d'armement. (Photo : Twitter)

Le design du Luminance devrait être réalisé par le bureau Espen Øino. Il va maintenant passer les prochains mois à être équipé à quai, avec notamment des travaux de finition sur le pont extérieur en bois, mais aussi sur les revêtements. La livraison n'aura probablement lieu qu'à la fin de l'année. Avec sa longueur de 145 m, l'unité est classée 15^{ème} parmi les yachts les plus longs du monde. La propulsion principale est assurée par des moteurs MTU et le bateau, équipé pour accueillir environ 24 invités, devrait atteindre une vitesse maximale de 20 nœuds. Lürssen aurait actuellement une douzaine de commandes de nouvelles constructions dans son carnet de commandes, dont l'**Alibaba** de 137 m de long, actuellement en construction dans la cale de construction couverte du chantier naval de Brême-Nord, et dont la livraison est prévue pour 2024. (Source : Schiff&Hafen)

SINGAPOUR : UN PILOTE PORTUAIRE MEURT NOYÉ

Un pilote âgé de 29 ans employé par la société PSA Marine est tombé à la mer dans la nuit du 10 au 11 février à Singapour, au large de l'île de Kusu, au sud de l'État, alors qu'il descendait d'un remorqueur pour rejoindre une pilotine.

À 2 h 50, le centre de contrôle de sécurité de l'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA - Maritime and Port Authority) a reçu une alerte indiquant qu'un pilote de port était passé par-dessus bord. Le pilote portait un gilet de sauvetage, mais n'a pas été immédiatement sorti de l'eau.

La MPA, les garde-côtes de la police et les forces de défense civile de Singapour ont tous déployé des moyens pour lancer une opération de recherche et de sauvetage. La MPA a également envoyé des plongeurs sur les lieux pour une recherche sous-marine, et a alerté le trafic maritime à proximité pour qu'il garde un œil sur un homme à la mer. Vers 11 h 30, le corps sans vie du pilote a été retrouvé.

L'équipe de 300 pilotes de PSA Marine assure la majeure partie du pilotage portuaire du port, gérant chaque jour environ 500 mouvements de navires entrant et sortant du port animé de Singapour. (Sources : Le Marin, The Maritime Executive)



Tara retrouve son élément. (Photo : Ouest-France)

Elle a bénéficié d'une révision complète de ses safrans aux moteurs, en passant par sa dérive centrale, les peintures extérieures et intérieures, etc... (Source : Ouest-France)

LE POLARFRONT EN ESCALE TECHNIQUE À CONCARNEAU

Le port de Concarneau a accueilli le 11 février le **Polarfront**, un yacht de croisière polaire. Cet ancien navire météorologique sera en escale technique pour cinq semaines de travaux jusqu'au 20 mars.



Le Polarfront à quai à Concarneau. (Photo : Le Télégramme)

Construit en Norvège en 1976, ce bateau long de 55 m a été le dernier navire météorologique du monde. Affrété par l'État norvégien jusqu'en 2017, cet habitué de la navigation dans le Grand Nord a notamment effectué, pendant dix ans, des relevés de l'évolution du taux de CO₂ dans l'atmosphère, en partenariat avec l'Institut Météorologique Norvégien.

Le Polarfront a été acquis en 2017 par les Français Yann Le Bellec et Sophie Galvagnon, qui l'ont alors transformé et aménagé en yacht polaire. Battant maintenant pavillon français et immatriculé à Marseille, il est servi par dix hommes d'équipage et guides, et peut accueillir une douzaine de passagers, pour des croisières au Spitzberg. (Source : Le Télégramme). Voir suite page 53.

TARA REMISE À L'EAU À LORIENT

Le 13 février 2023, la goélette de recherche scientifique Tara a été remise à l'eau à Lorient après 2 mois et demi de chantier pour la préparer à sa prochaine mission dont le départ est prévu le 1^{er} avril 2023.

LA CHINE SE DÉENGAGE DU CONSORTIUM DU CÂBLE SMW6

Deux grands opérateurs chinois, China Mobile et China Telecom, ont quitté le consortium du câble SEA-ME-WE 6, qui doit relier Marseille à Singapour d'ici à 2025. Pékin n'a guère apprécié qu'une société américaine, TE Subcom, ait damé le pion à son fleuron Hengtong pour bâtir ce corridor numérique. L'opérateur China Unicom conserve cependant sa place dans ce projet.

Le consortium ayant investi dans le projet de câbles sous-marin, qui comprend des entreprises comme Orange, Telecom Egypt ou Microsoft a fait un choix fort. Ils ont décidé que la société américaine SubCom était la plus à même de pouvoir construire ce système de câbles, au détriment du chinois Hengtong Marine.

Selon le Financial Times, le départ de China Mobile et China Telecom du projet s'explique également par l'intensification des tensions entre la Chine et les États-Unis. Depuis près de trois ans, les États-Unis ont refusé l'implantation de plusieurs câbles de télécommunications sous-marins impliquant des entreprises chinoises ou reliant directement les États-Unis à la Chine continentale ou à Hong Kong. À chaque fois, l'Administration Biden a évoqué de possibles problèmes de sécurité nationale dans le cas où ces câbles seraient installés.

Le projet South East Asia-Middle East-West Europe 6 (Sea-Me-We 6) vise à installer au fond de l'océan, un système de câbles sous-marins de 19 200 km qui relierait Marseille et Singapour. L'ensemble se compose de 10 paires de fibres optiques ayant un débit de 12,6 Terabits par seconde chacune. Le coût total du projet est d'environ 500 millions de dollars.



Outre la connexion directe entre Marseille et Singapour, le câble pourrait relier l'Italie, la Grèce, l'Arabie saoudite, le Pakistan ou encore le Bangladesh. Il est prévu que le câble soit relié à l'Afrique au niveau de Djibouti et à l'Asie au niveau de l'Inde. (Carte : Consortium SEA-ME-WE 6) (Sources : La Tribune, Siècle Digital)

ESCALE RECORD AU TERMINAL ROULIER DE MONTOIR-DE-BRETAGNE

Le 11 février 2023, a eu lieu une escale record au terminal roulier de Montoir-de-Bretagne. Près de 3 100 véhicules Renault et Dacia ont été déchargés du navire **Neptune Horizon**.

Nantes Saint-Nazaire Port a connu, ce jour-là, le plus gros déchargement de son histoire. La compagnie maritime Neptune, via son navire Neptune Horizon, a livré des Renault Clio et Dacia Duster qui seront principalement réparties dans des concessions du Grand Ouest et de la région parisienne.



Le parking est bien plein à la fin de l'escale. (Photo : NSNP F.Badaire)

Avec 3 092 véhicules qui ont retrouvé la terre ferme, cette livraison dépasse l'ancien record qui était de 2 200. Cette livraison était en provenance des usines de Bursa, en Turquie, et de Pitesti, en Roumanie. (Source : Alouette.fr)

UN TRIBUNAL ITALIEN JUGE ILLÉGAL UN DÉCRET DU GOUVERNEMENT MELONI SUR L'IMMIGRATION

Un tribunal italien a déclaré illégal un décret adopté fin 2022 par le gouvernement italien de droite autorisant uniquement les migrants les plus vulnérables à débarquer d'un navire de sauvetage, a indiqué le 13 février une ONG humanitaire.

Ce jugement trouve son origine dans les restrictions imposées en janvier sur le navire **Humanity 1**, sous pavillon allemand, qui avait recueilli 179 personnes en détresse en Méditerranée centrale. Le navire avait été autorisé à accoster dans le port sicilien de Catane, mais seulement le temps nécessaire pour faire débarquer ses 144 passagers les plus vulnérables. Les 35 migrants restants avaient, dans un premier temps, été obligés de rester à bord. Des restrictions similaires avaient été imposées à l'époque au **Geo Barents**, un navire géré par l'ONG Médecins sans frontières. Finalement, à la suite de vives critiques des associations et de l'ONU, l'ensemble des migrants avaient été autorisés à débarquer.

Mais les 35 migrants qui étaient restés à bord du Humanity 1 avaient entamé une procédure judiciaire contre l'État italien et un tribunal de Catane a déclaré le 6 février le décret "illégal", selon un communiqué publié le 13 par SOS Humanity.

«Il est clair que parmi les obligations internationales as-

sumées par notre pays, il y a celle de fournir une assistance à chaque naufragé, sans distinction sur la base de la santé», affirme le tribunal de Catane, dont le jugement a été mis en ligne. «Le dit-décret est donc illégal dans la mesure où il ne permet que les secours aux personnes dont la santé est précaire, contrevenant ainsi aux obligations internationales», précise le tribunal.

Un nouveau décret-loi a été adopté en janvier, obligeant les navires humanitaires à effectuer un seul sauvetage à la fois. Les ONG et le Conseil de l'Europe ont dénoncé ce texte, affirmant qu'il contrevenait au droit maritime international et exhortant les législateurs à ne pas l'adopter lorsqu'il sera présenté au Parlement.

Les navires des ONG ne sauvent qu'environ 10% des migrants arrivant en Italie, la plupart étant secourus par les gardes-côtes ou la Marine. Mais le gouvernement Meloni accuse les associations d'agir comme une force d'attraction pour les migrants et d'encourager les passeurs. (Source : BFMTV)

TROPHÉE JULES-VERNE : APRÈS UNE AVARIE MOTEUR, EDMOND DE ROTHSCHILD ABANDONNE

La tentative du Maxi Edmond de Rothschild n'aura duré que quelques heures. Après avoir pris le départ du Trophée Jules-Verne aux alentours de 14 h, le 12 février, le maxi-trimaran a été contraint d'abandonner dans la soirée, aux alentours de minuit, à cause d'une avarie survenue sur le moteur. «Si ce dernier ne sert naturellement pas dans la propulsion du géant de 32 m, il est cependant essentiel pour assurer la recharge des batteries et ainsi, toute l'autonomie nécessaire aux six membres d'équipage sur une aventure planétaire», précise l'équipe de Gitana. Face à cette casse technique atypique, qu'ils ne peuvent en aucun cas résoudre en mer, Charles Caudrelier, Franck Cammas et leurs quatre équipiers n'ont malheureusement d'autres choix que de stopper leur tentative. Alors qu'ils naviguaient dans le golfe de Gascogne, les six marins ont donc mis le cap sur Lorient pour tenter de réparer au plus vite. Ils se donnent jusqu'à mi-mars pour retenter un départ. (Source : Le Télégramme). Et il semble que le record tiendra encore au moins un an, aucun bateau n'étant finalement parti (ou reparti !) cette année.

CMA CGM SUIVRAIT UNE AVEC L'INSTALLATION D'UN PARE-BRISE AVANT

Les déflecteurs de vent d'étrave inventés par la compagnie japonaise Mitsui OSK Lines (MOL) pourraient bien se généraliser. En effet, le troisième armateur mondial en a installé un sur un navire amiral de sa flotte.

Les images du Tugster, un blog consacré aux navires passant par le port de New York, montrent que le **CMA CGM Marco Polo**, d'une capacité de 16 000 EVP, s'est fait refaire le nez, avec un bouclier métallique bleu marine incurvé ajouté à la proue du navire géant, en profitant du passage en cale sèche en Chine.

La mise en cale sèche et le réaménagement du porte-conteneurs de 394,40 m de long et dont la largeur permet 21 rangées de conteneurs ont été effectués en Chine par le chantier naval Yiu Lian de Shekou de mi-novembre à mi-décembre 2022. Le navire a ensuite rejoint le service PSW3 + AEW3 de Ocean Alliance [CMA CGM, Cosco/OOCL, Evergreen]. Cette boucle pendulaire relie la côte est-américaine à l'Asie via le canal de Suez, puis rejoint la Californie.

MOL a été le premier à mettre au point ces pare-brise

pour les porte-conteneurs, en demandant à ClassNK de vérifier dans quelle mesure ils réduisent la consommation de mazout lors des premiers essais, il y a six ans. La ligne de conteneurs fusionnée de MOL, Ocean Network Express (ONE), exploitée avec Nippon Yusen Kaisha (NYK) et Kawasaki Kisen Kaisha (K Line), a installé l'année dernière des pare-brise sur deux navires, le ONE Trust et le ONE Tradition.



Le CMA CGM Marco Polo avec son casque du côté de New York. (Photo : Tugster)



Le CMA CGM Marco Polo vu de profil avec son casque, en route vers Savannah. (Photo : Twitter)

(Source : Splash247)

DES IMAGES RARES DE L'ÉPAVE DU TITANIC SONT DIFFUSÉES

Des images vidéo rares montrant le paquebot Titanic au fond de l'Atlantique sont publiées le 15 février, plusieurs décennies après la découverte de l'épave et plus d'un siècle après que le navire ait heurté un iceberg et coulé. Les images de la Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI) ont été tournées à environ 3 km sous la surface de l'océan, quelques mois seulement après la découverte de l'épave par des explorateurs en 1985. La plupart des images n'ont jamais été rendues publiques auparavant.

Depuis la découverte, plusieurs documentaires sur le Titanic ont montré des images de la scène de l'épave. Quelques brefs extraits des plongées originales ont été diffusés, mais le 15 février a vu la publication sur YouTube d'une vidéo plus longue de 80 minutes contenant des séquences non coupées.

La diffusion de ces images «montre la première fois que des humains posent les yeux sur le navire disparu depuis 1912 et comprend de nombreuses autres scènes emblématiques», a déclaré le WHOI.



(Photo : Woods Hole Oceanographic Institution)

On rappelle qu'une équipe du WHOI et de l'Institut national français d'océanographie a trouvé le navire coulé, brisé en deux morceaux, au sud-est de Terre-Neuve, au Canada, le 1^{er} septembre 1985. Au cours de 11 plongées effectuées en juillet 1986, les images ont été filmées par des caméras installées à bord d'un submersible habité et d'un petit navire télécommandé qui se déplaçait dans des espaces étroits.

Le dévoilement de ces images coïncide avec la réédition du film "Titanic", réalisé par James Cameron en 1997, à l'occasion de son 25^{ème} anniversaire.

Lien pour voir ce film inédit d'une heure 22 mn :

<https://youtu.be/kmfjjsRbKCY>. (Source : Marine Link)

UN MARIN BRETON DISPARAIT PENDANT SON TOUR DU MONDE EN SOLITAIRE

Parti en juin 2019 pour un tour du monde de trois ans en solitaire sur son voilier Le Kesaco, un Centurion 38 de 12 m, **Joël Lannilis**, marin du Finistère, n'avait plus donné de nouvelle depuis son départ de Tahiti, le 13 octobre 2022 à destination de la Nouvelle-Calédonie.

Ancien marin de commerce, Joël Lannilis, navigateur chevronné, avait déjà fait deux mini-transats en solitaire. L'alerte a été donnée le 21 décembre 2022. Le 22, un cargo dérouté a aperçu le Kesaco à la dérive, ses voiles déchirées, a priori sans personne à bord, du côté des îles Marshall. L'équipage du cargo a poursuivi sa route sans réussir à monter à bord, en raison des conditions de mer.

Après le déclenchement d'une balise de détresse début février, un patrouilleur des garde-côtes japonais s'était lancé à sa recherche. Ayant retrouvé le bateau fantôme, ils ont découvert à bord le corps sans vie du marin breton le 12 février.

Sa dépouille a été prise en charge par les autorités japonaises. Elle sera rapatriée en France. Une autopsie doit par ailleurs être réalisée pour déterminer les causes de la mort du marin. Il pourrait avoir succombé à un malaise. (Sources : Le Télégramme, Ouest-France, 20 Minutes)

CMA CGM VA RACHETER LA MÉRIDIONALE

La Mériidionale, compagnie maritime qui appartient au groupe Stef (spécialisé dans le transport et la logistique) était en difficulté, en raison de la réduction de son périmètre dans la délégation de service public entre le Continent et la Corse, passant depuis quelques années de deux à trois navires. La compagnie maritime marseillaise spécialisée dans les cargos mixtes (fret et passagers) avait récemment ouvert des lignes en direction du Maroc qui s'étaient avérées coûteuses financièrement.

Le 20 décembre 2022, La Mériidionale obtenait une délégation de service public sur la Corse pour la moitié des rotations entre Ajaccio et Marseille, sept jours sur sept et pour la totalité des rotations entre Porto-Vecchio et Marseille, trois jours sur sept. Cette DSP a été conclue pour une durée de sept ans, jusqu'au 31 décembre 2029.

Marc Reverchon occupait les fonctions de président et de directeur général de la Mériidionale depuis 2014. Il avait commencé à préparer sa succession. Son directeur général délégué avait pris du galon depuis le 23 avril, en devenant directeur général. Et puis, surprise, le Conseil d'administration de La Mériidionale, réuni le 9 janvier, a nommé Guillaume de Feydeau à la tête de la compagnie marseillaise en remplacement de Benoît Dehaye. Le nouveau dirigeant est un familier. Il avait dirigé

la SNCM au cours de ses dernières années, celles de son redressement judiciaire et de sa reprise par des intérêts corses.

D'après les informations recueillies par Le Marin, le PDG du groupe Stef a annoncé à la direction de la Méridionale la cession des parts de son groupe à CGM CGM, le 7 février dans la soirée.

Puis à la mi-février, le groupe CMA CGM a confirmé être entré en "discussions exclusives" pour reprendre la compagnie La Méridionale, avec pour projet «*le redressement de la compagnie*» et un virage vers «*la transition énergétique*».

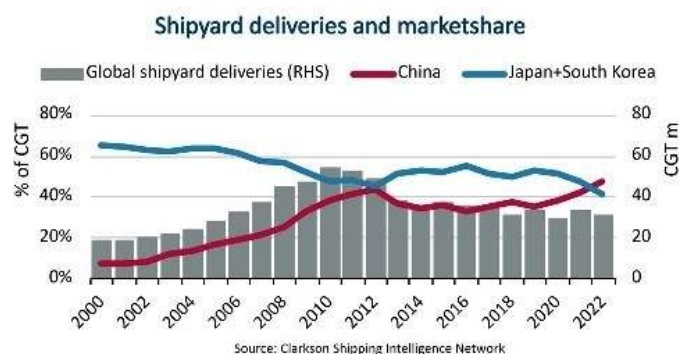
Le rachat des navires Ro-Pax s'amarrant au pied de la tour CMA CGM à Marseille permettrait au 3^{ème} transporteur maritime mondial dans le conteneur d'effectuer un retour vers le passager. Un domaine dont il s'était éloigné depuis la cession de la compagnie Ponant, en 2015. «La finalisation de cette opération est conditionnée à la signature des accords de transfert des titres, après information et consultation des instances représentatives du personnel, et autorisations des différentes autorités de la concurrence», a indiqué CMA CGM le 14 février.

La Méridionale, qui emploie environ 600 personnes dont 490 navigants, est en déficit d'environ 86 millions d'€. Le projet d'acquisition «*permettra (...) le redressement de la compagnie et la préservation de l'emploi des navigants français*», a fait valoir CMA CGM, ainsi que «*d'investir dans la flotte de navires et dans la transition énergétique de la compagnie*». (Sources : Journal de la Marine Marchande, Le Marin, Corse Matin, L'Antenne)

LES CHANTIERS NAVALS CHINOIS ATTEIGNENT UNE PART DE MARCHÉ RECORD DE 47 % EN 2022

«En 2022, les chantiers navals chinois ont atteint une part de marché de 47 % et ont dépassé pour la première fois la part de marché combinée des chantiers navals japonais et sud-coréens», a déclaré Niels Rasmussen, analyste en chef des transports maritimes chez BIMCO. Les navires livrés aux armateurs par les chantiers navals chinois en 2022 ont totalisé 14,6 millions de tonnes brutes compensées (TBC), une mesure de l'activité des chantiers navals, sur les 30,8 millions de TBC livrés dans le monde. Les deux autres principaux pays constructeurs de navires, le Japon et la Corée du Sud, ont livré respectivement 4,8 et 7,8 millions de TBC.

«Il y a vingt ans, les chantiers navals chinois détenaient une part de marché inférieure à 10 %, mais une expansion massive des capacités au cours des années 2000 a propulsé le pays à la première place dès 2009», explique M. Rasmussen.



Livraisons des chantiers navals et part de marché

Les chantiers navals chinois dominent également le carnet de commandes des navires qui seront livrés dans les années à venir. Le carnet de commandes mondial

s'élève actuellement à 109,1 millions de TBC, et 45 % de ces commandes sont détenues par des chantiers chinois, contre 34 % et 10 % respectivement par des chantiers sud-coréens et japonais.

Le succès des chantiers navals chinois s'explique par le maintien d'une position de premier plan dans le domaine des navires de vrac sec et, plus récemment, par le fait qu'ils se sont imposés comme le premier site de construction de porte-conteneurs. Ils détiennent également une part importante des commandes pour la plupart des autres types de navires, mais doivent encore s'imposer comme des acteurs clés dans le secteur des transporteurs de gaz.

«Les transporteurs de GNL sont actuellement le deuxième secteur le plus important dans le carnet de commandes mondial des navires, et les chantiers navals sud-coréens restent les leaders du marché dans ce secteur, avec 79 % du carnet de commandes», explique M. Rasmussen.

Actuellement, les chantiers navals chinois ne détiennent que 15 % du carnet de commandes des méthanières, mais ils pourraient également faire des percées dans ce secteur, tout comme ils ont progressivement attiré des commandes de porte-conteneurs ultra-grands. Toutefois, à court terme, les chantiers d'autres pays sont des concurrents peu probables et la Chine, la Corée du Sud et le Japon devraient conserver leur part de marché cumulée de près de 90 %.

«À la recherche de coûts plus bas, des pays comme le Viêt Nam et les Philippines pourraient devenir des concurrents plus importants à l'avenir, de la même manière que le centre de la construction navale s'est historiquement déplacé de l'Europe vers le Japon, puis vers la Corée du Sud et la Chine», explique M. Rasmussen.

(Source : Hellenic Shipbuilding News)

LE CLUB MED 2 S'ÉCHOUE SUR UN BANC DE SABLE

La goélette à 5 mâts **Club Med 2** s'est échouée lors d'une croisière, au large des îles San Blas, au Panama, entre le 15 et le 16 février.

Le navire de 187 m qui comptait 316 passagers et 220 membres d'équipage à son bord est resté immobilisé pendant plus de 20 heures suite à l'échouement. En effet, une longue inspection de la coque a été nécessaire avant de pouvoir repartir en toute sécurité. Après une journée à l'arrêt, le voilier a finalement pu repartir.

(Source : Voiles et Voiliers)

Plus de peur que de mal !

RETOUR SUR L'ARRÊT TECHNIQUE DU POLARFRONT À CONCARNEAU

Suite de la page 50.

En arrêt technique à Concarneau, Polarfront sera équipé d'un nouveau moteur diesel-électrique fin 2023. Les entreprises Barillec et Piriou Naval Services (PNS) sont chargées des travaux.

Depuis son acquisition par Yann Le Bellec, Polarfront n'avait, encore, jamais pointé le bout de son étrave à Concarneau. Il était habituellement entretenu à Calais ou à Boulogne-sur-Mer.

Raison ? Le contrat signé fin décembre 2022 entre Latitude Blanche d'un côté, Barillec et PNS de l'autre, pour la remotorisation du navire. Au moment d'investir dans une nouvelle motorisation pour Polarfront. Yann Le Bellec a choisi Concarneau pour l'expertise de Barillec et de

Piriou «Deux références qui travaillent main dans la main», a-t-il dit. «On a fait le choix d'une nouvelle propulsion diesel-électrique, qui sera installée à partir de décembre 2023, explique Yann Le Bellec. On doit également changer l'hélice, la ligne d'arbre... Avant d'entamer les travaux, on a profité de notre arrêt technique annuel pour mettre le bateau à disposition de Barillec et de Piriou. Polarfront est sous leurs fenêtres, cela facilite le travail de repérage». L'investissement, «4 fois la valeur actuelle du bateau», est énorme pour Latitude Blanche. Yann Le Bellec l'explique par ses convictions. «Dès le départ, on a cherché à limiter notre impact environnemental en achetant ce bateau, dont les 1 000 t d'acier devaient être fondues, plutôt que d'en construire un neuf. Avec ce nouveau moteur, on devrait réduire notre consommation de gasoil de 40 à 50 %. Polarfront sera l'un des bateaux les moins polluants de sa catégorie. On devrait également rallonger sa durée de vie d'une quinzaine d'années». Moins gourmande, neutre en «émissions de particules fines», la nouvelle motorisation se veut également plus silencieuse, «afin de perturber au minimum l'environnement». «On pourra également récupérer la chaleur du moteur pour chauffer le navire», ajoute Yann Le Bellec. En passant par Concarneau, Polarfront s'offre une seconde jeunesse. (Source : Ouest-France)

KNUTSEN LNG FRANCE PREND LIVRAISON DE SON CINQUIÈME MÉTHANIER

Knutsen LNG France, après avoir reçu deux navires en décembre et janvier, a pris livraison de l'**Extremadura Knutsen** de 174 000 m³, le 16 février, son cinquième méthanier sous pavillon français.



L'Extremadura Knutsen au chantier Hyundai Samho.



L'équipage de l'Extremadura Knutsen qui a été livré le 16 février. (Photos : Knutsen)

Construit à Mokpo par le chantier coréen Hyundai Samho, c'est le quatrième affrété à long terme par Shell géré par Knutsen LNG France sous pavillon français Rif. Son

sistership **Ferrol Knutsen** avait été livré lui le 12 janvier. L'Extremadura Knutsen est le sixième des neuf méthaniers que Shell affrètera à l'armateur norvégien Knutsen OAS shipping, dont sept seront gérés par sa filiale française sous pavillon Rif. (Source : Le Marin)
Encore des emplois pour nos officiers français !

LES CHIFFRES RECORD DE GTT

Le fabricant de membranes cryogéniques pour le transport de gaz naturel GTT a connu une année 2022 de tous les records en termes de prises de commandes.

«Avec 162 commandes de méthaniers, deux commandes d'éthaniers de grande capacité et une commande d'unité flottante de stockage et de regazéification, GTT réalise, en 2022, une performance commerciale exceptionnelle. La poursuite d'une forte demande de GNL, notamment en Europe, génère en effet des besoins supplémentaires de méthaniers», a expliqué son PDG, Philippe Berterottière. «Par ailleurs, le marché du remplacement devrait prendre de l'ampleur au cours des prochaines années, notamment avec l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations environnementales», a-t-il ajouté. Le groupe a aussi signé un record pour les équipements de navires propulsés au GNL carburant, avec un total de 42 unités.

Mais toutes ces commandes ne généreront des recettes que dans les années à venir, aussi, les résultats financiers s'inscrivent en légère baisse par rapport à 2021. Le chiffre d'affaires a reculé de 2,4% à 307,3 millions d'euros, en raison notamment d'une base de comparaison défavorable. Le résultat opérationnel s'est contracté de 7,5% à 152,22 millions d'euros tandis que le résultat net se replie de 4,3% à 129 millions d'euros. Mais on s'attend à des revenus record en 2024 puis 2025. (Source : BFM Bourse)

UN PÉTRO-CHIMIQUIER REMORQUÉ EN URGENCE AU LARGE D'OUESSANT

Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage **Abeille Bourbon** a porté assistance, le 16 février 2023, au pétrolier chimiquier **Biscay**, en avarie de propulsion dans le rail d'Ouessant.

En provenance de Rotterdam et devant se rendre à Yalova, en Turquie, le Biscay a rencontré des problèmes de moteur en franchissant le DST d'Ouessant.

Après plusieurs heures de remorquage, le convoi est arrivé dans la soirée au point de mouillage attribué en baie de Douarnenez.



En avarie de propulsion dans le rail d'Ouessant, le Biscay va être pris en remorque par l'Abeille Bourbon. (Photo : Abeilles International)

Construit en 2008, d'une longueur de 129,75 m et d'une

largeur de 19,60 m pour un port en lourd de 11 161 t, le Biscay navigue sous pavillon danois. (Source : Ouest-France)

UN CHALUTIER CAMEROUNAIS A COULÉ EN RADE DE LIBREVILLE

L'**Antonieta**, un ancien chalutier transformé en cargo battant pavillon camerounais, a coulé, durant la nuit du 15 au 16 février, alors qu'il était en rade dans la baie du Port-Môle de Libreville.

Affecté au transport de marchandises et certainement en provenance du port de Douala après celui de Lomé, selon des commerçants, le navire a coulé avant d'atteindre le quai du port de Libreville à Owendo.



L'ex-chalutier devenu cargo, chaviré et partiellement coulé.



L'épave de l'*Antonieta* vue des airs avec des traces d'hydrocarbures qui s'en échappent. (Photos : DR)

Selon l'Office des ports et rades du Gabon (Oprag), «la première cause plausible de cette catastrophe concerne la vétusté du bateau. Le navire a perdu la motricité de ses machines. Il ne pouvait plus faire de manœuvre, ni aller de l'avant ni faire machine arrière. Il était de surcroît en surcharge et a coulé». (Source : Gabon Review)

PREMIÈRES STATISTIQUES DE PRODUCTION DU PARC ÉOLIEN OFFSHORE DE SAINT-NAZAIRE

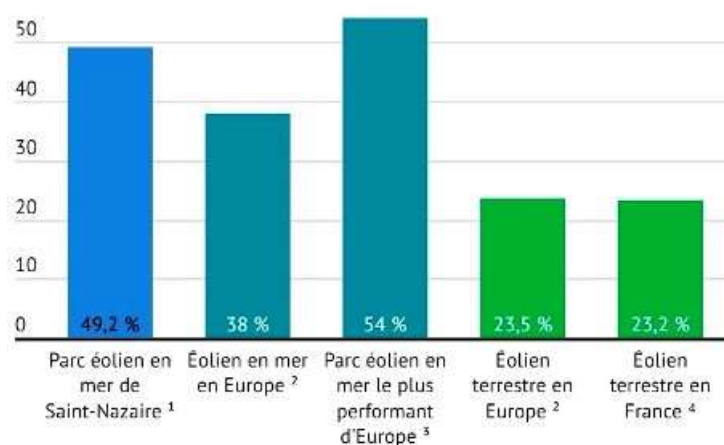
Trois mois après la mise en service officielle du parc, on découvre ses premières données de production. Des premiers tours de pales en juin 2022 jusqu'au 31 décembre 2022, l'unique parc éolien offshore de France a produit pas moins de 674 GWh.

RTE précise que le site a atteint un facteur de charge de 48 % en moyenne sur le mois de décembre. Un excellent score comparé à la modeste performance de l'éolien terrestre français, dont le facteur de charge a diminué pour la deuxième année consécutive, passant de 23,2 à 21,6 %.

Sur le mois de janvier, le parc de Saint-Nazaire a même atteint un facteur de charge de 50,4 % grâce à une production de 180 GWh, révèle EDF Renouvelables, son propriétaire. La période hivernale est habituellement la

plus favorable à l'éolien en mer comme sur terre, ce qui explique les chiffres séduisants du parc. Il faudra attendre la fin novembre 2023 pour connaître son facteur de charge moyen annuel, qui sera davantage représentatif.

Quelques facteurs de charge de l'éolien



Sources :

¹ bilan électrique 2022 RTE + EDF Renouvelables, moyenne sur 12/2022 et 01/2023.

² WindEurope, moyenne entre 2018 et 2021.

³ Equinor (gestionnaire du parc Hywind Scotland), entre 2017 et 2022.

⁴ bilan électrique 2022 RTE, moyenne entre 2014 et 2022.



Les statistiques de l'unique ferme éolienne offshore de France sont encourageantes, à l'aube d'une année charnière pour l'éolien en mer dans l'hexagone. D'ici la fin 2023, deux nouveaux parcs seront normalement branchés au réseau : ceux de Fécamp (498 MW) et de Saint-Brieuc (496 MW). À leur mise en service, ils porteront la puissance installée de l'éolien en mer français à un total de 1 474 MW.

Cette année marquera également le lancement des premiers parcs éolien flottants de l'hexagone. Trois parcs pilotes seront déployés en Méditerranée, au large de Fos-sur-Mer (25 MW), Leucate (30 MW) et Gruissan (30 MW). Le plus avancé, celui de Faraman à Fos-sur-Mer, sera mis à l'eau durant l'été 2023. D'ici 2030, la France devrait atteindre une dizaine de gigawatts de puissance éolienne offshore installée, sur un potentiel estimé à 220 GW, toutes façades maritimes et technologies confondues. (Source : Révolution Énergétique)

EN PANNE DE PROPULSION, UN CARGO S'ÉCHOUE SUR LA CÔTE MAROCAINE

Un navire de commerce, le **Livana**, en provenance d'Uruguay et à destination du Liban s'est échoué, dans la matinée du 18 février, sur la digue du large du port de Marina Smir, en raison d'un dysfonctionnement technique de son moteur.



Huit membres de l'équipage de nationalités syrienne et indienne ont été évacués. Une personne est portée disparue. De gros moyens ont été mis en place, en particulier un grand camion-grue dont la flèche passe au-dessus de la digue, comme on peut le voir sur la vidéo suivante : <https://youtu.be/h2aKr5aGKFU>



Évacuation de l'équipage en cours (encore 7). On devine le nom précédent du navire. (Photo : Marinsthing)

(Source : Le 360)

Le Livana est un cargo avec passerelle télescopique construit en 1992, long de 108,90 m et large de 15 pour un port en lourd de 2 845 t, naviguant sous le pavillon du Cameroun. Ex-Nevskiy-36 puis Cast Salmon en 1992, puis Akn Pride en 2005, puis La Rochelle en 2007, puis Dona Veronica en 2011 jusqu'à septembre 2022 quand il a été vendu par un armateur Paraguayen à des intérêts turques.

LES GPI ARRIVENT SUR LES CÔTES-D'ARMOR

Comparées au reste de la Bretagne, les Côtes-d'Armor semblaient épargnées par les échouages de microbilles. Ce n'est désormais plus le cas. Ces dernières semaines, l'association VivArmor nature a constaté l'apparition de ces GPI (Granulés de plastiques industriels) dans la baie de Saint-Brieuc et l'a annoncé sur son site Internet, le 16 février 2023.



Des GPI sur la plage de Bon-Abri à Hillion, pris en photo le 16 février 2023 par l'association VivArmor.

(Source : Ouest-France)

LE PROJET DE DÉCRET SUR LES NAVIRES AUTONOMES PASSE MAL AUPRÈS DES MARINS

Le projet de modification du décret n° 84-810 sur le régime applicable aux navires autonomes et drones maritimes n'est pas du goût des syndicats maritimes.

Les mesures – qui précisent notamment les conditions d'autorisation de navigation des drones maritimes, les exigences de formation pour leurs opérateurs ou le statut de ces opérateurs, depuis la décision de la France en 2021 de mettre en place un cadrage pour l'exploitation des drones maritimes sous le ministère d'Annick Girardin – ne satisfont pas l'intersyndicale. Ses représentants s'opposent au texte et assurent qu'ils resteront fermes

sur certains points.

Ils exigent que les activités maritimes soient encadrées «dans le cadre d'une expérimentation limitée sur deux ans au regard des risques encourus» ; qu'un opérateur soit titulaire du brevet de capitaine 200 ; que celui-ci dispose, dans le cadre de la Colreg, d'un canot d'intervention rapide avec prise de remorque ; et que les engins soient limités à 12 tonnes et 12 nœuds.

Alors que se tient le 23 février un nouveau conseil supérieur de la marine marchande (CSMM), il ne serait pas acceptable pour les syndicats «que ce texte passe sans que les organisations syndicales maritimes impliquées sur les sujets de l'attractivité du métier, des passerelles interprofessionnelles et de la défense de la flotte et de l'emploi sous contrat français ne soient entendues». Ils demandent donc à Hervé Berville, le Secrétaire d'État chargé de la Mer et Éric Banel, le Patron de la DGAMPA d'intervenir auprès de la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires pour que le projet, qui sera présenté au Conseil supérieur de la Marine marchande, «soit modifié a minima sur les points que nous avons unanimement identifiés». (Source : Le Marin)

LES CHANGEMENTS DE NOMS ET DE PAVILLON VONT BON TRAIN...EN CES TEMPS D'EMBARGOS ET DE CONFLITS

Exemple : Le pétrolier Suezmax **Mercury** et le pétrolier **Agnes** ont chassé sur leur ancre dans la baie de Gibraltar vers minuit le 19 février par un fort vent d'est, menaçant les navires voisins et risquant de s'échouer. Le navire de sauvetage Maria Zambrano est intervenu, rejoint ensuite par des remorqueurs portuaires. Le Mercury a été amené au mouillage extérieur de Gibraltar dans la mer des Baléares, l'Agnes a été stabilisé sur le site de mouillage initial, et à 12h40 UTC le 20 février, il y avait encore des remorqueurs à côté du Mercury pour sécuriser le navire. Les deux pétroliers fantômes n'ont apparemment pas pu faire route par leurs propres moyens. Les deux pétroliers ont changé de nom et de pavillon assez récemment, probablement cette année, et leurs opérateurs sont inconnus. Ils étaient arrivés à Algeciras, dans la baie de Gibraltar, à peu près en même temps, les 3 et 4 février. (Source : FleetMon)

INCENDIE RAPIDEMENT ÉTEINT SUR LE GRANDE CALIFORNIA

Le transporteur de voitures Grande California du groupe Grimaldi, basé à Naples, a signalé le début d'un incendie le 18 février alors qu'il naviguait d'Anvers vers l'Italie dans les eaux au large de Vigo.

L'équipage, à l'aide du matériel de lutte contre l'incendie du bord, a pu éteindre les flammes.

La société espagnole de sauvetage maritime qui avait positionné son remorqueur María Pita près du transport de voitures par mesure de prévention, a annoncé que le Grande California s'est arrêté aux îles Cies pour vérifier l'extinction complète de l'incendie. Le navire a ensuite fait route vers Vigo.

Il n'y a pas eu de blessés et aucune pollution n'a été causée. Le navire a finalement accosté de manière autonome au port de Vigo la nuit suivante.

Le Grande California a été construit en 2021. Il s'agit du dernier des 7 "Pure Car Truck Carriers" commandés par Grimaldi au chantier naval chinois Yangfan de Zhoushan. Le navire a une capacité de chargement de 7 600 ceu (ou 5 400 m linéaires de matériel roulant et 2 737

ceur). Pour l'instant, on ignore la cause des flammes qui se sont déclarées à l'intérieur du garage.

(Source : Shipping Italy)

On rappelle que CEU = Car Equivalent Unit.

SEA 360 PLONGE DANS LA COLLECTE ET L'ANALYSE DES DONNÉES SOUS-MARINES

Basé à Caudan dans le Morbihan, le spécialiste français de l'instrumentation océanographique et hydrographique Neotek a donné naissance à **Sea 360**, un nouvel opérateur qui propose la location de drones sous-marins ainsi que la récolte et l'analyse de données pour l'industrie maritime.

À Lorient, les sous-marins des sociétés spécialisées dans les services maritimes remplacent aujourd'hui ceux de l'armée. Connue pour sa base de sous-marins construite par l'Allemagne nazie pendant la Seconde Guerre mondiale avant d'être utilisée par l'armée française jusqu'aux années 90, Lorient s'est imposée dans le monde de la collecte des données sous-marines, que ce soit pour la défense, la recherche ou l'industrie maritime.

On y retrouve des fabricants comme Seaber ou RTsys qui exportent leurs drones dans le monde entier, ainsi que des spécialistes de l'intervention sous-marine comme Ship As A Service. Dernière née, Sea 360 propose, depuis janvier 2023, la location de drones sous-marins ainsi que la récolte et l'analyse de données pour l'industrie pétrolière, les opérateurs de câbles sous-marins et l'éolien en mer.

Derrière Sea 360, on retrouve la PME morbihannaise Neotek. Basée à Caudan où elle compte seize salariés, elle est spécialisée depuis une quarantaine d'années dans les systèmes d'acquisition de données océanographiques et hydrographiques (bouées instrumentées, capteurs sous-marins, drones, etc.).



L'équipe de Sea 360 intervient en mer pour mettre à l'eau des drones sous-marins autonomes, véhicules sous-marins télé-guidés, bouées et stations immergées instrumentées pour la collecte de données pour l'industrie marine. (Photo : SEA 360)

À chaque fois qu'une entreprise veut faire des travaux en mer, que ce soit dérouler un câble, poser ou ancrer une éolienne, extraire des matériaux, elle doit réaliser des études d'impact. Elle doit aussi s'assurer de l'absence de munitions explosives non explosées, les Uxo dans le jargon (UneXploded Ordnance en anglais), et dans l'Atlantique comme dans la Manche, la Seconde Guerre mondiale a laissé pas mal de souvenirs...

Depuis 2021, elle fait partie de la holding Sea Vorian dans laquelle on retrouve une autre société basée à Caudan, RTsys, dont les 47 salariés conçoivent, eux, des drones sous-marins autonomes (AUV RTsys Comet et Nemosens).

«Il y a de plus en plus de projets en mer et de moins en moins de bateaux spécialisés de construits. Nos robots permettent de répondre à ces attentes», constate Simon Ichstchenko, son responsable, qui loue une approche à faible impact carbone et de rationalisation des coûts.

Grâce à ses bouées et petits drones de quelques kilos à quelques dizaines de kilos, il n'a pas besoin de mobiliser de gros navires pour les mettre à l'eau.

Capables de naviguer en meute de manière autonome à 3 mètres au-dessus des fonds, les drones de Sea 360 permettent aujourd'hui de scanner et cartographier les fonds marins trois fois plus rapidement que le ferait un navire et avec une meilleure qualité. C'est autant de temps et d'argent économisé pour l'industrie maritime comme l'éolien offshore avec qui Sea 360 a déjà commencé à travailler. (Source : Ouest-France)

ORANGE VA PROPOSER UN ACCÈS INTERNET PAR SATELLITE ÉQUIVALENT À LA FIBRE : QUEL AVANTAGE EN MER ?

C'est une presque révolution dans le monde des télécommunications. Là où tout le monde semblait ne plus voir que par les câbles sous-marins pour la connectivité internet, l'opérateur Orange annonce une offre équivalente en prix et en performance à de la fibre optique, à tous, par satellite.

Pour fonctionner, l'opérateur Orange va s'appuyer sur la solution Konnect proposée par le concurrent de Space X, Eutelsat. L'idée, offrir aux zones blanches - donc qui ne sont couvertes ni par la fibre, ni par l'ADSL - une connectivité de qualité.

Cette connectivité, qui vise avant tout à réduire la fracture numérique chère aux politiques, doit permettre de démocratiser encore un peu plus l'accès à l'Internet.

C'est donc fort de cette idée et de ce principe que l'opérateur proposera, dans les mois à venir, une solution à un tarif proche de celui qu'il propose pour les offres fibres actuelles, avec un bridage probable aux alentours de 150 Giga Octets mensuels. Si ce chiffre peut sembler faible pour une utilisation domestique, il est extrêmement large et plus que suffisant pour un usage en mer.

Pour l'heure, Konnect vise à couvrir l'Afrique, l'Europe et la Russie. Avec, évidemment, des franges de couverture qui rendront la solution exploitable, en mode dégradé, à quelques milles de la zone officielle. Il n'empêche, au beau milieu de cet espace géographique, se trouvent 2 bassins largement fréquentés par les plaisanciers, la mer Méditerranée et la mer rouge (canal de Suez inclus).

C'est donc une excellente nouvelle pour les plaisanciers caboteurs qui auront tout le loisir de basculer, selon leurs positions, entre une connectivité IP par satellite et une connectivité GSM.

Les débits seront, bien sûr, plus faibles que ceux d'une fibre physique (on parle de 100 MBps en réception, 10 en émission) ils sont largement suffisants pour un usage courant, y compris le streaming en qualité plus qu'acceptable. Et, cela, à un tarif annoncé abordable !

Si les tarifs ne sont pas encore annoncés par l'opérateur, ils devront se montrer concurrentiels avec l'offre maison d'Orange, Nordnet, qui oscillent entre 40 et 80 euros mensuels. On peut donc aisément se laisser aller à viser un tarif qui se situerait entre 40 et 60 euros mensuels.

Le satellite exploité pour offrir la solution Konnect est de type stationnaire. En d'autres termes, situés à un peu plus de 36 000 kilomètres de la terre, la latence sera au rendez-vous, au moins dans un premier temps.

Et la mobilité naturelle des bateaux rendra l'utilisation de la solution un peu plus complexe que les offres concurrentes. Tout cela au jour présent ; les technologies des télécommunications sont loin d'être immobiles, la difficulté d'un jour crée l'opportunité du lendemain en ce domaine.

Intérêt ou non ?

La réponse est définitivement... Oui. Pour un plaisancier qui passe de longs mois à bord, disposer d'une solution supplémentaire de télécommunication à bord est un vrai atout. Par contre, pour celui qui ne fait que des croisières le week-end, l'éternelle question demeure : va-t-on sur l'eau pour être mer ou pour faire ce qu'on fait déjà sur terre ?

Dans tous les cas, Orange lance une offre qui va secouer un segment des télécommunications - les particuliers et le marché « soho » - qui tendait à devenir le parent pauvre des solutions de communication. Plaisance comprise ! (Source : Voiles et voiliers). Information transmise par Claude Mulcey de la FNPAM.

UN BATEAU PERCUTE UN PONT ET RÉPAND UN PRODUIT CHIMIQUE DANS LA SEINE

Jusqu'à 70 à 80 m³ de nitrate de calcium se sont répandus dans la Seine, à hauteur de Triel dans les Yvelines. Ce produit chimique, potentiellement nocif pour l'humain et l'environnement, est utilisé dans le traitement des eaux usées. Il s'est échappé d'un bateau, après un accident survenu le 20 février 2023 vers 18h00.

Une péniche citerne, dont le nom n'a pas été révélé, d'un des fournisseurs du Siaap (Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne) qui naviguait sur la Seine depuis le Havre, avec une cargaison, de 878 m³ pour alimenter la station d'épuration d'Achères, a heurté la pile du pont suspendu de Triel-sur-Seine sur la route départementale D2.

La coque a été percée à l'avant. L'une des douze cuves a commencé à se vider dans le fleuve.

La péniche, à moitié immergée, a été amarrée quai Auguste-Roy. L'opération de renflouage devrait prendre plusieurs jours. Un barrage flottant a été déployé par les secours pour contenir la pollution. Un second bateau a été dépêché sur place afin de sécuriser la péniche endommagée.



La péniche accidentée vue le lendemain, en partie immergée, le long d'une seconde péniche. (Photo : France 3 PIDF)

«Le capitaine de la péniche a eu une avarie mécanique, et il a frotté la base du pont, raconte le maire de Triel. Cette base en béton a endommagé la première coque du bateau. Une voie d'eau s'est créée, qui a entraîné la péniche vers le fond, mais le capitaine a réussi à rejoindre le quai et à s'amarrer. Les secours sont arrivés assez rapidement. Il y avait une famille à l'intérieur du bateau, qui a pu être évacuée. Il n'y a aucun blessé, c'est l'essentiel».

Le nitrate de calcium est utilisé dans le processus de re-traitement des eaux usées pour éviter la formation d'H₂S, un gaz mortel, dans les égouts. Il est «nocif en cas d'ingestion» et peut causer des «lésions oculaires graves». Après inspection, aucun dommage n'a été détecté sur le pont. (Source : Actu.fr – 78actu)

L'EXTRACTION MINIÈRE EN HAUTE MER POURRAIT COMMENCER BIENTÔT

Plonger dans les tréfonds du Pacifique pour extraire à grande échelle des minerais convoités : ce qui était jusqu'à récemment un horizon lointain pourrait devenir une réalité redoutée par les défenseurs de l'océan, alarmés des risques pour des abysses qui sont loin d'avoir livré tous leurs secrets.

En vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), basé en Jamaïque, et ses 167 États membres ont la main sur ce "patrimoine commun de l'humanité", le plancher océanique hors eaux territoriales des États et les ressources qu'il recèle. Avec un double mandat jugé irréconciliable par les ONG : protéger l'environnement profond et y organiser les activités liées aux minerais convoités par les industriels.

L'exploitation n'est pas censée commencer avant l'adoption d'un code minier en discussion depuis près de dix ans. Mais Nauru, petit État insulaire du Pacifique lassé d'attendre un accord, a lancé un pavé dans la mare en déclenchant en juin 2021 une clause permettant de réclamer l'adoption de ces règles d'ici à deux ans.

À l'expiration de cette période, le gouvernement pourra solliciter un contrat d'exploitation pour Nori (Nauru Ocean Resources), filiale du canadien The Metals Company qu'il sponsorise. Mettant en avant sa "bonne foi", Nauru a promis de ne rien faire avant l'assemblée de l'AIFM de juillet, espérant y voir l'adoption du code minier. Mais il est "très improbable" que le code soit terminé pour juillet. Ainsi le premier contrat d'exploitation pourrait être accordé à Nori, sans code minier, craignent des ONG, dénonçant des procédures "obscurcs" et une posture "pro-extraction" du secrétariat de l'AIFM.

Retrouver la totalité de l'article avec : <https://www.actu-transport-logistique.fr/lantenne/matieres-premieres/lextraction-miniére-en-haute-mer-pourrait-commencer-bientot-729524.php>

UN CARGO SE BRISE EN DEUX ET COULE EN RUSSIE

Le navire de marchandises diverses **Seamark** chargé d'environ 3 000 tonnes de copeaux de marbre s'est brisé en deux et a coulé, au mouillage de Novorossiysk, le 21 février, par une violente tempête hivernale dans la mer Noire. Le cargo était arrivé au mouillage le 15 février, en provenance d'Istanbul.



Le Seamark brisé en deux.

Selon les autorités, 11 membres d'équipage russes ont été sauvés, mais un est mort à bord du navire de sauvetage, un autre est dans un état critique.

Le Seamark, construit en 1981 mesurait 108,4 m de long et 15 m de large pour un port en lourd de 3 197 t. Il navigait semble-t-il sous pavillon des Comores.

La base de données Equasis indique que la situation actuelle du navire est inconnue. Elle ne fait état d'aucune inspection depuis 2021, date à laquelle 11 lacunes avaient été identifiées, notamment en ce qui concerne l'appareil à gouverner, les alarmes, la formation de l'équipage et la familiarisation avec les systèmes d'urgence. Les médias locaux russes relient le navire à une société de gestion de Dubaï. Vidéo de loin du navire brisé : <https://youtu.be/k7qfu0Pcxo>. (Sources : The Maritime Executive, FleetMon)

FEU VERT POUR LA CONSTRUCTION DE LA CHÂTIÈRE DU PORT DU HAVRE

Vieux projet né avec Port 2000 il y a plus de vingt ans, le dossier de la chatière reçoit le feu vert de la Commission d'enquête publique qui l'assortit néanmoins de réserves liées à la protection de l'environnement. Ce projet consiste à construire une digue de deux kilomètres pour permettre l'accès direct des navires fluviaux aux terminaux à conteneurs.

L'enquête publique, ouverte le 1^{er} décembre 2022, s'est achevée le 16 janvier. La commission d'enquête publique, qui vient de remettre son rapport au préfet de la Seine-Maritime, coordonnateur, émet un avis favorable assorti de deux réserves. (Sources : Paris Normandie, Ouest-France)

UN PORTE-CONTENEURS EN FEU ABANDONNÉ EN BALTIQUE

Le porte-conteneurs **Escape** qui faisait route de Klaipėda en Lituanie vers Riga, a signalé un incendie dans la salle des machines, qui s'est propagé aux aménagements, à 00h42 UTC le 22 février, dans le Golfe de Riga, Lettonie, en mer Baltique. A 00h57, les 15 membres de l'équipage ont abandonné le navire et sont montés dans un canot de sauvetage. Tous ont ensuite été secourus par le cargo Kairit qui se trouvait à proximité, et ont débarqué à Riga.

En milieu de journée, le navire était à la dérive, avec 2 remorqueurs et un navire SAR à proximité.

Les autorités lettones ont indiqué qu'elles pensaient que le navire ne présentait aucun danger immédiat et que la compagnie maritime, JR Shipping (Pays-Bas), avait pris des dispositions pour que des remorqueurs de sauvetage sécurisent le navire. Selon la marine lettone, le système d'extinction automatique n'a pas permis d'éteindre l'incendie.

À l'arrivée des secours, il a été constaté des traces de brûlures étendues à l'arrière du château, mais pas de fumée, de flammes ou de signes d'un feu actif. Le chef du centre de coordination des recherches et des sauvetages maritimes des garde-côtes, a déclaré à la radio lettone qu'ils pensaient que le feu s'était propagé dans les puits de ventilation ou la cheminée, mais qu'il s'était éteint naturellement. La cargaison comprenant des polymères et de la peinture, n'a pas été touchée.

L'Escape, construit en Chine en 2011, mesure 168 m de long et 25,83 m de large pour un port en lourd de 21 293 tonnes et une capacité de 1349 EVP. Il navigue sous pavillon des Pays-Bas.



L'Escape à la dérive, sans équipage, avec le feu qui semble s'être éteint tout seul.



Partie arrière de la cheminée noircie. Il n'y a plus de fumée. (Photos : Latvia navy)

(Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

RENFORCER LA SÉCURITÉ MARITIME DANS L'OCÉAN INDIEN : SIGNATURE D'UN ACCORD ENTRE LE CRCO ET L'IFC-IOR

L'objectif principal du protocole d'accord signé le 21 février 2023 entre le CRCO (Centre régional de coordination des opérations) et l'IFC-IOR (Information Fusion Centre - Indian Ocean region - Centre de fusion d'informations de l'océan Indien) était d'initier un partenariat dynamique dans l'océan Indien. L'initiative s'inscrit dans le prolongement de la mise en œuvre de l'architecture de sécurité maritime de l'océan Indien occidental, conformément à la politique maritime de l'Inde "Security and Growth for all in the Region" (SAGAR).

L'architecture de sécurité maritime couvre plus de 14 millions de km² dans l'océan Indien occidental. Son efficacité et sa valeur ajoutée ne seront toutefois optimales qu'avec la concrétisation de partenariats et de collaborations institutionnelles avec des États tiers au-delà de l'océan Indien occidental.

Cette collaboration contribuera à approfondir la connaissance de la situation maritime dans l'ensemble de l'océan Indien. Lors de la signature, les directeurs du CRCO et de l'IFC-IOR en Inde ont été unanimes sur la nécessité de mettre en réseau les structures chargées de la collecte, de l'analyse et de la diffusion de l'information maritime ainsi que des actions en mer.

Avec des zones reliées par les routes maritimes les plus fréquentées du monde et l'émergence de diverses formes de criminalité transnationale, il est essentiel de réunir les acteurs ayant des intérêts communs.

L'information, lorsqu'elle est disponible et partagée, est une arme préventive efficace contre les crimes et menaces maritimes. Ce partenariat permet donc le traitement de l'information pour permettre aux États de mieux surveiller et contrôler les espaces maritimes. Ainsi, la confi-

ance et l'entraide contribuera à long terme, à l'élaboration des politiques nationales et régionales. (Source : Ciclanoo.re)

UN LARGE PAN DE FALAISE S'EFFONDRE À FÉCAMP

La falaise de la côte de la Vierge à Fécamp s'est écroulée sur une quinzaine de mètres le 22 février. Il n'y a pas de victime. Le calvaire des marins a été emporté dans l'éboulement de 40 mètres de largeur et de 15 mètres de profondeur au Cap Fagnet. Le premier éboulement s'est produit vers 13 heures. Un bruit «très impressionnant», selon un témoin «suivi d'une grosse vague». Un second, plus important, est intervenu, vers 21h30. Un vaste périmètre de sécurité a été mis en place, sur terre comme en mer.



Fécamp, le 22 février à 20h. Peut-être la dernière photo du calvaire, tout en haut avant le second éboulement.



L'éboulement de Fécamp vu du ciel, le lendemain 23 février. (Photos : Guillaume Lefebvre, pilote de drone)

Vidéo magnifique en survol de la zone :

<https://youtu.be/mzYTWkeNFF8>



La croix emportée dans l'éboulement est encore visible en contrebas de la falaise le 23 février. (Photo : Radio France)

(Sources : France Bleu Haute-Normandie, Actu.fr)



L'effondrement vu du ciel avec la route au bord du vide. (Photo : SDIS 76)

L'ABS VÉRIFIE LA CONCEPTION D'UNE BATTERIE ININFLAMMABLE POUR UTILISATION EN MER

La société de classification ABS a délivré une qualification de nouvelle technologie (NTQ) pour une technologie de batterie ininflammable appelée Blue G à fin d'utilisation en mer.

Développée par Gennal Engineering PTE, la nouvelle conception de la batterie comprend une solution d'électrolyte à base d'eau, un réservoir de stockage, une cellule de pile et une pompe de régulation.

Le processus de charge et de décharge de l'énergie ne produit pas de chaleur excessive, ce qui constitue une caractéristique unique du système, selon la société.

Gennal souligne les avantages de son système, notamment l'évolutivité et une durée de vie plus longue, qui est de plus de 25 ans, soit le double de celle d'une batterie lithium-ion typique. En outre, Gennal souligne la caractéristique recyclable de la conception de la batterie en montrant que l'électrolyte de vanadium est facilement extrait et recyclé lorsque la batterie Blue G est mise hors service.

«La technologie de l'oxydoréduction au vanadium est susceptible de changer la donne dans l'application des batteries en mer. Elle présente les avantages d'une longue durée de vie, d'une capacité énergétique considérablement améliorée et d'un profil de sécurité amélioré en tant que produit ininflammable. C'est une technologie qui a le potentiel d'accélérer la transition énergétique dans l'industrie maritime, soutenant ainsi les objectifs mondiaux de décarbonation», a déclaré Gareth Burton, vice-président d'ABS chargé de la technologie.

La nouvelle technologie est maintenant prévue pour passer aux tests de prototypes plus tard cette année.

Gennal Engineering Pte est une société d'intégration de systèmes spécialisée dans l'électronique de puissance et l'ingénierie électrique, notamment la conversion AC/DC et DC/AC. La société construit également des systèmes d'entraînement à vitesse variable basse tension pour l'industrie terrestre et marine. (Source : Offshore Energy)

5 NAVIRES MSC IMMOBILISÉS EN AUSTRALIE AU COURS DES 2 PREMIERS MOIS DE 2023

L'Autorité australienne de sécurité maritime (AMSA) a émis un avis de refus d'accès au porte-conteneurs **MSC Kymea II**, battant pavillon libérien et d'une capacité de 1732 EVP, pour une durée de 90 jours. L'AMSA a émis cet avis après des mois de «performances inférieures aux normes» de la part de l'exploitant du navire, MSC Shipmanagement (MSC), notamment des problèmes de maintenance critiques.

L'AMSA a immobilisé 9 navires de MSC au cours des 2 dernières années, dont 5 pour les 2 seuls premiers mois de l'année 2023. Nombre de ces immobilisations ont révélé l'existence de pratiques de maintenance à bord systématiquement inférieures aux normes.

L'inspection de l'AMSA du MSC Kymea II, construit en 2006, a révélé 21 déficiences au total, notamment un système de pilotage de canot de sauvetage en chute libre défectueux, des systèmes de sécurité incendie défectueux, des matériaux inflammables dangereusement stockés et de nombreuses chaînes de sécurité de garde-corps usées ou manquantes utilisées pour empêcher les débardeurs de tomber de haut lorsqu'ils saisissent la cargaison.

Un autre navire MSC inspecté à la mi-février présentait un tuyau de dégagement d'air corrodé dans un réservoir de combustible, et les preuves suggèrent que le navire a tenté de cacher la gravité du défaut aux autorités en couvrant le tuyau rouillé avec une toile et en peignant par-dessus.

«Les navires doivent être informés que ce type de mauvaise performance répétée n'est pas acceptable et que l'Australie prendra des mesures», a déclaré le directeur exécutif des opérations de l'AMSA.



Le tuyau camouflé et le tuyau réel découvert par les inspecteurs. (Photos : AMSA)

Détails des navires banis en Australie :

<https://www.amsa.gov.au/vessels-operators/port-state-control/refusal-access-list-and-letters-warning-list>

(Source : Splash247)

On a beau être le 1^{er} armateur mondial, on peut être aussi un armateur sous-normes !

CYCLONE TROPICAL FREDDY, 16 DISPARUS DANS LE NAUFRAGE D'UN NAVIRE DE PÊCHE

Le cyclone tropical Freddy est probablement responsable du naufrage du navire de pêche **Lien Sheng Fa**. L'épave du bateau taïwanais a été retrouvée à 215 milles des côtes de l'île Maurice le 23 février. L'embarcation, qui avait chaviré, dérivait au cœur de la Zone Économique Exclusive. Le long-liner comptait 16 marins, dont le capitaine. Le dernier message du navire date du 20 février 2023 vers 4h du matin. L'île était en alerte III, le cyclone tropical intense Freddy, approchait.

Le long-liner, de 29,7 m de longueur et de 98 tonnes, était en pêche à proximité de l'île Rodrigues quand il a émis son dernier message, alors que le météore était à 280 km au Nord de l'île Rodrigues.

Malgré avion et bateaux envoyés sur zone, l'équipage n'a pas été retrouvé. Le 20 mars, la coque du navire était en cours de remorquage vers Port-Louis à l'île Mau-

rice. (Source : Réunion la 1^{ère})

Deux jours après la découverte sa découverte, le CGS Barracuda a rejoint l'épave. Les plongeurs ont confirmé l'identité du navire, inspecté les cabines et n'ont trouvé personne à bord. Les cales étaient inaccessibles car fermées et la salle des machines était inondée. Les quelques gilets de sauvetage à bord étaient en mauvais état et aucun radeau de sauvetage n'a été trouvé. (Source : gCaptain)

L'ÉPAVE D'UN TRANSPORTEUR D'ASPHALTE POLLUE LA CÔTE INDONÉSIENNE

Le 11 février, le transporteur d'asphalte **Aashi**, battant pavillon gabonais, s'est échoué sur une plage isolée de la côte ouest de Nias et a partiellement coulé dans des eaux peu profondes. Il a commencé à déverser sa cargaison de 1 900 tonnes d'asphalte, et des masses collantes de cette substance ont été repérées jusqu'à 15 milles nautiques au sud du site de l'épave. Les boulettes de bitume s'échouent sur les plages vierges du nord de Niass, notamment dans la zone protégée de Sawo-Lahewa. Cette région est une destination populaire pour les surfeurs et les touristes.



L'épave de l'Aashi. (Photo : Ministry of Environment and Forestry)

«D'après les résultats de l'enquête, le MT Aashi s'est échoué en raison du mauvais temps, puis une fuite s'est produite dans la coque. Actuellement, l'état du navire est immergé à 70 % dans l'eau», ont déclaré les autorités.

Selon le ministère indonésien des affaires maritimes et de la pêche (KKP), la pollution provenant de l'épave se répand sur la côte ouest de Nias, une île située au large de Sumatra dans l'océan Indien.

Le gouvernement indonésien prévoit de mener une opération de nettoyage, et Nusantara Salvage Indonesia a été choisi fin février comme contractant pour la lutte contre la pollution. Une fois que les responsables auront calculé la valeur de l'impact environnemental de la marée noire, ils prévoient de demander une indemnisation au propriétaire du navire.

Selon Antara News, les autorités indonésiennes estiment que l'Aashi n'était pas en état de naviguer en raison de l'état de sa coque. Sa dernière inspection de contrôle par l'État du port, effectuée à Mombasa en 2021, avait révélé des déficiences au niveau des marques de franc-bord, du marquage de son numéro OMI et diverses conditions de travail et zones dangereuses à bord. L'inspection précédente, effectuée à Chittagong en 2020, avait révélé la corrosion de ses ponts.

Le navire avait quitté Khor Fakkan, EAU dans le Golfe Persique, le 22 janvier et devait arriver à Telukbayur en Indonésie, le 11 février.

L'Aashi est un asphaltier construit en 2008, de 101,90 m

de long et 16 m de large pour un port en lourd de 4 999 t. Il a été vendu en juin 2022. Il est actuellement détenu et géré par Aashi Shipping Inc. de Monrovia, au Liberia, et est son gestionnaire ISM est aux Émirats arabes unis. Il bat pavillon gabonais. (Source : The Maritime Executive)

UN VRAQUIER SOMBRE DANS LA GLACE DU DÉTROIT DE TATARIE

Le **Yong Xing 56** est arrivé au mouillage le 19 février, pour aller charger du charbon à Vanino, sur la côte occidentale du détroit de Tatarie, situé entre l'île russe de Sakhaline et le continent asiatique.

Le vraquier a émis un signal de détresse dans la soirée du 23 février alors qu'il était toujours au mouillage au Sud de Vanino. Le ferry Sakhalin-8 a secouru les 21 membres d'équipage, tous citoyens de la République populaire de Chine, qui sont d'abord montés sur la glace et ont ensuite été embarqué à bord du ferry en approche qui les a finalement débarqué à Vanino.

Le navire aurait subi une brèche dans la coque à tribord, dans la zone de la cale 1, avec une entrée massive d'eau. La coque du vraquier aurait été percée par la glace. En fait, le Yong Xing 56 comme d'autres navires dans la zone, ne seraient pas ancrés, mais dériveraient sur de la banquise, attendant un brise-glace.

Le brise-glace Otto Schmidt du Service de sauvetage maritime est arrivé sur les lieux le 24 février et a commencé à dégager la glace. Le navire a été inspecté et il a été constaté qu'il était enfoncé sur l'avant mais qu'il semblait stable.



Le vraquier pris dans la glace, est déjà bien enfoncé de l'avant.

Les membres de l'équipage chinois ont été ramenés sur le navire et, en collaboration avec l'équipe de sauvetage russe, ont constaté qu'il y avait un trou dans la zone du peak avant, de la cloison d'abordage et de la cale numéro une.

Le 27 février, il s'avère que le navire est chargé d'alumine. Il a été décidé de ne pas tenter de décharger la cargaison, qui consistait en 29 000 tonnes d'alumine, et de réparer le navire en utilisant des pompes pour contrôler l'entrée d'eau. Le navire s'est enfoncé de l'avant et dérive avec des floes. Les sauveteurs ont tenté de colmater le trou qui mesurait environ 2 m sur 1 m, selon le service maritime russe, l'issue du sauvetage étant encore incertaine.

Des équipements supplémentaires ont été apportés sur le navire le 28 février, mais le rapport indique que l'envahissement s'est poursuivi et que l'assiette à l'avant a continué d'augmenter malgré le pompage mis en place. Au cours de la nuit, les vagues ont commencé à submerger l'avant du navire.

Finalement, le vraquier a sombré le 1^{er} mars par 253 m de fond après avoir été extirpé de la zone de glace pour tenter de colmater la brèche. Selon le rapport officiel, le

Yong Xing 56 a coulé à 05h35 heure de Moscou, la brèche n'a pas été colmatée, le pompage de l'eau des compartiments inondés a également échoué.



Le navire sorti des glaces, continue à s'enfoncer de l'avant. Curieusement les panneaux de cales sont ouverts à l'avant.



Alors que le beau temps est revenu, le Yong Xing 56 s'enfoncé inexorablement. Toute la partie avant est immergée. (Photos : RosMorRechFlot)

Quelques images de l'intervention du brise glace avec la vidéo : <https://youtu.be/d6isEOdSMks>

Le Yong Xing 56 a été construit en 2008 et naviguait sous le pavillon Chinois. Long de 179,9 m et large de 28,40 m, il avait un port en lourd de 33 160 t. (Sources : The Maritime Executive, gCaptain, FleetMon)

SUBVENTIONS BRITANNIQUES POUR CONSTRUIRE UN NAVIRE À HYDROGÈNE AUTONOME

Un consortium dirigé par Acua Ocean, un fournisseur de navires à zéro émission, travaillant en partenariat avec Unitrove, un fournisseur d'infrastructures à zéro émission, a reçu une subvention de plusieurs millions de livres du gouvernement britannique pour contribuer à la décarbonation du secteur maritime. Le consortium "Hydrogen Innovation - Future Infrastructure & Vessel Evaluation and Demonstration" (HI-FIVED) recevra un financement de 3,8 millions de livres sterling (4,6 millions de dollars américains) pour construire un navire autonome avec des technologies d'infrastructure de soutage pour l'hydrogène liquide.

Le projet - dont le coût est estimé à 5,4 millions de livres sterling (6,5 millions de dollars américains) et dont la livraison est prévue à l'automne 2024 - vise à établir un corridor de navigation écologique national entre Aberdeen, en Écosse continentale, et les îles Orcades et Shetland, en utilisant des navires autonomes alimentés à l'hydrogène pour transporter des marchandises. Les autres partenaires du consortium sont le port d'Aberdeen, l'université de Southampton, Zero Emissions Maritime Technology, Composite Manufacturing and Design, Trident Marine Electrical et Nash Maritime.

Unitrove entend déployer sa technologie de ravitaillement mobile dans le port d'Aberdeen pour soutenir la candidature d'Acua Ocean à la construction et à l'explo-

tation de ce qui serait le premier navire de surface maritime autonome au monde fonctionnant à l'hydrogène liquide.



Image de synthèse du projet. (ACUA)

HI-FIVED fait partie du programme Clean Maritime Demonstration Competition Round 3 (CMDC3), qui a été annoncé en septembre 2022. Il est financé par le ministère des transports et mis en œuvre en partenariat avec Innovate UK. «La réalisation de démonstrations technologiques réussies est essentielle pour réduire les risques liés aux investissements futurs dans la décarbonation du secteur maritime», a expliqué le directeur de l'exploitation d'Acua Ocean. Ce projet CMDC3 rassemble un consortium de partenaires, de sous-traitants et de fournisseurs innovants du secteur maritime, qui se concentrent tous sur la nécessité de réduire les émissions et d'accélérer l'adoption et la commercialisation de nouvelles technologies. (Source : electrichybridmarinetechnology)

IMABARI CONSTRUIT LE PREMIER NAVIRE AU MONDE EN UTILISANT DE L'ACIER DE KOBÉ À FAIBLE TENEUR EN CO₂

La société japonaise Imabari Shipbuilding Co. a décidé de construire un nouveau vraquier de 180 000 t de port en lourd en utilisant un acier de haut fourneau à faible teneur en CO₂ commercialisé par Kobe Steel Corporation. Selon les entreprises, ce projet fera d'Imabari la première entreprise de construction navale au monde à utiliser de l'acier à faible teneur en CO₂ dans un grand projet de construction navale.

Aucun détail spécifique n'a été fourni sur le navire, si ce n'est qu'il devrait être livré en janvier 2024. Le groupe Imabari Shipbuilding a déclaré que ce projet s'inscrit dans le cadre de ses efforts pour développer des méthodes de construction qui non seulement créent des navires respectueux de l'environnement, mais réduisent également la consommation d'énergie lors de la production et la quantité de matières premières utilisées dans le processus de fabrication. La société a adopté le produit connu sous le nom de *Kobenable Steel* pour sa capacité à réduire les émissions de CO₂ dans le processus de construction navale par rapport aux produits en acier conventionnels.

Imabari Shipbuilding Group est le plus grand constructeur au Japon. L'entreprise a calculé qu'elle représentait un tiers du marché japonais de la construction navale en 2021. À l'échelle mondiale, Imabari représentait plus de 6 % du marché en 2021 (sur la base du tonnage brut), la part de marché du Japon étant d'environ 18 %. L'entreprise a déclaré avoir décidé d'utiliser le *Kobenable Premier*, qui permet une réduction de 100 % des émissions de CO₂ selon la méthode du bilan massique. Ce nouvel

acier constituera un avantage commercial pour le constructeur naval à l'avenir, car les armateurs cherchent à réduire les émissions liées à leurs activités.

L'acier *Kobenable*, qui a été introduit en 2022, est fabriqué selon le même procédé que celui du haut fourneau classique. Il utilise une technologie qui peut réduire considérablement les émissions de CO₂ du haut fourneau, ce qui a été démontré en chargeant le haut fourneau du site de production de Kobe's Kakogawa Works pour fournir une grande quantité de fer briqueté à chaud (HBI) fabriqué avec un procédé au gaz naturel qui peut réduire les émissions de CO₂ de 20 à 40 %.

La méthodologie du bilan massique est utilisée dans la fabrication du produit en acier qui implique un mélange de matières premières pour parvenir à la réduction du CO₂. Pour le processus de fabrication du fer, Kobe affirme qu'il est possible de réduire la quantité de coke utilisée et donc de réduire les émissions de CO₂ en remplaçant une partie du minerai de fer par du HBI. Ils ont déclaré que le produit résultant maintient le même niveau de haute qualité que les produits conventionnels, mais il n'y a pas eu de discussion sur le coût par rapport à l'acier conventionnel.

La première application commerciale du nouveau produit en acier de Kobe a été annoncée à la fin de 2022 pour un grand projet de construction à Tokyo. La méthode de calcul de la réduction de CO₂ et les résultats sont certifiés par les services DNV Business Assurance, en tant qu'organisme de certification tiers. Au moment de la vente des produits, Kobe Steel fournit le certificat tiers délivré par DNV et un certificat de produit en acier à faible teneur en CO₂ délivré par l'entreprise. Ils ont déclaré que le volume d'acier qui pourra être disponible dépendra de l'organisme de certification. (Source : The Maritime Executive)

LE RAZ-DE-MARÉE DE NOUVEAUX PORTE-CONTENEURS EST IMMINENT

Bien plus que les conditions macroéconomiques difficiles et des taux de fret déprimés, le principal facteur qui mine le marché est le plus important «arrivage» de l'histoire du conteneur. Une petite centaine de grands navires doit être livrée dès cette année dont 31 mastodontes de 24 000 EVP. À peine livrés, les navires pourraient finir au garage. État des lieux. Retrouvez l'article du Journal de la Marine Marchande avec le lien :

<https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-raz-de-maree-de-nouveaux-porte-conteneurs-est-imminent-749254.php#>



Le MSC Irina (24 346 EVP et 400 m de long) qui a été livré à son armateur en mars.

MORT DE LA POULE DE GUIREC SOUDÉE

Nous avons relaté à plusieurs reprises les aventures de **Guirec Soudée**. On rappelle que Guirec Soudée, né le 3 janvier 1992, est un navigateur et aventurier français.

Il est notamment connu pour sa médiatisation lors de son périple de cinq ans autour du monde accompagné de sa poule **Monique**.



Guirec Soudée et sa poule Monique ont parcouru un tour du monde ensemble. (Photo : Guirec Soudée)

Le 1^{er} mars 2023, Guirec a annoncé sur les réseaux sociaux la mort de sa poule Monique. Probablement la poule la plus célèbre du monde. Monique est décédée à l'âge de 9 ans. Le gallinacé avait parcouru bien plus de milles que n'importe quel autre animal.

«*Je savais qu'elle n'était pas éternelle*» : les adieux de Guirec Soudée à sa poule Monique. À retrouver dans Voiles et voiliers avec le lien : <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/skipper/guirec-soudee/je-savais-quelle-netait-pas-eternelle-les-adioux-de-guirec-soudee-a-sa-poule-monique-ad9a7a56-b844-11ed-a6d8-fca93d3c5f9b>

LES GARDE-CÔTES PHILIPPINS SAUVENT 88 PASSAGERS D'UN FERRY ÉCHOUÉ

Le ferry **Starlight Saturn** s'est échoué vers 16h00 le 28 février sur le banc de Danajon alors qu'il faisait route de Surigao vers Cebu. Les garde-côtes philippins (PCG) ont été alertés et ont activé leurs stations locales pour les opérations de sauvetage.

La branche Visayas des garde-côtes a dépêché le patrouilleur BRP Malamawi, qui est arrivé sur les lieux à 23 h 30. La marine philippine s'est également jointe à l'effort d'intervention et a envoyé deux navires. Ils sont arrivés sur les lieux vers 02h00. Plusieurs navires de "bons samaritains" ont également rôdé à proximité, se préparant à accueillir les personnes évacuées.



Débarquement des passagers.

L'opération a été retardée en raison de la marée basse, mais elle a finalement débuté à 4h30, a déclaré un porte-parole de la marine philippine. L'équipage a abaissé la rampe de chargement arrière du ferry et a aidé les passagers à monter à bord de petites canots en caoutchouc pour les transférer sur d'autres navires. Les intervenants ont terminé le sauvetage à 08h00 le 1^{er} mars, et les pas-

sagers ont été débarqués sains et saufs à une jetée de Cebu City après avoir été évacués.



Gros plan sur le débarquement des passagers par la rampe arrière. (Photos : PCG)

11 passagers - tous des camionneurs - se sont portés volontaires pour rester avec le ferry et aider à assurer la sécurité de la cargaison et des biens à bord, selon le Cebu Daily News.

Le banc de Danajon est un vaste complexe de récifs couvrant plus de 250 km² au centre de l'archipel des Philippines. Il s'agit d'un double récif barrière rare, le seul de ce type aux Philippines et l'un des six au monde.



Le Starlight Saturn est un petit ferry construit en 2016, long de 66,80 m et large de 15,30 m, navigant sous le pavillon des Philippines. (Photo : MarineTraffic)

(Source : The Maritime Executive)

UNE ENTREPRISE NORVÉGIENNE ÉTABLIT UNE ROUTE COMMERCIALE POUR SES CARGOS SANS ÉQUIPAGE

L'entreprise norvégienne Maritime Robotics a déclaré qu'elle avait reçu le feu vert pour établir une route commerciale pour ses navires sans équipage dans le Trondheimsfjord en Norvège. Avec l'approbation de l'Administration côtière norvégienne et de la Direction maritime norvégienne, Maritime Robotics utilisera désormais ses navires de surface sans équipage (USV, uncrewed surface vehicles), respectueux de l'environnement et durables, pour transporter des marchandises et des équipements entre son siège à Trondheim et ses installations de production à Vanvikan, situées sur le Fosenhalvøya. Le "véhicule de surface sans équipage" de Maritime Robotics, le **Mariner**, a déjà été déployé sur la route de fret nouvellement approuvée, a indiqué l'entreprise. Le directeur de l'exploitation de Maritime Robotics, a déclaré que

l'approbation marque une étape importante dans la mise en place de lois et de réglementations permettant aux drones déjà mis à l'eau de participer au trafic maritime ordinaire. «*La Norvège est un pays pionnier dans le développement des navires autonomes et les lois et réglementations doivent être mises à jour pour tirer parti des nouvelles opportunités offertes par ce développement*».

Les autorités assurent le suivi de plusieurs projets en cours pour permettre à la technologie de contribuer à la création d'une nouvelle valeur dans les processus existants. L'établissement de la route commerciale pour les bateaux de marchandises sans équipage marque une étape cruciale dans le développement de solutions de transport plus durables. Les navires sans équipage peuvent contribuer à des opérations rentables, à une évaluation des risques réduite et à des émissions de CO₂ inférieures à celles des solutions avec équipage existantes. (Source : MarineLink)

On espère juste qu'un incendie non maîtrisé par l'absence d'équipage ne viendra pas contredire ces déclarations !

L'ÎLE D'YEU EN ROUTE POUR DUNKERQUE

Après des mois de travaux, l'Île d'Yeu, le dernier né des câbliers d'Alcatel Submarine Networks (ASN), armé par Louis Dreyfus Armateurs (LDA) sous pavillon français, a terminé son chantier de conversion au chantier Remontowa de Gdansk. L'ancien navire de travaux offshore Seven Mar de Subsea7 a quitté le chantier le 22 février 2023 pour ses essais en mer. Puis le 1^{er} mars, il a fait route depuis la Pologne vers Dunkerque, où se trouve la base de LD Travocéan, filiale de LDA.



L'Île d'Yeu à quai en finition. (Post de Daniel Gorée/LDA sur linkedin)

L'Île d'Yeu, est le plus grand câblier de la flotte ASN/LDA avec ses 147 m de long et ses 27 m de large. Il a suivi un programme d'ingénierie lourde et de mise à niveau pour être doté d'équipements modernes afin d'offrir le niveau de performance et d'efficacité attendu par le marché des opérateurs télécom et les GAFAM. Différents blocs constituant les nouveaux espaces de travail ont été assemblés avant l'entrée en cale sèche qui a permis d'inspecter les appareils propulsifs (2 propulseurs azimutaux de 4 500 kW, un propulseur d'étrave de 1 320 kW et 2 propulseurs azimutaux rétractables de 2 000 kW à l'étrave, le tout alimenté par 4 générateurs MAN B&W 8L 32/40 8M25 produisant 3 840 kW à 720 t/m).

Une charrue de 35 tonnes équipera le navire, ainsi qu'un treuil de remorquage charrue électrique de 130 tonnes. L'Île d'Yeu a aussi un nouveau cabestan et une machine

à câble linéaire avec 18 paires de roues pour la récupération et la pose de câbles. Il est enfin doté de nouvelles grues de pont.



L'Île d'Yeu le 22 février lors de ses essais en mer. (Photo : Remontowa)



L'Île d'Yeu appareille de Gdansk le 1^{er} mars. (Photo : LDA)

Vidéo du départ de l'Île d'Yeu de Gdansk :

<https://youtu.be/HrY7TGLptMs>. (Source : Mer et Marine)



L'Île d'Yeu arrive à Dunkerque le 5 mars 2023. (Photo : Mer et Marine)

LES SAUVETEURS DE L'EVER GIVEN CHERCHENT À OBTENIR UN MEILLEUR PAIEMENT AU TRIBUNAL

Près de deux ans après l'accident maritime le plus célèbre de ce siècle, les procès continuent de tourner autour de l'échouement de l'Ever Given et du blocage du canal de Suez.

Un tribunal de Londres entend actuellement une affaire portée par SMIT, société de sauvetage appartenant à Royal Boskalis Westminster. Elle soutient que les propriétaires japonais de l'Ever Given, Shoei Kisen Kaisha, doivent encore plusieurs millions de dollars pour leur contribution à libérer le gigantesque porte-conteneurs qui s'est échoué sur la voie navigable égyptienne en mars 2021.

Les avocats des propriétaires japonais maintiennent que c'est l'Autorité du canal de Suez qui a été à l'origine de la plupart des travaux de dégagement du navire de 400 m de long.

Le propriétaire de l'Ever Given a été contraint de verser plusieurs millions de dollars aux autorités du canal de Suez pour libérer le navire, après son renflouement.

En février il avait été rapporté que le transporteur danois

Maersk avait intenté une action en justice, d'une valeur d'environ 40 millions de dollars, contre le propriétaire et l'exploitant de l'Ever Given, afin d'obtenir une compensation pour les retards causés par l'incident. (Source : Splash247)

REMORQUAGE D'UN FERRY À CALAIS APRÈS UN DÉBUT D'INCENDIE

Le 3 mars, dans la soirée, un ferry assurant la liaison entre Douvres et Calais a dû être remorqué. Il transportait environ 200 personnes à bord, passagers et membres d'équipage confondus lorsqu'un dégagement de fumée est survenu au niveau du local des machines.

L'équipage est rapidement parvenu à maîtriser le sinistre. Aucun blessé n'est à déplorer.

L'*Isle of Innisfree*, appartenant à l'armateur Irish Ferries, «s'est mis au mouillage pour stopper sa dérive, le temps de mener les investigations nécessaires dans le local impacté», a précisé la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord dans un communiqué le 4 mars. «Après vérification à bord, aucune extension du sinistre n'a été identifiée mais le ferry ne pouvait pas relancer sa propulsion», avait poursuivi la préfecture. Le Cross Grisez, en coordination avec le MRCC de Douvres, a alors demandé l'intervention du remorqueur Abeille Normandie. Après une lente traversée, le ferry et ses quelque 200 passagers sont finalement arrivés au port de Calais, le 4 mars, en début de matinée. (Source : France 3 HDF)



Remorquage par l'arrière du ferry *Isle of Innisfree*. (Photo : Préfecture maritime)

ACCORD À L'ONU SUR LE PREMIER TRAITÉ POUR PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ EN HAUTE MER

Les négociateurs de plus de 100 pays membres des Nations-Unies ont conclu le 4 mars un traité visant à protéger la biodiversité en haute mer, une décision qui, selon les organisations de protection de l'environnement, permettra de protéger la biodiversité marine et d'assurer un développement durable.

Les États membres de l'ONU se sont enfin mis d'accord, sur le premier traité international de protection de la haute mer, destiné à contrecarrer les menaces qui pèsent sur des écosystèmes vitaux pour l'humanité. «*Le navire a atteint le rivage*», a déclaré la présidente de la conférence Rena Lee.

Après plus de 15 ans de discussions, dont 4 années de négociations formelles, la troisième "dernière" session à New York a finalement été la bonne, ou presque.

Les délégués ont finalisé le texte, légalement contraignant, au contenu désormais gelé sur le fond, mais il sera formellement adopté à une date ultérieure après avoir été passé au crible par les services juridiques et traduit

pour être disponible dans les six langues officielles de l'ONU.

La haute mer commence où s'arrêtent les zones économiques exclusives (ZEE) des États, à 200 milles des côtes en général et n'est donc sous la juridiction d'aucun État. Même si elle représente plus de 60 % des océans et près de la moitié de la planète, elle a longtemps été ignorée dans le combat environnemental, au profit des zones côtières et de quelques espèces emblématiques.

Avec les progrès de la science, la preuve a été faite de l'importance de protéger tout entier ces océans foisonnant d'une biodiversité souvent microscopique, qui fournit aussi la moitié de l'oxygène que nous respirons et limite le réchauffement climatique en absorbant une partie importante du CO2 émis par les activités humaines.

Alors le nouveau traité, quand il entrera en vigueur après avoir été formellement adopté, signé puis ratifié par suffisamment de pays, permettra de créer des aires marines protégées dans ces eaux internationales.

Environ 1 % seulement de la haute mer fait l'objet de mesures de conservations, et cet outil emblématique est jugé indispensable pour espérer protéger d'ici 2030 30 % des terres et des océans de la planète, comme s'y sont engagés l'ensemble des gouvernements de la planète en décembre. (Sources : France 24 et AFP)

Pour en savoir plus :

<https://www.france24.com/fr/plan%C3%A8te/20230305-au-terme-de-longues-n%C3%A9gociations-accord-%C3%A0-l-onu-pour-prot%C3%A9ger-la-biodiversit%C3%A9-en-haute-mer>, <https://information.tv5monde.com/info/biodiversite-marine-comment-l-onu-tente-de-faire-regner-l-ordre-dans-le-far-west-de-la-haute>

Les coulisses de l'accord "historique" à l'Onu pour la haute mer racontées par Hervé Berville :

<https://www.ouest-france.fr/economie/economie-de-la-mer/les-coulisses-de-laccord-historique-a-lonu-pour-la-haute-mer-racontees-par-herve-berville-5c81eb12-bb6f-11ed-a004-2b8cdf9ad7b2>

LES AUTORITÉS AMÉRICAINES SOUPÇONNENT D'ESPIONNAGE LES GRUES FABRIQUÉES EN CHINE

Selon le Wall Street Journal, les autorités américaines s'inquiètent de plus en plus du fait que les grues et portiques géants fabriqués en Chine et installés dans les ports américains, y compris dans plusieurs ports militaires, pourraient constituer pour Pékin un outil d'espionnage caché au vu et au su de tous.

Certains responsables de la sécurité nationale et du Pentagone ont comparé ces engins de manutention servant à charger et décharger les navires, fabriqués par le constructeur chinois ZPMC, à un cheval de Troie. Bien qu'elles soient comparativement bien fabriquées et peu coûteuses, elles contiennent des capteurs sophistiqués qui peuvent enregistrer et suivre la provenance et la destination des conteneurs, ce qui fait craindre que la Chine puisse saisir des informations sur le matériel expédié à l'intérieur ou à l'extérieur du pays pour soutenir les opérations militaires des États-Unis dans le monde entier. (Source : PortNews)

LE NAVIRE MSC ISTANBUL ÉCHOUÉ DANS LE CANAL DE SUEZ

Dans l'après-midi du 5 mars, le porte-conteneurs **MSC Istanbul** s'est échoué au cours de son transit dans le canal de Suez, alors qu'il se dirigeait vers le nord à Ismaïlia.

C'est ce qu'a annoncé l'Autorité du canal de Suez elle-

même, expliquant que quatre puissants remorqueurs ont immédiatement quitté Port Saïd pour secourir le navire et que la circulation dans la voie navigable n'a pas été bloquée car l'incident s'est produit dans une section du canal où une autre route de transit fonctionne en parallèle. L'Autorité du canal de Suez elle-même, sans révéler les causes de l'échouement, a fait savoir qu'après cinq heures d'efforts, le porte-conteneurs de 16 600 EVP en provenance de Malaisie et à destination du Portugal a été libéré grâce au travail de son équipe de gestion de crise. Voir la vidéo : <https://youtu.be/2OGZQ7CeWs4>
Le MSC Istanbul est un très grand porte-conteneurs battant pavillon libérien, construit en 2015, long de 399 m pour une largeur de 54 m et avec un tirant d'eau de 15,1 m au moment de l'incident. (Source : Shipping Italy)

LA CYBER-VULNÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE POSITIONNEMENT DYNAMIQUES

Un système de positionnement dynamique (DP) est un système automatisé et informatisé qui dirige et surveille la position d'un navire à l'aide de divers capteurs embarqués et fait avancer le navire à l'aide d'hélices et de propulseurs. Ce système est souvent utilisé par les navires de recherche et les navires de forage, ainsi que par les navires utilisés pour l'installation et la maintenance des actifs offshore, comme les câbliers. Les systèmes DP permettent à l'équipage de maintenir la position du navire pour divers types d'opérations sans être ancré. En raison de leur nature informatisée et connectée, les systèmes DP sont exposés à des risques d'attaques de cyber sûreté.

Il existe trois niveaux de systèmes DP, qui s'appuient les uns sur les autres. Ils se distinguent par le niveau de redondance en cas de défaillance et par la précision requise pour les différentes opérations. Un système DP plus sophistiqué disposera de plus de propulseurs pour contrôler la position du navire. En ce qui concerne les sauvegardes, le niveau I est le plus basique, avec peu de redondances, tandis que le niveau III contient des sauvegardes dans plusieurs systèmes. Les systèmes DP sont étroitement liés à de nombreux composants physiques différents sur un navire, notamment le système de propulsion, les propulseurs, les gouvernails (le cas échéant), les capteurs environnementaux, les générateurs, les systèmes de référence de position et la fonctionnalité du pilote automatique. Leur connexion aux composants physiques augmente la gravité potentielle d'une cyber-attaque réussie sur un système DP.

Les équipages dépendent de systèmes DP fonctionnels pour atteindre leurs objectifs, en particulier dans les situations qui exigent un positionnement précis pendant de longues périodes. Les perturbations peuvent entraîner des temps d'arrêt imprévus, voire des incidents liés à la santé, à la sécurité ou à l'environnement si le contrôle et la redondance des systèmes DP sont perdus. Les perturbations peuvent coûter du temps et de l'argent. Les incidents liés à l'environnement ou à la sécurité peuvent avoir des conséquences plus graves, pouvant aller jusqu'à la perte de vies humaines, en particulier lors des opérations de maintenance et d'inspection sous-marines. Les systèmes DP sont également caractérisés par une inter-connectivité ouverte, ce qui expose les composants à des cyberattaques. Par exemple, les redondances de niveau II ne protègent pas les composants primaires et secondaires de l'exposition. Les systèmes DP peuvent donc être la cible de logiciels malveillants qui compro-

mettent les fonctions de gestion de l'énergie connectées. Ils sont également connectés à un ordinateur supplémentaire à bord d'un navire et contrôlés par celui-ci, de sorte que si le système informatique qui contrôle le système DP est infecté par un logiciel malveillant, le contrôle du système DP peut également être perdu.

Enfin, les systèmes DP ont du mal à faire la distinction entre les commandes et les diffusions légitimes et illégitimes. Ils peuvent donc être la cible de réseaux de zombies qui émettent de fausses émissions sur le réseau. Les systèmes DP sont vulnérables aux actions illégitimes qui affectent leurs composants connectés. Par exemple, un changement de direction pourrait faire dévier un navire de sa route, ce qui pourrait compromettre une mission. De même, les systèmes DP dépendent des signaux GNSS (Global Navigation Satellite System) pour les points de référence qui guident leur fonction de positionnement. Ils sont donc vulnérables à l'usurpation d'identité, qui consiste à faire passer de faux signaux pour des signaux GNSS légitimes. Le système DP peut être trompé en pensant qu'il se trouve à un endroit précis, même si sa position a changé en raison du courant ou du vent, ce qui est particulièrement préoccupant étant donné que le système DP contrôle la propulsion du navire.

Le brouillage est une préoccupation supplémentaire, car le système ne pourrait pas rester précisément dans la même position sans l'aide des signaux de positionnement GNSS. Le brouillage du GPS a été observé tout au long de 2018 et 2019 dans le nord de la Norvège, mais les conséquences graves ont heureusement été évitées. Cependant, plus de 280 navires auraient été touchés par un autre incident de brouillage en Corée du Sud, qui a complètement perturbé certains signaux GPS et entraîné des données incorrectes pour certains autres. Comme les systèmes DP sont profondément affectés par l'usurpation et le brouillage du GPS, cette cybermenace reste réelle et sérieuse.

Le risque n'est pas entièrement théorique et certaines attaques se sont déjà produites. Dans un cas, tous les signaux d'entrée/sortie (E/S) analogiques et numériques du RBUS ont été perdus, ce qui a entraîné une perte de contrôle des systèmes DP et une dérive de la position du navire, à 240 mètres de la position initiale. Le problème a été résolu par une mise à jour du micrologiciel, mais il s'agissait d'un signe clair que ce système fondamental peut être perturbé.

Dans un autre cas, en 2017, le système DP d'une plateforme de forage pétrolier contenait un virus qui n'a pas été détecté pendant près de dix-neuf jours.

L'importance et les vulnérabilités des systèmes DP rendent cruciale la mise en œuvre de mesures cybernétiques. Une approche de bout en bout est recommandée pour lutter contre la cybermenace, ainsi que la sensibilisation, la formation et l'évaluation régulière des cybermenaces.

Document rédigé par Jessie Hamill-Stewart, qui est doctorante en cyber-sûreté à l'université de Bristol et à l'université de Bath et Andrew Sallay qui est PDG et cofondateur de la société de cyber-sûreté Reperion.

(Source : The Maritime Executive)

LÛRSSSEN LIVRE LE YACHT OPERA DE 146 M

L'un des plus grands yachts neufs du moment, l'*Opera*, long de 146 m et d'une jauge brute d'environ 12 500, a quitté début mars le chantier naval Lürssen de Brême-Nord. Le 4 mars midi, le yacht a mis le cap sur la mer du

Nord, pour une destination inconnue. L'Opera, qui bat pavillon des îles Caïmans, occupe la dixième place des plus longs yachts à moteur du monde en termes de longueur.

Comme pour le Luminance (voir page 49), on sait peu de choses sur les installations techniques de l'Opera, car les détails ne sont pas publiés dans le secteur.

Terrence Disdale Design aurait été responsable du design extérieur et intérieur. Outre deux piscines et plusieurs garages pour les canots de service et les speedboats, le yacht dispose de deux hélicoptères, l'un sur le pont avant et l'autre sur le pont arrière. Un grand club de plage se trouve à l'arrière. Ce qui frappe également dans le design, ce sont les dix tuyaux d'échappement au total sur la cheminée avec les embouts marquants. La valeur du yacht, qui a son port d'attache à Georgetown, est estimée à environ 500 millions de dollars.



L'Opera. (Photo : YachtCharterFleet)

Le client de ce méga-yacht n'est pas connu ; plusieurs portails de yachts internationaux mentionnent le Cheikh Mansour bin Zayed Al Nahyan de la famille régnante d'Abu Dhabi.



L'Opera en route vers la mer du Nord (photo : C. Eckardt)

Compte tenu de sa taille, on estime qu'il dispose d'environ 24 cabines pour 48 invités et de 40 cabines supplémentaires pour l'équipage. Le yacht est propulsé par des moteurs MTU. Il atteindrait ainsi une vitesse maximale de 20 nœuds et sa vitesse de croisière serait de 14 nœuds. Ce bateau cache une vie agitée déjà longue. En effet, pour le chantier naval Lürssen, l'Opera est un projet de yacht particulier, puisqu'un grave incendie dans le dock flottant en septembre 2018 a provoqué à l'époque la plus grande intervention des pompiers de Brême depuis la Seconde Guerre mondiale. De plus, avec l'intervention de plus de 900 pompiers de toute la région, l'incendie est considéré comme l'un des plus grands cas d'assurance du secteur. Le feu s'était propagé sur le **Sassi**, le nom que devait porter le yacht à l'origine, qui était presque terminé. Plus tard, la filiale de Lürssen, Blohm + Voss, à Hambourg, a construit le bâtiment de remplacement sous le nouveau nom d'Opera à partir des parties encore utilisables. Il y a deux ans, le nouveau yacht et son dock flottant ont été transférés sur le site de Lürssen à Berne-Warfleth (ancien chantier naval Roland) pour être complétés dans le dock flottant couvert 10 de 290 m de long de Blohm + Voss. La mise à l'eau de la nouvelle construction a eu lieu en septembre dernier dans le port

de Neustadt à Brême. Vidéo de la mise à l'eau et transfert au chantier naval Lürssen le 19 septembre 2022 :

<https://youtu.be/nQ2pkMW-z9M>. (Source : Schiff&Hafen)

SYSTEME DE NETTOYAGE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT À SEC INSTALLÉ SUR UN VRAQUIER

Les systèmes d'épuration traditionnels étant soumis à une pression croissante en raison des résidus de lavage que les écologistes considèrent comme un polluant, un système de traitement des échappements à sec à base de sodium constitue une alternative qui peut permettre aux navires plus anciens en service de respecter les réglementations de plus en plus strictes en matière d'émissions. Un système à sec a récemment été installé sur un vraquier néerlandais et son fabricant a également souligné le potentiel d'un système conteneurisé qui facilite encore davantage les opérations.

Le système intégré de nettoyage à sec des gaz d'échappement mis au point par la société britannique SodaFlexx a été récemment installé sur le **Bontrup Amsterdam**, un vraquier de 39 ans appartenant à la société néerlandaise Bontrup. Construit en 1984, le navire a un port en lourd de 65 400 t et une longueur de 224 m, et est propulsé par un moteur traditionnel utilisant du fuel lourd. L'installation du système de traitement à sec de l'échappement a eu lieu au cours de la dernière semaine de février à Amsterdam. Selon les sociétés, l'installation a duré moins de trois jours et le navire a repris début mars son service entre les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Ce nouveau système SodaFlexx fonctionne avec la technologie avancée Hyperion qui utilise l'IA pour assurer un dosage optimal de l'absorbant pour la zone d'émission requise.

L'unité de poudre sèche SodaFlexx injecte de la poudre de bicarbonate de sodium directement dans le flux de gaz d'échappement pour neutraliser les composés sulfurés (SOx). Dans la chaleur et les turbulences du flux de gaz d'échappement, une réaction chimique se produit, convertissant les SOx en un sel très stable et non toxique. Ce sel est libéré en toute sécurité dans l'atmosphère ou peut être capturé par un système cyclonique de capture des particules et recyclé à terre.

SodaFlexx souligne que le système permet aux navires de brûler du HSFO (High Sulfur Fuel Oil). Il peut être connecté au moteur principal ainsi qu'aux générateurs auxiliaires, aux chaudières et aux incinérateurs. L'entreprise propose une option pour des unités préfabriquées, conteneurisées et empilables sur une surface d'EVP.

En plus de permettre l'utilisation de l'option HFSO moins coûteuse que le Marine Gas Oil (MGO), l'entreprise souligne que la plupart des anciens moteurs marins ont été conçus pour brûler du HFO. Le système de traitement à sec de l'échappement offre une option respectueuse de l'environnement tout en permettant aux armateurs de suivre les protocoles de maintenance et de lubrification existants pour leurs navires en service.

« Trouver l'équilibre entre des solutions économiques et écologiques pour l'industrie maritime est l'objectif ultime de notre entreprise » a déclaré le PDG de SodaFlexx. "La transition vers des carburants alternatifs ne se fera pas du jour au lendemain et nous avons encore une flotte mondiale à exploiter de la manière la plus durable possible, et la combustion de HSFO avec notre système d'épuration des gaz d'échappement s'est avérée moins intensive en CO₂ que l'utilisation de MGO ou de VLSFO sur une base "well to wake". (L'expression "Well-to-wake"

désigne l'ensemble du processus de production, de livraison et d'utilisation du carburant à bord des navires, ainsi que toutes les émissions qui en découlent. Pour en savoir plus voir l'article du BV :

<https://marine-offshore.bureauveritas.com/what-well-wake-decarbonization-means-shipowners>.



Le vraquier Bontrup Amsterdam équipé de son système d'épuration à sec des échappements. (Photo : SodaFlexx)

La base du système, le bicarbonate de sodium, est produite par de nombreux fabricants sur tous les continents. L'entreprise propose une solution conteneurisée pour le matériau à bord des navires, ou bien il peut être livré par camion ou par barge. Le résidu est également facile à recycler par rapport à l'eau de lavage des épurateurs humides, qui est de plus en plus réglementée. (Source : The Maritime Executive)

UN PROJET HYDROGÈNE CONTROVERSÉ EN AUSTRALIE OBTIENT DES SUBVENTIONS DU JAPON

Un projet aussi ambitieux que controversé visant à approvisionner à terme le Japon en hydrogène produit en Australie à partir de charbon va recevoir 220 milliards de yens (1,5 milliard d'euros) du gouvernement japonais pour préparer sa phase commerciale.

Issu d'un fonds gouvernemental japonais pour "l'innovation verte", ce financement servira à «concevoir et construire des installations à l'échelle commerciale» pour liquéfier l'hydrogène en Australie et l'acheminer par bateau jusqu'au port industriel de Kawasaki, près de Tokyo, selon un communiqué des promoteurs du projet publié le 7 mars.

Il a toutefois été rappelé que le projet était "complexe" et qu'il restait «encore du chemin à parcourir en termes d'approbations, de conception, de construction et de mise en service».

Le projet HESC (Hydrogen Energy Supply Chain) avait déjà bénéficié d'un investissement équivalent à 300 millions d'euros de la part des autorités japonaises et australiennes pour sa phase pilote.

Pour la phase commerciale, l'objectif est de commencer par produire de 30 à 40 000 tonnes par an d'hydrogène (à l'état initial de gaz) d'ici la fin de la décennie en cours, avant de monter potentiellement à 225 000 tonnes par an dans les années 2030. Cela permettrait de réduire de 1,8 million de tonnes par an les émissions de CO₂, soit l'équivalent des émissions annuelles de 350 000 voitures thermiques, selon les promoteurs du projet.

Mais si l'hydrogène est une énergie propre en aval, sa production est très polluante si elle provient d'énergies fossiles, et en particulier de charbon. Ainsi pour que le projet HESC ait du sens sur le plan environnemental, le gaz carbonique CO₂ généré par sa production devra être capturé et stocké dans le sous-sol marin au large de l'Australie.

Or, il est très incertain à ce stade qu'une telle solution de captage et stockage de carbone (CCS) sera disponible quand le projet HESC deviendra opérationnel. Et sans CCS, le projet augmenterait au contraire les émissions de CO₂ de 2,9 à 3,8 millions de tonnes par an, selon une étude du think tank indépendant Australia Institute publiée l'an dernier. Les technologies CCS n'ont pas encore fait leurs preuves à ce jour.

(Sources : AFP, Marine & Océans)

NOUVELLES CARÈNES DES FDI DE LA ROYALE

Voici la surprenante étrave de la première frégate de défense et d'intervention (FDI) de la Marine nationale en achèvement au chantier Naval Group de Lorient.



(Photo : Mer et Marine)

L'Amiral Ronarc'h, mis à l'eau en novembre, est entré en cale sèche le 17 janvier pour la poursuite de certains travaux sur sa coque. Les essais en mer devraient débuter cet été en vue d'une livraison à la Marine début 2024. (Source : Mer et Marine)

DÉMYSTIFIER LES 4 MYTHES QUI FONT OBSTACLE AUX NAVIRES DE CHARGE À PROPULSION ÉOLIENNE

Les cargos à voile font un véritable retour en force.

L'armateur de vraquiers japonais MOL exploite un navire assisté par le vent. Le géant américain de l'agroalimentaire Cargill collabore avec le navigateur olympique Ben Ainslie pour déployer des WindWings sur ses itinéraires. La compagnie maritime suédoise Wallenius souhaite que l'Oceanbird réduise les émissions de 90 %. La start-up française Zephyr & Borée gère le Canopée, qui transportera cette année des éléments de la fusée Ariane 6 de l'Agence spatiale européenne.

L'auteur de l'article, Christiaan De Beukelaer, maître de conférences en culture et climat, à l'Université de Melbourne a fait des recherches sur la décarbonation de l'industrie du transport maritime. Lors d'un travail de terrain à bord de l'Avontuur, un cargo à propulsion éolienne, il est même resté bloqué en mer pendant cinq mois - à cause de la pandémie, et non parce que les vents n'ont pas fonctionné. Retrouvez la totalité de son article avec des vidéos au moyen du lien :

<https://www.marinelink.com/news/debunking-four-myths-stand-windpowered-503427>

UN PORTE-CONTENEURS MSC A PERDU 45 BOITES AUX BERMUDES

Le 3 mars, le centre des opérations maritimes des Bermudes (BMOC) a signalé la perte de conteneurs par le porte-conteneurs MSC Shristi à quelque 350 milles à

l'est des Bermudes. Quelque 45 conteneurs vides sont tombés à la mer à trois occasions différentes, par gros temps. Selon les enregistrements de la route et de l'AIS, la perte de conteneurs s'est produite entre le 1^{er} et le 2 mars, alors que le navire faisait route de Boston vers Caucedo, en République dominicaine. À un moment donné, le navire a fait demi-tour et a fait route dans la direction opposée, probablement en essayant d'éviter de nouvelles pertes. Il est arrivé à Caucedo le 5 mars et en est reparti le 6 à destination de la Turquie ou de Port Saïd selon les sources. En fait, le 11 mars, il avait pour destination, Valence, en Espagne avec une arrivée prévue le 17.

Les autorités ont lancé des avertissements aux navires pour qu'ils restent vigilants lorsqu'ils traversent la zone où les conteneurs sont tombés à la mer.



Le MSC Shristi à Boston le 25/02/2023. (Photo : MarineTraffic)

Le MSC Shristi, construit en 2005, mesure 294,12 m de long et 32,20 m de large pour une capacité de 4 738 EVP. Il navigue sous pavillon libérien et est géré par MSC Shipmanagement à Chypre. (Sources : gCaptain, FleetMon)

BATEAUX ET NAVIRES À PILE À COMBUSTIBLE, UN MÉTHANOL À LA FOLIE

IDTechEx a publié récemment une série d'articles sur la demande de piles à combustible alimentées à l'hydrogène et à l'ammoniac dans le secteur du transport maritime. L'une des réponses les plus fréquentes a été la suivante : et le méthanol ?

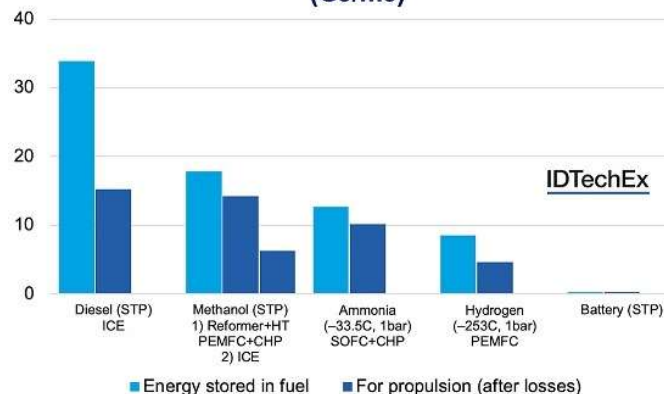
En effet, le méthanol a suscité beaucoup d'intérêt, notamment depuis que le géant du transport maritime Maersk a commandé 19 navires fonctionnant au méthanol, dont les livraisons débuteront en 2025. Cet article évalue le méthanol par rapport aux autres carburants et spéculé sur son adoption potentielle dans l'industrie maritime.

Le méthanol vert est l'un des carburants de substitution les plus comparables au diesel en termes de densité énergétique. Et comme le méthanol peut être transporté sous forme liquide à peu près à température ambiante, l'infrastructure existante des soutes à diesel peut être modifiée rapidement pour le méthanol à faible coût, contrairement à l'hydrogène liquide et à l'ammoniac qui nécessitent des températures de liquéfaction beaucoup plus basses (-253C et -33C, respectivement). Ces avantages facilitent la logistique de l'utilisation du méthanol, ce qui le rend attrayant pour les exploitants de navires.

Le méthanol arrivera d'abord sur le marché par le biais des moteurs à combustion, mais les PEMFC (Pile à combustible à membrane échangeuse de protons) à haute température (HT) ne sont pas loin, et plusieurs entreprises progressent rapidement dans ce domaine. Les PEMFC HT sont avantageuses car elles permettent d'utiliser

de l'hydrogène de faible pureté, tel que le gaz de synthèse. Cela signifie que le système peut être associé à un simple reformeur de méthanol, qui ne nécessite pas de matériaux de membrane exotiques et coûteux. En revanche, les PEMFC à basse température (LT) sont très sensibles et nécessitent un hydrogène d'une pureté supérieure à 99,99 %. Un reformeur de méthanol alimentant une PEMFC HT peut donner un rendement supérieur à 50 %, contre environ 35 % dans un moteur à combustion de méthanol. Avec les procédés de production combinée de chaleur et d'électricité, les piles à combustible peuvent atteindre un rendement supérieur à 80 %. Blue World Technologies, au Danemark, et Advent Technologies, basée à Boston, sont des entreprises passionnantes qui ont prouvé le concept. Advent a récemment obtenu environ 782 millions d'euros dans le cadre du projet IPCEI (Projet Important d'Intérêt Européen Commun) de l'UE pour construire une capacité de 400 MW en Grèce d'ici à 2027.

Volumetric energy density of onboard fuels (GJ/m³)



Le méthanol présente toutefois de nombreux inconvénients. Le méthanol vert reste un hydrocarbure et son utilisation ne peut que maintenir les niveaux actuels de carbone puisqu'il réémet le carbone capturé pour le fabriquer. Cela réduit son potentiel en tant que solution à long terme par rapport à l'hydrogène vert et à l'ammoniac, en particulier dans la mesure où l'OMI se concentre désormais sur la réglementation des gaz à effet de serre. Néanmoins, des concentrations élevées de CO₂ sont créées en tant que sous-produit dans les systèmes au méthanol, ce qui se prête à la (re)capture du carbone. Cela ouvre la voie à une approche plus "circulaire" qui permettrait d'éviter que le carbone ne soit rejeté dans l'environnement, bien que cela soit actuellement une priorité secondaire pour les fournisseurs et que cela ajoute des coûts et de la complexité.

Un autre facteur important à moyen terme est que le méthanol vert est toujours un dérivé de l'hydrogène vert. Au cours de la prochaine décennie, l'hydrogène vert sera peu abondant, cher et demandé par de nombreux secteurs pour ce que l'on appelle l'économie de l'hydrogène - l'acheminer vers des applications de première utilisation sera le moyen le plus efficace de réduire les émissions.

Pour plus d'informations, les dernières prévisions d>IDTechEx sur la production d'hydrogène sont disponibles dans les rapports "Green Hydrogen Production : Electrolyzer Markets 2023-2033" avec le lien :

<https://www.idtechex.com/en/research-report/green-hydrogen-production-electrolyzer-markets-2023-2033/920> et "Blue Hydrogen Production and Markets 2023-2033 : Technolo-

gies, Forecasts, Players" avec le lien:

<https://www.idtechex.com/en/research-report/blue-hydrogen-production-and-markets-2023-2033-technologies-forecasts-players/922>

L'industrie doit également tenir compte de l'utilisation continue du GNL ou du méthane. Bien que le GNL émette de puissants gaz à effet de serre avec les fuites de méthane, le carburant a des performances similaires à celles du méthanol et peut également être créé artificiellement avec de l'hydrogène vert et la capture du carbone (e-méthane). Bien que l'infrastructure de soutage pour le méthane liquide soit coûteuse (en raison de l'exigence de stockage à -161°C), elle se développe depuis des décennies en raison de la réglementation initiale axée sur la réduction des émissions de SOx, de NOx et de particules, ce qu'elle fait bien.

La question qui se pose est la suivante : Vaut-il la peine de diviser les ressources pour développer le GNL/méthane, l'ammoniac et l'hydrogène, et le méthanol ? Il serait sage de choisir de développer rapidement quelques solutions prometteuses, plutôt que de tout faire partout en même temps. L'hydrogène et l'ammoniac créent une voie à long terme vers l'absence d'émissions de gaz à effet de serre. Parmi les hydrocarbures, le GNL a des performances similaires à celles du méthanol et est déjà largement développé aujourd'hui. En outre, l'importance et la demande continues de méthaniers ont été mises en évidence en 2022 avec la perturbation des gazoducs.

Dans l'ensemble, il est facile d'envisager un avenir avec une adoption plus large des PEMFC et des batteries à l'hydrogène à moyen terme et l'adoption des SOFC (Pile à combustible à oxyde solide) à l'ammoniac à long terme pour une véritable voie vers des émissions nulles. Toutefois, la lenteur du développement de ces solutions pourrait créer des opportunités pour le méthanol. Ce qui est clair, c'est que la décarbonation de l'industrie maritime est un défi immense qui continuera à reposer sur des solutions multiples, des investissements, de nouvelles réglementations, une collaboration et des essais de la part des secteurs public et privé.

Cette étude fait partie d'un portefeuille plus large de "véhicules" électriques et de stockage d'énergie d'ID-TechEx, qui suit les marchés et les technologies des "véhicules" électriques sur terre, en mer et dans les airs, pour vous aider à faire face à tout ce qui vous attend.

Pour en savoir plus sur les perspectives détaillées d'ID-TechEx concernant l'utilisation des piles à combustible dans le secteur maritime, consultez le nouveau rapport d'IDTechEx intitulé "Fuel Cell Boats & Ships 2023-2033 : PEMFC, SOFC, Hydrogène, Ammoniac, GNL" avec le lien :

<https://www.idtechex.com/en/research-report/fuel-cell-boats-and-ships-2023-2033-pemfc-sofc-hydrogen-ammoniac-Ing/907>. Pour en savoir plus en général :

www.IDTechEx.com/Research/EV.

(Sources : Hellenic Shipping News, IDTechEx)

LES MAIGRES SE MASSENT DANS LE GOLFE DE GASCogne POUR SE REPRODUIRE EN MAI

La prise exceptionnelle de 130 à 150 tonnes de **maigre** dans le golfe de Gascogne le 21 février a soulevé de nombreuses interrogations quant à la gestion de la ressource de cette espèce. Éléments de réponse avec Youen Vermard, scientifique de l'Ifremer, qui étudie le maigre dans le cadre du projet Acost.

Le maigre, c'est quoi ? Le maigre ou courbine, parfois surnommé grogneur, est une espèce de poissons marins

de l'Atlantique et de la Méditerranée, de la famille des sciaenidés. Sa taille moyenne est de 50 centimètres à 1 mètre, mais il peut atteindre 2 mètres pour 100 kilogrammes.



Maigre ou courbine.



Gros maigre.

Retrouvez cet article avec le lien suivant :

<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/peche/les-maigres-se-massent-dans-le-golfe-de-gascogne-pour-se-reproduire-en-mai-46627>

Article transmis par Claude Mulcey de la FNPAM.

LE PLUS GRAND DU MONDE, LE COLOSSAL MSC TESSA LIVRÉ

Le constructeur naval chinois Hudong-Zhonghua Shipbuilding a livré le porte-conteneurs géant **MSC Tessa**, d'une capacité de 24 116 EVP, à son propriétaire MSC, le 9 mars. Le chantier naval a déclaré que le navire est en fait le plus grand navire livré jusqu'à présent, battant le record de l'Ever Alot qui a été livré en juin de l'année dernière.

Mais combien de jours tiendra ce record ?

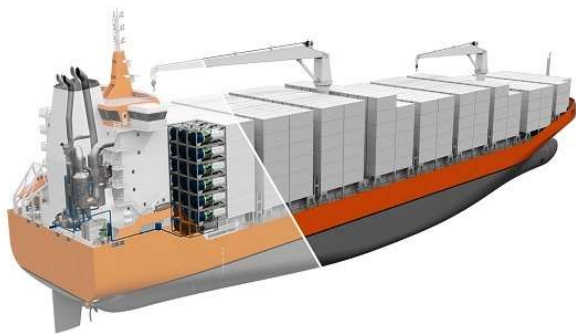


MSC Tessa sur la peau de l'eau. (Photo : Hudong-Zhonghua)

Il est équipé d'un épurateur hybride, d'une étrave droite avec un petit bulbe, d'une hélice de grand diamètre avec système d'économie d'énergie (ESD-energy-saving ducts), sorte de tuyère. En même temps, le navire de 400 m de long utilise la lubrification de sa carène à l'air, ce qui réduit la consommation totale d'énergie et les émissions totales de carbone correspondantes de 3 à 4 %. Un générateur de ligne d'arbre est également installé. Il est classé par la société de classification DNV. Son creux est de 33,2 m et l'empilement maximal des plans de conteneurs peut atteindre 25 couches, soit l'équivalent de 22 étages. (Source : Offshore Energy)

WÄRTSILÄ INSTALLE UN SCRUBBER PRÉ-ÉQUIPÉ POUR LA CAPTURE DE CARBONE

Wärtsilä va installer sur un navire son premier système de scrubbers CCS, c'est-à-dire capable de capturer et stocker le CO₂ en provenance des émissions des machines. Ces nouveaux types de scrubbers sont en réalité adaptés pour pouvoir fonctionner avec un futur système embarqué de CCS lorsque cette technologie, actuellement en cours de tests industriels, pourra être installée au neuve ou rétrofitée sur les navires. Avec l'installation de cette nouvelle génération de scrubbers, l'industriel prend donc en compte la place qui sera celle d'un futur système de CCS.



(Image de synthèse : Wärtsilä)

Les tests en cours concerne un système qui pourrait retirer jusqu'à 70% des émissions de carbone.

(Source : Mer et Marine). En savoir plus :

<https://www.wartsila.com/media/news/08-03-2023-wartsila-to-deliver-its-first-ccs-ready-scrubber-systems-3236385>

PIRIOU LIVRE LE VOILIER PERSÉVÉRANCE

Dans un communiqué, le groupe Piriou a annoncé, le 10 mars 2023, la livraison du voilier **Persévérance** construit par les chantiers Piriou du Vietnam, à l'explorateur Jean-Louis Étienne. Persévérance servira de bateau avitailleur à la station polaire dérivante, Polar POD, dont la construction a également été confiée au chantier concarnois, en partenariat avec l'entreprise 3C Metal.

Il s'agit du premier voilier livré par Piriou. Pour affronter la navigation dans les eaux polaires, sa coque en aluminium a été renforcée. Long de 42 m et large de 11 m, ce voilier sera armé par huit marins et pourra accueillir à son bord une douzaine de passagers.



Persévérance. (Photo : Piriou)

En attendant le départ de l'expédition, la goélette accueillera des passagers pour des croisières d'exploration dans les eaux glacées de l'Arctique, dans l'archipel du

Svalbard, puis l'Antarctique et dans les cinquantièmes hurlants, des croisières destinées à financer l'expédition. (Sources : Ouest-France, Bretagne Economique, Mer et Marine)

QUASI-COLLISION DANS LE CANAL DE PANAMA

La quasi-collision de l'**OOCL Utah** le 5 mars avec une porte d'écluse du canal de Panama laisse présager un accident tragique et coûteux, selon les experts. Cet incident montre qu'un accident est malheureusement inévitable un jour.

Les images vidéo montrent un remorqueur "Alpha" positionné à l'avant presque écrasé entre le porte-conteneurs battant pavillon de Hong Kong et la porte de l'écluse Agua Clara du canal.

Des représentants du syndicat des capitaines et officiers de pont du canal de Panama ont expliqué à The Loadstar qu'en raison d'un manque de procédures et de ressources de la part de l'Autorité du canal de Panama (ACP), ce sont les pilotes - payés par navire - qui prennent les décisions. *«Ils [les pilotes] veulent terminer rapidement, car plus ils obtiennent de missions, plus ils gagnent d'argent. La faute ne peut pas être imputée au navire».* *«On a dit au pilote que le remorqueur [prévu pour l'arrière] arrivait d'une autre mission... mais il a choisi de ne pas attendre. Il n'y a pas de procédures ni de réglementations, donc [le pilote] peut faire ce qu'il veut».* *«Il s'agit de l'incident le plus grave que nous ayons eu jusqu'à présent dans une série d'incidents survenus au cours des 2 dernières années. Dans l'un d'eux, un remorqueur s'est échoué... un autre s'est retrouvé sur les rochers et a dû être réparé pendant 3 mois».* Les pilotes essaient souvent d'aborder le canal à des vitesses supérieures à ce qui est sûr pour les équipages des remorqueurs. Dans le cas du remorqueur Alpha, *«Nous pouvons dire que l'équipage était en danger en raison de l'espace refermé où il se trouvait et de la taille du navire»*, ont-ils déclaré. *«Si le navire écrase le remorqueur ... il va couler».* Une collision avec la porte de l'écluse du canal aurait pu mettre la voie navigable hors service pendant des mois, entraînant une perturbation de la chaîne d'approvisionnement d'une ampleur comparable à celle de l'incident de l'Ever Given à Suez en mars 2021. Dans le canal de Panama, les portes d'écluse *«...ne sont pas comme celles que nous avons sur les anciennes écluses. Elles se déplacent sur des rails, et si une porte sort de son rail parce qu'un navire de 100 000 tonnes se déplaçant à 2,5 nœuds l'a heurtée, elle va rester coincée. Et nous ne disposons pas de l'équipement nécessaire pour soulever cette porte à l'heure actuelle».*

Il n'y a pas assez d'équipages pour couvrir les besoins du canal. Les équipages travaillent plus de 16 heures par jour, sept jours sur sept, sans période de repos obligatoire, affirme une source : *«Il n'y a pas d'entretien des remorqueurs, il y a peu de personnel... nous ne sommes pas à l'abri de la fatigue».* L'ACP a jusqu'à présent refusé de répondre aux demandes de commentaires.

Retrouvez la vidéo de la quasi-collision avec le lien :

<https://theloadstar.com/wp-content/uploads/vid-20230307-wa0001-1.mp4>

(Source : The Loadstar)

L'INCROYABLE YACHT DE 43 MÈTRES TOTALEMENT ÉCODURABLE DE SUNREEF QUI FAIT CRAQUER LES STARS

Sunreef, à l'occasion du Salon nautique international de

Miami, a ajouté une pièce supplémentaire à sa production de superyachts-catamarans écologiques en présentant le Sunreef 43M Eco.

Lorsqu'il est sous voile, le 43M Eco continue de produire de l'énergie propre, grâce à un système de production hydroélectrique avancé et à des éoliennes qui produisent de l'énergie à partir du vent pour maintenir chargée la batterie du yacht.



Le Sunreef 43M Eco. (Photo: Sunreef)

Retrouvez la description de ce yacht exceptionnel avec le lien : <https://www.gqmagazine.fr/lifestyle/article/sunreef-yacht-ecodurable-fernando-alonso-rafael-nadal>

UN BATEAU TRANSPORT DE BATEAUX

C'est un bateau que l'on voit rarement à Brest. Le 9 mars, le **MN Tangara**, l'un des navires rouliers de la Maritime Nantaise affrétés par le ministère des Armées pour le transport logistique, est arrivé dans la base navale de Brest et s'est amarré au quai oblique.

Il venait de traverser l'Atlantique après avoir quitté Pointe-à-Pitre le 26 février. Après une tournée dans les ports de la zone Antilles-Guyane, le MN Tangara a ramené en métropole différents frets militaires, dont trois bateaux. Il a notamment embarqué deux vieux pousseurs du type PS 4 et une VCSM (Vedette côtière de surveillance maritime). Il s'agit des pousseurs P31 Maracudja et le P34 Karambole basés à Fort-de-France et construits respectivement en 1994 et 1995 par le chantier CIB de Brest et de la vedette de la gendarmerie maritime P623 Mahury, basée à Cayenne, victime d'un problème de structure. Construite en 2005 par les Chantiers navals bordelais, elle est la 23^{ème} d'une série de vingt-quatre.

Les pousseurs ont été pris en charge par la Base navale pour désarmement, et la vedette sera confiée au Service de soutien de la flotte (SSF) pour expertise. Ces 3 bateaux ont été remplacés par de nouvelles unités.

(Sources : Mer et Marine, Ouest-France)



Le MN Tangara à son arrivée en rade de Brest. (Photo : Mer et Marine)

Le MN Tangara a été construit en 2013, en Corée du Sud, pour la Compagnie Maritime Nantaise. Il a été conçu comme son sister-ship le MN Calao pour assurer les

besoins logistiques de l'armée française vers l'océan Indien, l'Afrique et la zone Antilles-Guyane.

Long de 160 m, large de 27 m, son port en lourd est de 12 026 t. Ce type de roulier dispose d'une longueur de roulage sur deux ponts, de 913 m et 1 137 m, et de deux rampes d'accès ainsi que d'une grue de 45 t. Il peut charger des véhicules lourds, chars, munitions en zone protégée... En pontée également, des conteneurs, engins divers et des petits navires. Sa propulsion assurée par 2 diesels totalise 16 800 kW.

UN VRAQUIER PANAMAX S'ÉCHOUE AU BRÉSIL

Le vraquier **London 2012** s'est échoué à Sao Francisco do Sul, dans la baie de Babitonga, au Brésil, le 11 mars. Le navire s'est échoué peu après avoir quitté le port, avec une cargaison de soja.



Le London 2012 échoué. (Photo : Brazilian navy)

La cause de l'échouement est inconnue. Peut-être s'est-il échoué au moment où il était sur le point de jeter l'ancre ?

Le 13 mars, des remorqueurs travaillaient sur place pour essayer de remettre le vraquier à flot, ce qui semble avoir réussi. Aucune pollution n'a été observée. Après inspection de la coque, le navire a repris la mer. Il est passé au mouillage de Port Elizabeth le 6 avril dans la matinée et à Singapour dans la nuit du 28 au 29 avril, puis a mis le cap sur Rizhao, en Chine, où il était attendu le 9 mai.

Long de 228 m avec un port en lourd de 82 562 t et construit en 2007, il navigue sous pavillon libérien. (Source : FleetMon)

UN VRAQUIER À LA DÉRIVE PENDANT 8 JOURS APRÈS UNE AVARIE MACHINE EN MER DE CHINE MÉRIDIONALE

Le vraquier **Fuping** a subi une panne de moteur en mer de Chine méridionale, au nord des îles Riau, le 25 février, alors qu'il effectuait une traversée sur ballast entre Singapour et Ningbo (Chine). Le navire est resté à la dérive jusqu'au 5 mars, date à laquelle il a été pris en remorque par le navire SAR Nan Hai Jiu 115.



Opérations de remorquage du Fuping. (Photo : Chinanews.com)

Le 13 mars, le vraquier est arrivé en remorque au mouil-

lage extérieur de Hong Kong où il a jeté l'ancre. Il se trouvait toujours au mouillage le 15 mars. (Source : FleetMon)

UN FERRY COULE AU GABON AVEC DES MORTS ET DES DISPARUS

Le ferry **Esther Miracle**, reliant les villes côtières du Gabon, a coulé en pleine nuit, tôt le matin du 9 mars, après avoir quitté Libreville à destination de Port Gentil. Le navire a subi une voie d'eau et chaviré. 121 personnes ont été secourues, 2 ont été retrouvées mortes, mais on craint qu'il y ait eu plus de personnes à bord que ce qui était indiqué dans le manifeste, plus de 150. Les opérations de recherche et de sauvetage se sont poursuivies et plusieurs personnes ont été identifiées comme disparues. À la mi-journée, les premières pirogues à moteur commençaient à ramener les rescapés.

Selon un responsable des autorités portuaires, le naufrage a fait «au moins deux morts et 28 personnes disparues».

Nouveau bilan le 10 mars : Un corps a été repêché et deux personnes de plus ont pu être sauvées des eaux, faisant passer le bilan à trois morts dont un enfant et 25 disparus.

Le navire, dont on ignore la date de construction - la compagnie privée propriétaire, Royal Cost Marine (RCM), ne répond pas aux appels - et qui avait été acheté et inauguré sur cette ligne en novembre dernier, transportait «134 passagers adultes, 4 enfants de moins de six ans, 10 membres d'équipage et 3 agents des forces de défense», selon le gouvernement.

La très grande majorité des rescapés portaient des gilets de sauvetage parmi les dizaines que l'AFP a vu débarquer à Libreville jeudi matin de pirogues de pêcheurs, d'un patrouilleur de l'armée et d'une grande barge d'une compagnie de logistique pétrolière qui croisait non loin du naufrage, venus à leur secours.



Photo de l'*Esther Miracle* avant le drame.

Le bilan provisoire évolue, trois jours et demi après le drame, avec trois morts et 34 disparus. Le gouvernement a établi à 161 le nombre des occupants - passagers et équipage - qui avaient embarqué à Libreville.

Et l'épave n'a toujours pas été localisée. Le jour du naufrage, la mer était calme. Il s'est produit non loin des côtes, à l'entrée du golfe qui abrite Libreville.

Nouveau bilan le 13 mars : six morts et 31 disparus.

Et la polémique s'est mise à enfler :

Selon des sources du secteur maritime local, à la technique éprouvée et dignes de foi, le navire de l'armateur Royal Cost Marine n'était, en réalité, pas un bateau pour le transport des passagers. Il a été modifié au mépris de toutes les conditions de sécurité. La cabine aménagée affirment-elles, «n'était pas prévue pour prendre autant de passagers». Le bateau devait en principe ne prendre que l'équipage et le fret. Les propriétaires auraient complètement modifié, et sans l'avis d'ingénieurs en cons-

truction navale, le toit du navire donc sa hauteur. Ce qui ne présageait rien de bon tant de telles modifications affectent la stabilité du navire. «Il y a des calculs pour la stabilité. Est-ce que ça a été fait ? Je ne crois pas», commente un expert du milieu.

Plein de conteneurs, le poids du bateau en question, explique celui-ci, ne pouvait supporter l'ajout de 126 passagers même à une moyenne de 80 kg. Le navire aurait donc succombé à des facteurs aggravants dus aux modifications faites sans calcul de stabilité et sans ingénieur de conception en naval. Si l'on se demande pourquoi il a été autorisé à naviguer sur les eaux gabonaises dans ces conditions, après le drame le ministre des Transports, Brice Constant Paillat, et le président directeur général de Royal Cost Marine, Blaise Armand Mbandinga, n'ont évoqué que des questions liées à la prise en charge des victimes et la recherche des personnes disparues. Urgence oblige, dit-on. Mais au-delà, se cache la vérité du secteur maritime gabonais.

Voir aussi l'article "**Naufrage de l'Esther Miracle : Ce que la Marine marchande ne dira pas...**" avec le lien :

<https://www.gabonreview.com/naufrage-de-lesther-miracle-ce-que-la-marine-marchande-ne-dira-pas/>

(Sources : Gabon Review, AFP, Marine & Océans, Gabon Media Time, FleetMon).

Bilan de 26 morts et 11 disparus le 20 mars.

NOUVEAU RECORD DE TRANSITS QUOTIDIENS DE NAVIRES DANS LE CANAL DE SUEZ

Le passage de 107 navires en une journée le 13 mars 2023 représente un nouveau record historique pour le canal de Suez, qui dépasse ainsi de 13 navires le précédent record établi les 7 et 8 novembre derniers.

Le nombre de navires ayant traversé le canal du nord vers le sud se chiffre à 56 avec une charge de 3,4 million de tonnes contre 51 navires du sud vers le nord avec une charge de 2,9 million de tonnes, a indiqué le célèbre patron de l'Autorité du Canal (SCA).

Les transits de ce 13 mars ont été effectués par un groupe diversifié de navires. Le convoi en direction du sud était dirigé par l'Ever Gifted (198 886 DWT), un porte-conteneurs de cinq ans d'âge avec une capacité de transport de 20 124 EVP qui venait d'Europe du nord à destination de la Malaisie. Le convoi en direction du nord était dirigé par un navire de taille similaire, le Cosco Shipping Universe (198 485 DWT) avec une capacité de transport de 21 237 EVP, battant pavillon de Hong Kong, qui se dirigeait de Singapour vers la Grèce avec 232 000 tonnes de marchandises à bord. Au total, 25 porte-conteneurs figuraient parmi les navires du jour.

Parmi les autres navires qui ont transité, on compte 33 pétroliers et 28 vraquiers. Il y avait également 6 transporteurs de voitures et 15 navires de marchandises diverses et similaires.

Vidéo donnant idée du transit de ce jour :

<https://twitter.com/i/status/1635296093343993860>

(Source : Shipping Italy)

CMA CGM ENTRE AU CAPITAL DE BRITTANY FERRIES

L'armateur français CMA CGM va entrer à hauteur de 12 % au capital de la compagnie Brittany Ferries, dont les finances ont été fragilisées par la crise sanitaire, en convertissant en actions l'argent qu'il lui avait prêté en septembre 2021, ont annoncé le 14 mars 2023 les deux entreprises.

CMA CGM avait souscrit pour 10 millions d'euros d'obligations convertibles de Brittany Ferries et lui avait prêté 15 millions.

Sur la voie du redressement, la compagnie roscovite a enregistré un bénéfice de 22,6 M€ et un chiffre d'affaires de 444 M€, selon ses résultats annuels publiés le 14 mars. (Source : Le Télégramme)

UN MARIN TUÉ PAR UN PAQUET DE MER AU LAR-GE DU FINISTÈRE

Le Cross Corsen est intervenu à bord d'un navire-citerne au nord-ouest de l'île d'Ouessant le 14 mars 2023 dans la matinée. Un marin d'origine philippine, blessé par un paquet de mer qui s'est abattu sur l'avant du navire, est décédé malgré l'intervention des secours.

À 9 h 41, le Cross est alerté par Ouessant Trafic d'un accident sur un navire-citerne battant pavillon libérien. Le tanker **Palladium** se trouve alors à 40 milles au nord-ouest de l'île d'Ouessant. Il signale un marin blessé à la suite du passage d'un paquet de mer sur la plage avant du bateau. Il s'agit du bosco qui a été balayé par une vague, entraînant sa chute. La mer est alors agitée, avec un vent de force 7. Une assistance médicale immédiate est demandée pour évacuer le marin, inconscient et déjà en arrêt cardio-respiratoire.

Le Cross Corsen engage aussitôt l'hélicoptère NH90-Caiman, qui décolle à 10 h 20 de la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic avec un médecin à son bord. Il arrive à 10 h 44 et hélitreuille l'équipe médicale à bord. Après plusieurs tentatives de réanimation, le marin, d'origine philippine, est malheureusement déclaré décédé à 11 h 32. (Source : Ouest-France)

LES VIVIERS DE SAINT-MARC ÉCOLABELLISÉS POUR LA COQUILLE DE LA BAIE DE SAINT-BRIEUC

La pêche de la coquille Saint-Jacques à la drague en baie de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor) a été certifiée "pêche durable" par le label international MSC (Marine Stewardship Council), en décembre 2022.

À son tour, l'entreprise **les Viviers de Saint-Marc**, basée à Tréveneuc, vient de se voir certifier MSC pour la coquille de la baie de Saint-Brieuc. Spécialisée dans le décorticage des noix à la main, la société ne cache pas sa satisfaction. Elle est composée de deux sites :

- Une activité viviers accompagnée d'une poissonnerie et d'un restaurant à Tréveneuc où se trouve le siège social et

- une toute nouvelle usine de transformation de poissons et de coquilles Saint-Jacques dernière génération à Saint-Quay-Portrieux, la commune voisine.

Les Viviers de Saint Marc est une entreprise familiale créée en 1996.

Le certificat atteste de la parfaite traçabilité du produit, depuis son arrivée aux Viviers de Saint-Marc, en sacs sur palettes, jusqu'à sa sortie, en noix fraîches ou congelées. *«Il s'agit de montrer qu'on sait traiter la Saint-Jacques de la baie de Saint-Brieuc et la différencier des autres gisements»*. Les Viviers de Saint-Marc décortiquent également des coquilles de l'Ouest-Cotentin et de la baie de Saint-Malo, mais la briochine constitue 80 % des 1 200 tonnes qu'ils travaillent annuellement.

(Source : Ouest-France)

LA CHINE CHERCHE À EXERCER UN PLUS GRAND CONTRÔLE SUR LES CÂBLES SOUS-MARINS

Pékin limite les projets de nouveaux câbles sous-marins

passant par la mer de Chine méridionale par crainte de l'installation de systèmes de surveillance, particulièrement par les États-Unis.

Ces câbles peuvent être sabotés pour couper les flux d'informations ou bien «placés sur écoute» afin de capter l'information qui y transite, ce que la Chine redoute.

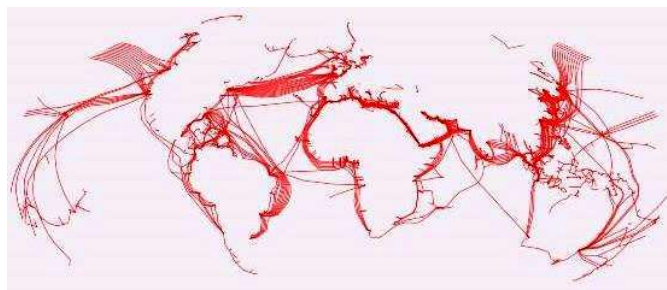
- Les câbles sous-marins ne jouissent pas encore de protection claire en droit international, bien que le premier traité (signé par 36 pays dont les États-Unis et la Russie, mais pas la Chine) remonte à 1884.

- Il existe encore des zones grises, notamment en ce qui concerne la nationalité d'un câble (surtout ceux financés ou gérés par des multinationales ou par des consortiums), ainsi que de leur nature militaire ou civile (double usage dans beaucoup de cas).

Les projets ainsi que la gestion des câbles sous-marins constituent un terrain d'affrontement de la guerre technologique que se livrent Washington et Pékin. En 2020, les États-Unis ont commencé à bloquer l'implication de la Chine dans les projets de consortium installant et exploitant ces câbles et ont également refusé la construction de nouveaux câbles reliant les deux pays. Récemment, la Chine a commencé à entraver les projets de pose et d'entretien de câbles sous-marins en mer de Chine méridionale.

- Pékin met en place des exigences plus strictes pour l'octroi de permis permettant leur installation.

- Selon le droit international, seulement les projets de câbles situés dans un rayon de 12 milles nautiques autour du territoire d'un pays sont concernés par ces permis. Cependant, la Chine demande également des autorisations pour les projets passant par les eaux territoriales qu'elle revendique en mer de Chine méridionale, en violation apparente du droit maritime international.



Carte des câbles sous-marins dans le monde.

Afin de s'adapter, certaines entreprises modifient les itinéraires initialement prévus de manière à éviter les zones économiques exclusives chinoises mais également les zones revendiquées par Pékin en mer de Chine méridionale. Le projet de câble Southeast Asia-Japan Cable 2, ou SJC2 (détenu en partie par des entreprises chinoises, américaines et taïwanaises comme China Mobile, Chunghwa Telecom et Meta) aurait ainsi été retardé de plus d'un an en raison des «objections de la Chine» et de problèmes liés à l'octroi de permis.

En février dernier, des bateaux chinois (un navire de pêche puis un cargo) ont coupé 2 câbles sous-marins reliant des îles taïwanaises de l'archipel Mazu à la Chine continentale, entravant ainsi l'accès à internet. Si ces connexions sont régulièrement soumises à des accidents, l'intervalle de seulement six jours entre les deux coupures suggère qu'elles auraient pu être intentionnelles. Taïwan constitue un hub majeur pour les câbles sous-marins en région Indo-Pacifique et cristallise les tensions avec la Chine dans le détroit de Formose.

- L'île abrite deux centres de données d'importante envergure et est reliée à 15 câbles sous-marins.
- D'autres câbles de ce type sont actuellement en cours d'installation, comme le câble Apricot, qui vise à relier Singapour, le Japon, Guam, les Philippines, Taïwan et l'Indonésie d'ici à 20244.

• Apricot est le premier câble sous-marin intra-asiatique qui ne traverse pas la mer de Chine méridionale.

• Le projet de câble Echo - en construction également -, qui relie Singapour au Japon et aux États-Unis, illustre lui aussi ces nouvelles stratégies d'évitement de la mer de Chine méridionale.

La stratégie chinoise passe également par la surveillance des entités chargées du développement et de l'exploitation des câbles sous-marins. En effet, Pékin cherche à impliquer ses entreprises et navires dans ce type de projet afin de pouvoir, éventuellement, influencer ou surveiller ces infrastructures critiques. (Source : Le Grand Continent)

LE MARCHÉ DES PRODUITS À BASE D'ALGUES

• Alors que les tempêtes hivernales s'éloignent doucement, la cueillette des algues a repris au large des côtes du Finistère.

• De plus en plus de goémoniers exercent pour récolter le végétal marin avant de le transformer en produits alimentaires de plus en plus demandés par les particuliers et chefs renommés.

• Filiale du groupe Hénaff, la société GlobeXplore basée dans le Finistère, qui s'est développée sur le marché des produits à base d'algues, présente ses produits au salon de l'agroalimentaire de Rennes.

Son job est à cheval entre la pêche et la cueillette. Goémonier depuis 2010, David Le Chelard de GlobeXplore a appris son métier «sur le tas». Sur un tas de cailloux, pourrait-on dire. Ancien marin, l'homme a eu l'idée de se lancer lorsqu'il est revenu vivre sur les côtes de la mer d'Iroise où il a aperçu une poignée de fêlès s'activer à basse mer. Le dos courbé, couteau ou faucille à la main, ces étranges faucheurs s'activaient à cueillir des algues à chaque fois que la mer se retirait. Étrange activité dans une région où certaines algues de couleur verte ont si mauvaise réputation. Au départ, elles étaient surtout utilisées pour conserver la fraîcheur des huîtres dans leur bourriche. Mais peu à peu, elles sont devenues un véritable met recherché par des cuisiniers du monde entier.

Retrouvez la suite de cet article avec le lien :

<https://www.20minutes.fr/societe/4027796-20230314-bretagne-veritable-attente-entreprise-sert-algues-apero-resto#>

L'ANTÉA, NOUVEAU NAVIRE DE LA FLOTTE OCÉANOGRAPHIQUE FRANÇAISE

Arrivé à Nouméa en décembre 2022, l'**Antéa**, armé par Genavir et opéré par l'IFREMER, prend la suite de l'**Alis** pour les campagnes océanographiques dans tout le Pacifique Sud.

Il entame à la mi-mars sa première mission au départ de Nouvelle-Calédonie, pour étudier la dynamique de l'océan autour des monts sous-marins au sud du territoire.

Construit par les chantiers vendéens Ocea et mis en service en 1995, ce catamaran en aluminium de 35 m de long pour 11,9 m de large est armé par 9 à 13 marins, auxquels s'ajoutent 10 scientifiques et techniciens.

Avec une autonomie de 18 jours, Il est conçu pour les missions d'océanographie physique, de chimie, de re-

cherches halieutiques, de biologie et d'exploration de la colonne d'eau.



L'Anthéa à Nouméa en décembre 2022. (Photo : IRD)

Pour en savoir plus :

<https://www.flotteoceanographique.fr/Toutes-les-actualites/L-Antea-nouveau-navire-de-la-Flotte-oceanographique-francaise-dans-le-Pacifique>
www.flotteoceanographique.fr/content/download/166073/file/CP_Antea.pdf

UN PORTIQUE À MINÉRAI EN CHEMIN POUR ARCELORMITTAL À DUNKERQUE

Un portique fabriqué par ZPMC a été chargé sur le navire transport de colis lourds **Zhenhua 27**, parti de Chine le 22 février, à destination du port de Dunkerque. Il est attendu au terminal sidérurgique d'ArcelorMittal pour le mois d'avril.

Avec une capacité de levage de 80 tonnes et une hauteur de 25,50 m, ce portique peut manutentionner 3 000 tonnes par heure. Il s'agit du troisième portique ZPMC à être livré au port de Dunkerque.

Comme on peut le voir sur la photo, il n'est pas seul sur le **Zhenhua 27**. Il est accompagné par deux portiques à conteneurs pour le terminal APM de Tanger au Maroc et six cavaliers sur pneus automatisés pour le projet DWP en Arabie Saoudite.



Le Zhenhua 27 chargé, au départ de Chine. (Photo : ZPMC)

(Sources : ZPMC, Le Marin)

DU PÂTÉ HÉNAFF POUR LA MARINE UKRAINIENNE

Stéphane Audrand, officier de réserve de la Marine française, a lancé une collecte en ligne pour remettre des palettes de pâté Hénaff à la marine ukrainienne. Lancée le 15 mars à 16 h, la collecte en ligne avait pour objectif de réunir la somme de 6 000 € en 20 jours. Il n'aura fallu que quelques heures pour rassembler ce montant. Trois jours plus tard, le compteur a littéralement explosé puisque déjà plus de 14 000 € ont été collectés ! Plus de 500 contributeurs se sont manifestés.

«**Pâté Hénaff, le pâté du mataf!**», l'expression est passée dans le langage populaire et témoigne des liens qui exis-

tent entre la PME bigoudène et la Marine nationale. (Mais pas que, avec les autres marines aussi et bien des terriens.) *«Depuis 1920, la petite boîte bleue se trouve à bord de chaque navire, sur toutes les mers du monde. C'est un vrai doudou pour tous les marins et particulièrement ceux qui prennent le quart la nuit».* (Source : Le Télégramme)

LE PREMIER MÉGA-YACHT ZÉRO ÉMISSION POUR UN MILLIARDAIRE JAPONAIS

Greenwashing ou vrai projet écolo ?

Basée à Brême, dans le nord de l'Allemagne, l'entreprise Lürssen Yachts vient de dévoiler un projet de méga-yacht écologique fonctionnant uniquement grâce au méthanol.

D'une longueur de 114 m, le bateau devrait être inauguré en 2025 par son propriétaire, l'entrepreneur japonais Yusaka Maezawa, qui a visiblement l'ambition d'être l'homme de toutes les premières. Il faisait partie de la mission spatiale qui a rejoint l'ISS en 2021, et il a d'ores et déjà signé avec SpaceX pour participer au premier voyage privé vers la Lune.



C'est le designer de l'Apple Watch qui a conçu cet engin. (Capture d'écran Lürssen Yachts via YouTube)

Il est donc difficile de vanter les mérites du milliardaire nippon, qui ne se soucie visiblement de l'environnement que lorsque cela l'arrange.

La nouvelle gamme pensée par Lürssen Yachts se base sur une innovation technologique particulièrement intéressante. Au lieu d'utiliser directement de l'hydrogène, la société a retravaillé un concept de cellule permettant d'en produire à partir de méthanol. Dès lors, il n'est plus nécessaire de transporter à bord de grands réservoirs d'hydrogène, ce qui a l'avantage supplémentaire de rendre les embarcations plus sûres.

Sur le papier, le méga-yacht est conçu pour pouvoir effectuer une croisière lente sur une distance d'environ 1.000 milles ou rester ancré pendant deux semaines sans émettre la moindre parcelle de carbone.

Vidéo du baptême et du lancement le 8 mars :

https://youtu.be/n72_RUMKJf0

(Sources : Korii, Interesting Engineering)

Et le 9 mars 2023, le futur yacht de luxe a déjà été envoyé à Kiel pour son premier voyage. Ceci pour des motifs tout simplement pratiques. En effet, pour des raisons de place, la suite de la construction et l'achèvement du yacht de 114 m de long et 18 m de large se font désormais dans le chantier naval de ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) à Kiel. Le méga yacht, qui porte jusqu'à présent le nom de Project Cosmos, devrait être achevé en 2025. Vidéo du transfert à Kiel :

<https://youtu.be/pDZQggLTyHg>

MSC BAT À NOUVEAU LE RECORD DU PLUS GROS PORTE-CONTENEURS AU MONDE

L'avalanche de nouvelles constructions de porte-conte-

neurs bat son plein et, avec elle, les records de taille sont battus tous les mois.

La livraison du **MSC Irina** de 399,99 m de long par Yangzijiang Shipbuilding le 9 mars a établi un nouveau record mondial dans la course aux mégamax qui s'intensifie entre les transporteurs mondiaux. Ce navire de 24 346 EVP détrône l'OOCL Spain de 24 188 EVP, livré le mois dernier par Nantong COSCO KHI Ship Engineering.

Le MSC Irina est le premier des 6 géants livrés par Yangzijiang. Selon Alphaliner, les navires sont dotés d'une passerelle à l'avant et d'une configuration en 6/14/4 baies.

MSC vient également de prendre livraison du MSC Tes-sa, d'une capacité de 24 116 EVP. (Voir page 71) Il s'agit du premier des 8 navires jumeaux qui seront livrés cette année par les chantiers du groupe public CSSC en Chine.



Le MSC Irina, vide. (Photo : MSC)

Les 14 navires mégamax de CSSC et Yangzijiang font partie d'un programme de construction de nouveaux navires de MSC qui comprend plus de 130 navires de différentes classes de taille.

Alphaliner pense que MSC visera une taille de flotte d'environ 5,5 à 6 millions de TEU comme taille optimale pour une desserte maritime autonome mondiale une fois que son accord de partage de navires avec Maersk arrivera à son terme au début de 2025. Vidéo de présentation du navire : <https://youtu.be/6ibCSH7wPjA> (Source : Splash247)

RETOUR SUR LA DÉMOLITION DE L'ANCIEN VRAQUIER CHARLES LD

Compléments d'information de la page 25.

À la suite de l'arrivée de Philippe Louis-Dreyfus à la tête de l'Armement du groupe Louis Dreyfus, en 1997 quatre navires capesize sont commandés. Deux seront construits en Corée du Sud, l'**Éric LD** et le **Philippe LD**, et les deux autres au Japon, le **Pierre LD** et le **Charles LD**. Ces quatre navires ont été livrés en 1999. Le Secrétaire général d'HYDROS a été Chef-mécanicien de ces 4 navires dans l'ordre ci-dessus correspondant à l'ordre de livraison. Il garde un excellent souvenir des Pierre et Charles LD qui étaient des navires bien construits, très fiables et sûrs.

L'ancien **Charles LD**, septième du nom au sein de la flotte Louis Dreyfus, construit en 1999 par Nippon-Kokan Kabushiki Kaisha (NKK), à Tsu au Japon et qui était devenu le Cape Osprey, en 2016 chez Zodiac maritime, de Londres (armateur Eyal ofer) avait d'abord pris le pavillon anglais, puis le libérien à partir de 2019.

Le Charles LD avait un sister-ship sous pavillon français, le Pierre LD, sixième du nom, passé sous le pavillon de Singapour en tant que CSK Beilun en 2004 à la Tai Chong Cheang steamship. Lui a été démoli en 2016 à Chattogram, au Bangladesh.

Ces disparitions ajoutent une page supplémentaire à la

longue liste des navires fréquentés pendant 30 années par le Secrétaire général d'HYDROS et qui ont été démolis ou "déconstruits" comme on dit de nos jours. (Sources : LDA, Le Marin)

FINX OU LA FIN DES MOTEURS À HÉLICE POUR BATEAUX

La propulsion par hélice va bientôt fêter son bicentenaire, bien que l'idée originelle soit deux fois millénaire et remonte à la célèbre vis d'Archimède, conçue vers 200 avant notre ère. Mais c'est bien en 1827 que l'ingénieur autrichien Joseph Ressel dépose le premier brevet d'une hélice opérationnelle pour les navires. Une invention alors promise à un bel avenir, puisqu'elle équipe l'écrasante majorité des bateaux aujourd'hui. Mais voilà que, depuis peu, un nouveau venu plein d'ambition, **FinX**, a l'outrecuidance de contester ce vénérable mode de propulsion.



Harold Guillemin, le fondateur de FinX, avec sa membrane ondulante. (Photo : FinX)

L'histoire commence par les travaux de Jean-Baptiste Drevet, ingénieur des Arts et Métiers, portant sur une alternative à l'hélice pour déplacer des fluides. «*Il est allé chercher des solutions dans la nature*», raconte **Harold Guillemin**, fondateur de FinX et ancien collègue de «*l'inventeur génial*», qu'il a épaulé durant plusieurs années après une formation d'ingénieur. En observant la célérité de certains animaux marins - que l'on songe aux 60 km/h atteints par le dauphin ou aux 110 km/h de l'espadon -, Jean-Baptiste Drevet conçoit une membrane ondulante protégée par un brevet, elle aussi promise à la postérité. L'invention est notamment exploitée aujourd'hui par la société Eel Energy, qui développe des hydroliennes pour produire de l'électricité, ainsi que par la start-up CorWave et ses pompes cardiaques d'un nouveau genre. Jean-Baptiste Drevet, décédé en 2022, n'aura hélas pas eu l'occasion de voir mûrir toutes les innovations issues de son invention. (Source : Les Échos)

Innovation unique au monde, la membrane ondule comme une nageoire de poisson, propulse le fluide en ligne droite et permet jusqu'à 30% d'économie d'énergie. Pour en savoir plus et voir comment la membrane fonctionne : <https://finxmotors.com/fin5/>

UN NAVIRE CITERNE SOMBRE AVEC 800 T DE MAZOUT AUX PHILIPPINES

Le petit navire-citerne **Princess Empress** transportait 800 m³ de mazout quand il a subi une avarie de moteur (surchauffe) puis dérivé avant de faire naufrage dans une mer agitée tôt le matin du 28 février au Nord-est de l'île centrale de Mindoro, au sud de la capitale, Manille. Il faisait route de Limay, dans la baie de Manille, vers Iloilo.

Les 20 membres d'équipage ont été secourus par un navire qui avait rapidement répondu à l'appel de détresse. Ils ont été débarqués à Subic Bay.

Rapidement, l'épave a laissé échapper une partie de sa cargaison. Le 1^{er} mars, une nappe d'hydrocarbures de 6 km de long et 4 km de large a été détectée près des plages de sable blanc de l'île de Mindoro. Les garde-côtes ont déclaré avoir pré-positionné tous leurs moyens disponibles dont des barrages flottants. Le gouverneur de la province a indiqué que des recherches étaient en cours pour retrouver le pétrolier coulé, qui se trouverait à 460 m sous le niveau de la mer, afin de stopper la fuite. Les garde-côtes ont pulvérisé des produits chimiques pour décomposer le pétrole. Au bout d'une semaine, les Philippines se préparent à l'une des pires marées noires de ces dernières années, les plages et les zones protégées étant recouvertes de boues noires à la suite du naufrage. Les biologistes marins ont averti qu'environ 36 000 hectares de récifs coralliens, de mangroves et d'herbes marines sont menacés par la marée noire. Les autorités philippines ont déclaré l'état de calamité pour les zones touchées de la province et imposé une interdiction de pêche jusqu'à ce que la marée noire soit nettoyée, tandis que le tourisme dans la région devrait être durement touché.



Nettoyage de la côte. (Photo : Twitter)

Le propriétaire du pétrolier, RDC Reield Marine Services, a passé un contrat avec deux agences locales pour le nettoyage.

Le 21 mars, les autorités ont indiqué que l'épave avait été retrouvée. Le navire a été retrouvé par un véhicule sous-marin téléopéré (ROV) japonais, a expliqué le gouverneur de la région du Mindoro oriental. L'épave a coulé à 400 m de profondeur. Les produits toxiques continuent de s'échapper. L'Agence nationale de gestion des catastrophes a indiqué que le ROV devait analyser l'état de la coque avant de décider comment «*contrôler la fuite depuis sa source*».



L'épave posée sur le fond. (Photo : PCG)

Les Philippines ont demandé l'aide de plusieurs pays tels que les États-Unis, le Japon ou la France pour con-

trôler la catastrophe. Des barrages antipollution faits de foin, de cheveux humains et d'autres matières ont été déployés pour tenter de protéger les eaux de la côte, dont dépendent plusieurs secteurs comme la pêche et le tourisme. Du pétrole a été repéré jusqu'à près de 350 km au Sud-ouest du lieu de l'accident, au large de l'île occidentale de Casian. La nappe a également atteint le détroit de Verde, entre les îles de Mindoro et Luzon, la principale du pays. Nombre d'habitants sont tombés malades à cause de la marée noire. Le gouvernement distribue de l'aide alimentaire depuis.



Vue aérienne de la pollution sur la côte. (Photo : PCG)

Le Princess Empress naviguait sous pavillon des Philippines. Long de 50 m pour 9 m de large. Il est annoncé comme ayant été construit en 2022, avec un port en lourd de 1 143 t. Cela semble être remis en cause !



Le Princess Empress. (Photo: Philippine Coast Guard / PCG)

Le propriétaire du pétrolier Princess Empress, qui a fait naufrage, devra probablement répondre de ses actes devant la justice philippine.

L'autorité de l'industrie maritime (MARINA) a déclaré qu'elle avait trouvé un motif probable pour engager des poursuites administratives contre le propriétaire, basé à Manille, parce qu'il n'avait pas les papiers nécessaires pour naviguer. Lors d'une audition au Sénat, il a également été indiqué que le navire avait déjà effectué neuf voyages sans les documents requis.

L'histoire du navire a été remise en question. Alors que la base de données maritime Equasis indique que le Princess Empress, battant pavillon local, a été construit en 2022, le ministre de la justice du pays a déclaré que le navire était en fait très ancien, candidat à la démolition, et qu'il avait été modifié à deux reprises, y compris pendant une période où il a été utilisé comme transporteur de GPL. (On croit rêver !)

«Nous sommes déterminés à faire en sorte que les gens n'oublient pas que ce qui s'est passé est un crime et non un accident. C'était un crime», a déclaré aux médias locaux le ministre de la justice. (Sources : AFP, Le Figaro, Splash247, Marine & Océans, FleetMon)

PAS DE NAUTIC EN 2023

Après deux éditions en demi-teinte, la Fédération des Industries Nautiques (FIN) a pris sa décision : Il n'y aura

pas de Nautic en 2023, mais un nouveau salon verra le jour en octobre 2024. Mi-indoor, mi-outdoor, et il devrait se tenir à proximité de la Seine mais pas dans Paris. Le Nautic 2024 ne durera que six jours et n'aura plus lieu en décembre, mais en octobre. (Source : Voiles et Voiliers)

MISE EN SERVICE DU PREMIER NAVIRE CHINOIS ALIMENTÉ PAR UNE PILE À HYDROGÈNE

Le navire de service, le **Three Gorges hydrogen ship No.1**, utilise des piles à hydrogène de fabrication locale et un système de batteries au lithium. Il sera utilisé pour le transport, les patrouilles et les services d'urgence dans la zone du réservoir des Trois Gorges.



Le premier navire chinois alimenté par une pile à hydrogène de 500 KW a été mis en service par la China Three Gorges Corporation.

De nombreux autres pays expérimentent la technologie des piles à hydrogène. Vers le 20 mars, la compagnie européenne de transport de conteneurs Samskip a passé un contrat avec le chantier naval indien Cochin pour la construction d'une paire de porte-conteneurs propulsés par des piles à hydrogène. (Source : Splash247)

UN NAVIRE DE 3 000 TONNES RENVERSÉ PAR LE VENT DANS UN CHANTIER NAVAL À EDIMBOURG

Le 22 mars en début de matinée, en raison de vents violents, le navire de recherche **Petrel**, s'est partiellement renversé à 45 degrés, dans une cale sèche du port d'Edimbourg, faisant une trentaine de blessés. Les services écossais d'ambulances ont indiqué que 21 personnes avaient été transportées à l'hôpital tandis que 12 autres blessés ont été soignés sur place. Le navire repose à tribord sur la paroi de la cale sèche.



Le Petrel couché sur tribord en cale sèche.

Le Petrel appartiendrait depuis 2016 à la fondation du cofondateur de Microsoft, Paul Allen, aujourd'hui décédé. Il est à quai à Edimbourg depuis, semble-t-il, 2020, désarmé à cause de la pandémie de Covid 19. En octobre 2022, il a été acheté par le Naval Facilities Engineering Systems Command de la marine américaine, pour être exploité sous la direction d'Oceaneering Internatio-

Nal.

Lancé en décembre 2002, le navire mesure 76,45 m de long et 15,03 m de large. Immatriculé à Douglas (Île de Man), il arbore le pavillon du Royaume-Uni.



Le Petrel renversé sur tribord. (Photo : Twitter)

Le navire a été redressé et remis à flot entre le 30 avril et le 02 mai. (Sources : Le Parisien, AFP, USNI News)

INCENDIE MAÎTRISÉ SUR LE GRETA K

Le pétro-chimiquier **Greta K** a pris feu devant les côtes portugaises le 21 mars, en approche du port de Leixões. 19 personnes se trouvaient à bord, tous des Philippins, ainsi qu'un pilote du port. 3 remorqueurs ont été déployés sur zone pour lutter contre le feu, ainsi que des bateaux de sauvetage. 12 des membres d'équipages ont été évacués, tandis que le navire était éloigné de la côte et que du matériel de lutte contre la pollution était acheminé. L'équipage a tenté d'éteindre le feu en activant le système d'extinction d'incendie directement dans la salle des machines. Le Greta K transporte du diesel et du carburacteur, mais pas de brut, selon la marine portugaise.



Le Greta-K en feu. La fumée s'échappe par la cheminée. Lutte contre le feu. (Photos : Marine portugaise)

Vidéo du navire en feu : <https://youtu.be/aq5ftXdOBcw>

L'armateur, K-Ships, a indiqué que le navire avait subi un incendie dans la salle des machines et la cheminée. Le feu a été rapidement maîtrisé.

Le Greta K, construit en 2016, avec une double coque, long de 159 m et large de 26 m pour un port en lourd de 24 768 t, bat pavillon maltais.

(Sources : Shipping Italy, Mer et Marine)

LA CFNR DEVIENT RSP

Déjà contrôlée depuis longtemps par le groupe Rhenus, notre bonne vieille CFNR va perdre son identité.

La **CFNR** (Compagnie Française de Navigation Rhénane) devient **RSP**.

La CFNR Transport a changé de nom. Depuis le 23 mars 2023, l'armement fluvial français opère sous la marque Rhenus Partnership France (RSP).



Navigation sur le Rhin. (Photo: Rhenus Partnership)

Pour Dirk Gemmer, directeur général de Rhenus Transport, «l'objectif du groupe Rhenus est de consolider les synergies existantes au sein de toutes ses filiales européennes impliquées dans la navigation fluviale et les opérations de manutention dans les ports fluviaux».

RSP, grand logisticien, assure la logistique fluviale en France depuis 1973 et dispose d'agences à Kehl, Uckange, Thionville, Strasbourg, Dunkerque, Colmar et Neuf-Brisach, mais aussi le long de la Moselle.

www.rhenus.group

(Source : International Transport Journal)

PROJET DE NAVIRE CÂBLIER À ZÉRO ÉMISSION

Aurelia Green Ship Concept Design a dévoilé un nouveau projet de navire câblé à zéro émission.

Le projet du concept Aurelia de navire câblé poseur (CLV-Cable Laying Vessel) à zéro émissions est né comme une proposition pour les armateurs qui se sont engagés à réduire les émissions de CO₂ pour devenir neutres en carbone d'ici 2050 et aussi pour répondre à l'augmentation de la demande de navires CLV en raison du nombre croissant de turbines éoliennes offshore, a déclaré l'entreprise.

Le navire polyvalent de 100 m de long est conçu pour une vitesse de service de 12 nœuds et une vitesse d'exploitation de 3 nœuds, avec une construction modulaire et des réservoirs d'hydrogène liquide sous le pont, et il est prévu pour une exploitation continue de 25 à 30 jours. Le système de propulsion sera diesel-électrique basé sur l'utilisation de générateurs à double carburant préparés pour utiliser l'hydrogène jusqu'à 80 %.

La conception a été développée en coopération avec Hydrographic and Marine Consultants (HMC) et optimisée pour un profil opérationnel basé sur 80 % de pose de câbles et 20 % de transport par carrousel. Le navire sera équipé d'un carrousel d'une capacité de 9 000 t sur le pont, d'un portique / A Frame de 100 t à l'arrière, de tendeurs montés sur le pont et de plusieurs grues pour

les opérations de pose de câbles ou l'installation d'éoliennes en mer. Aurelia a noté que le facteur clé dans la conception est la possibilité de dégager le pont et d'ajouter un carrousel supplémentaire d'un diamètre de 30 m et d'une capacité approximative de 9 000 t, avec une capacité totale de transport de câbles de 18 000 t.



(Image de synthèse : Aurelia)

Vidéo pour en savoir plus sur ces «cable carousels», cuves de stockage tournantes (carrousels) :

<https://www.cablecarousels.com/>

<https://youtu.be/5x72zxM2aqU>

(Source : Splash247)

LE PLUS GRAND VOILIER EN BOIS DU MONDE À SÈTE

Le **Götheborg** est la fidèle réplique d'un voilier de commerce du XVIII^e siècle. Ce trois-mâts suédois, fera escale dans l'Hérault dans le cadre de l'évènement **Escale à Sète**. Mesurant 58 m de long hors-tout et déplaçant 166 t, ce magnifique navire est une réplique fidèle d'un navire marchand de la Compagnie suédoise des Indes orientales.

Le vaisseau originel a coulé en mer du Nord, près de la ville de Göteborg en 1745 lors de son troisième voyage vers l'Asie. La réplique a été fabriquée en se basant sur des documents d'époque et sur des fouilles archéologiques, menées entre 1986 et 1992 sur l'épave originale. La construction du nouveau trois-mâts a demandé près de 10 ans en adoptant les méthodes de construction et les matériaux du 18^e siècle.

Aujourd'hui, le Götheborg embarque un équipage de 20 marins professionnels en costume d'époque. Le voilier est devenu un «ambassadeur» de la Suède, parcourant les mers à la rencontre du public.



Le Götheborg sous voiles. (Photo : Escale à Sète)

La coque mesure 41 m de long par 11 m de large et le voilier peut porter 1 964 m² de voiles.



Le Götheborg à quai à Sète du 23 au 27 mars 2023. (Photo : Radio France)



Le pont du Götheborg à quai à Sète. (Photo : Radio France)

Grégory Bardou, venu vivre un rêve de gosse sur ce trois-mâts exceptionnel raconte la vie à bord dans un article de 20 minutes que l'on peut retrouver avec le lien : <https://www.20minutes.fr/loisirs/4029549-20230325-sete-bord-plus-grand-bateau-bois-monde-experience-extraordinaire>

(Sources : Actu.fr, 20 Minutes)

2 MORTS ET UN DISPARU APRÈS L'INCENDIE D'UN PÉTROLIER EN INDONÉSIE

Le navire affrété, **Kristin**, avait 17 membres d'équipage à bord et transportait 5 900 m³ de carburant lorsqu'un incendie s'est déclaré à 14h50 heure locale (06h50 UTC) le 26 mars. Le pétrolier transportait du carburant vers les terminaux des îles indonésiennes de Bali et de Lombok.



Le Kristin en feu. (Photo : The Jakarta Post)

L'incendie a été éteint avec succès et aucune fuite de pétrole n'a été détectée après l'incendie. Le navire a été remorqué en toute sécurité jusqu'au port le plus proche. L'affrèteur, la compagnie pétrolière nationale indonésienne Pertamina a annoncé que deux membres d'équipage sont morts et qu'un autre est porté disparu. Battant pavillon indonésien, le Kristin a été construit en

2003 et mesure 100 m de long pour 16 m de large avec un port en lourd de 4 999 t. (Source : Marine Link)

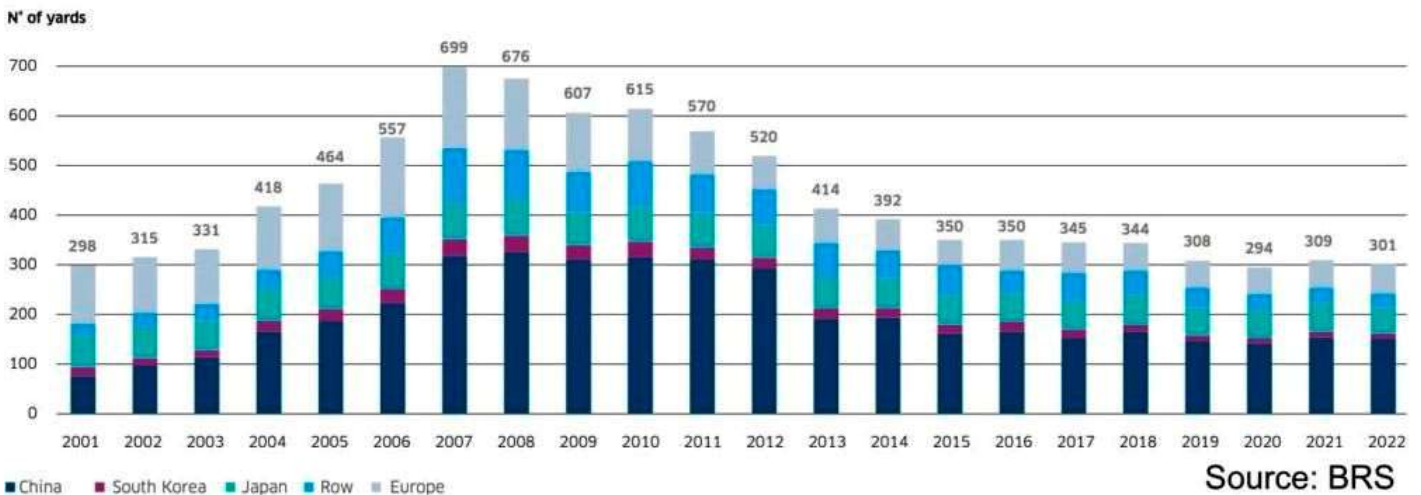
LES CONSTRUCTEURS NAVALS PEINENT À SORTIR DU ROUGE MALGRÉ DES COMMANDES DE PLUSIEURS MILLIARDS DE DOLLARS

L'éternelle capacité de l'industrie de la construction navale à perdre de l'argent même lorsqu'elle engrange des milliards de dollars de commandes constitue un élément clé de la revue annuelle du courtier **BRS**.

Ce rapport de 170 pages, l'un des incontournables du marché du transport maritime chaque année, couvre tous les principaux segments de l'industrie.

En ce qui concerne les chantiers navals, BRS a déclaré : «*La construction navale n'est pas une industrie qui gagne de l'argent*», soulignant que les grands chantiers coréens tels que Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering et Samsung Heavy Industries ont régulièrement été dans le rouge ces dernières années. «*Il existe une légende populaire dans le secteur de la construction navale selon laquelle les constructeurs réalisent des bénéfices lorsque les prix augmentent. Malheureusement, les coûts de construction augmentent parfois plus rapidement*», a déclaré BRS, ajoutant : «*L'industrie de la construction navale se caractérise par une tarification inadéquate, le prix de vente étant rarement supérieur aux coûts de construction*». Le secteur a tenté d'élaborer diverses stratégies pour contrer la faiblesse des prix et l'une des principales conclusions a été de réduire la capacité mondiale de construction navale par des fermetures de chantiers et des consolidations, a déclaré BRS.

Number of active shipyards by year



La consolidation a été un processus continu, le nombre de chantiers navals ayant fortement diminué, passant d'environ 700 en 2007 à environ 300 en 2022. La capacité mondiale active de construction navale s'est donc contractée, de sorte qu'environ 1 200 à 1 300 navires peuvent actuellement être construits et livrés chaque année, contre une capacité de construction et de livraison de 2 000 navires par an dans les années 2005 à 2010.

En raison de l'importante consolidation qui a eu lieu parmi les constructeurs navals au cours des années écoulées, 75 % de la capacité mondiale de construction navale est désormais entre les mains de neuf groupes de construction navale. En outre, 68 %, 92 % et 71 % de la capacité en Chine, en Corée et au Japon, respectivement, sont entre les mains de seulement 3 groupes de construction navale.

Top shipyard groups based on orderbook 2022 (in dwt)



BRS prévoit que les commandes globales de cette année s'élèveront à environ 85 millions de tpi, soit un chiffre similaire à celui de l'année dernière (88,9 millions de tpi), les prix restant "fermes". BRS voit la répartition de cette année comme suit : 10 millions de tpi pour les porte-conteneurs, 20 millions de tpi pour les pétroliers, 40 millions de tpi pour les vraquiers, avec d'autres types, y compris le GNL, représentant les 15 millions de tonnes de port en lourd restants.

Les prix des nouvelles constructions sont en train de remonter. Les prix des nouveaux navires ont brièvement plafonné pendant quelques mois vers la fin de l'année

Source: BRS

dernière, mais ils sont repartis à la hausse depuis décembre. Selon les données de Clarksons Research, les prix des navires neufs ont augmenté de 2 % depuis le début de l'année, après des hausses de 5 % en 2022 et de 22 % en 2021.

Selon le courtier Braemar, la période 2021-22 a été la plus active pour l'industrie mondiale de la construction navale depuis les booms de 2006-08 et 2013-15. Ainsi, la couverture à terme des principaux chantiers navals s'étend désormais bien au-delà de 2025-26.

Le rapport annuel de BRS est accessible avec le lien : <https://www.brsbrokers.com/annualreview2023.html> (Source : Splash247)

CARGO ÉCHOUÉ SUR UN RÉCIF AU BELIZE DANS UNE ZONE MARINE SENSIBLE

Le cargo **Herca 1**, à l'histoire mouvementée, s'est échoué sur les récifs de l'atoll de Turneffe, à 8 milles à l'est de Belize City, Belize, Caraïbes, vers 10h00 UTC le 26 mars, alors qu'il faisait route du Honduras vers Fort Lauderdale, USA. Le navire aurait subi une panne de moteur, devenant "navire qui n'est pas maître de sa manœuvre" puis s'est échoué sur un récif.



Le Herca 1 échoué. (Photo : Belize Port Authority)

Le 28 mars, l'autorité portuaire de Belize a indiqué que le navire échoué a été renfloué après plusieurs tentatives. Le navire sera immobilisé après renflouement jusqu'à ce que l'évaluation des dommages causés aux récifs soit terminée. Aucune fuite n'a été signalée jusqu'à présent. Les 13 membres d'équipage sont restés à bord.

Le navire a un long passé d'inspections déficientes. Vendu l'année dernière et rebaptisé Herca-1, construit en 1999 et actuellement immatriculé au Panama, le cargo de 98,25 m de long et 15,4 m de large pour un port en lourd de 4 520 t, avait quitté Puerto Cortes au Honduras le 25 mars à destination de Port Everglades, en Floride. Chargé de conteneurs et marchandises diverses, il s'est échoué sur le récif à l'est de Drowned Cayes à la suite de sa panne de moteur.

Le navire avait déjà été immobilisé à Belfast, en Irlande du Nord, le 13 novembre 2022, l'incident ayant duré 25 jours selon la base de données Equasis. La Maritime & Coastguard Agency (MCA) du Royaume-Uni a enregistré 13 déficiences constatées lors de la première inspection après la vente du navire, notamment une fissure dans la coque qui, selon elle, rendait le navire inapte à la navigation. Des problèmes ont également été constatés au niveau de l'embarcation et du radeau de sauvetage, de l'équipement électrique, de la sécurité incendie et des systèmes d'urgence, qui n'étaient pas des motifs d'immobilisation, ainsi que des problèmes de certification, qui constituaient un deuxième motif d'immobilisation. Le MCA indique que le navire a été libéré le 8 décembre. Sous son ancien nom, **Jolanta**, et enregistré à Chypre, Equasis présente une longue liste d'inspections avec des déficiences mais sans détentions préalables. Lors de 17 inspections consécutives remontant à 2012, des déficiences ont été identifiées lors de chaque inspection, ainsi que lors des inspections précédentes en 2011 et avant. (Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

LA SOUS-STATION DU PARC ÉOLIEN EN MER DU CALVADOS EST INSTALLÉE

Le navire de levage **Gulliver** de Deme a procédé, le 28 mars, à l'installation de la sous-station électrique du parc éolien au large de Courseulles-sur-Mer, en Normandie, porté par EDF Renouvelables.

Après l'implantation des 4 pieux au printemps 2022, le raccordement électrique du parc en mai 2022 et l'installa-

tion de la fondation jacket le 18 mars, la pose de la sous-station, construite aux Chantiers de l'Atlantique, a duré une douzaine d'heures. D'un poids de 2 100 t, avec des dimensions de 41 m de long, 29 de large et 17 de haut, la sous-station permettra de centraliser l'électricité produite par les 64 éoliennes du parc éolien en mer du Calvados, avant qu'elle soit envoyée à terre après élévation de sa tension, jusqu'au poste électrique de Ranville. Les travaux de forages préalables à l'installation des fondations de type monopieux, pour les 64 éoliennes, sont annoncés pour la fin d'année 2023.



Mise en place de la sous-station sur sa fondation. (Photo : EDF Renouvelables)

(Source : Le Marin)

PUBLICATION DE RECOMMANDATIONS ET DIRECTIVES POUR UN TRANSPORT SÛR DES BATTERIES LITHIUM-ION EN CONTENEURS

Les recommandations/directives relatives aux batteries lithium-ion en conteneurs, publiées le 28 mars par plusieurs organismes du secteur, visent à prévenir les risques croissants liés au transport maritime des batteries lithium-ion, en proposant des suggestions pour l'identification de ces risques.

Les mesures étendues visant à transporter en toute sécurité un volume en croissance exponentielle de batteries lithium-ion, dans leurs différents états de charge et lorsqu'elles sont également contenues dans des appareils électroniques, sont examinées en détail, notamment la classification et la réglementation, l'emportage des conteneurs, le stockage terrestre, l'arrimage à bord des navires, la détection des incidents et l'extinction des incendies, ainsi que la prévention des pertes et l'atténuation des risques.

Pour éviter que des incidents similaires ne se reproduisent à l'avenir, les directives conseillent aux fabricants et aux acteurs de la chaîne d'approvisionnement de remédier aux vulnérabilités à l'emballage thermique, à la ventilation et à la neutralisation, des systèmes existants et opérationnels de batteries lithium-ion chargés en conteneurs.

Parmi les autres suggestions, on trouve des appels urgents à la mise à jour des normes industrielles et à la formation, ainsi qu'à l'intensification des contrôles et des inspections des cargaisons, et à l'application par le transport maritime des mêmes instructions d'emballage que pour l'aviation. De nouvelles techniques de lutte contre l'incendie, telles que les aérosols, sont également conseillées, ce que l'Organisation maritime internationale est en train d'étudier.

«Nous demandons instamment à tous les acteurs de la production, de la fourniture, du transport, de la manuten-

tion et de la vente de batteries au lithium-ion, qu'il s'agisse de composants individuels ou d'éléments intégrés dans un appareil électronique, un véhicule ou un autre produit, de reconnaître leurs responsabilités dans l'optimisation de la sécurité lors du transport», a déclaré Dirk Van de Velde, vice-président du système de notification des incidents de transport (Cargo Incident Notification System - CINS).

Conçu comme la première d'une série de publications qui seront mises à jour en fonction des circonstances, ce premier document, intitulé **Lithium-ion Batteries in Containers Guidelines**, donne une vue d'ensemble et sera suivi de trois autres documents : listes de contrôle de la conformité réglementaire, évaluation des risques et intervention en cas d'urgence, et formation et sensibilisation.

Les dangers liés au transport de batteries lithium-ion sur les navires ont été mis en évidence dans un rapport d'Allianz Global Corporate & Speciality, qui a classé les incendies et les explosions comme la première cause de pertes d'assurance maritime en termes de valeur entre 2017 et 2021. L'étude, publiée en novembre 2022, a également révélé la menace croissante d'incendies causés par des batteries lithium-ion qui ne sont pas stockées, manipulées ou transportées correctement.

Récemment, des incidents graves et parfois catastrophiques impliquant des batteries lithium-ion sont devenus plus courants, des incendies ayant été signalés dans tous les modes de transport - maritime, aérien et terrestre - ainsi que dans les entrepôts et les lieux où ces envois sont en attente.

La directrice de la gestion des risques chez l'assureur du transport de marchandises TT Club, a déclaré : «*À mesure que la pression exercée sur toutes les formes d'activité économique pour la décarbonation augmente, l'utilisation de ces batteries va inévitablement s'intensifier à des taux que nous n'avons jamais connus auparavant. Le transport par voie aérienne a déjà été fortement limité et il est clair que les modes de transport de surface seront appelés à transporter ces marchandises. En tant qu'unité adaptable, le conteneur restera un point central pour un transport sûr, y compris pour les VE (véhicules électriques) aux côtés d'autres transporteurs de véhicules. La nature intermodale des conteneurs signifie que d'autres acteurs que les compagnies maritimes, qu'il s'agisse des fabricants, des emballeurs, des transitaires, des opérateurs logistiques, des entrepôts et des maintenance, doivent tous être conscients des questions de sécurité que nous abordons et jouer leur rôle en veillant à ce que les risques soient correctement gérés.*»

(Source : Splash247)

BUREAU VERITAS LANCE CHART, UN OUTIL D'ANALYSE DE LA SANTÉ CYBERNÉTIQUE

Bureau Veritas a lancé son nouvel outil d'analyse de la santé cybernétique (**CHART**- Cyber Health Analysis Report Tool) afin d'aider les armateurs à mieux comprendre l'architecture numérique de leurs navires (OT/IT), leurs vulnérabilités spécifiques et leur niveau de préparation face aux menaces cybernétiques potentielles. L'objectif est d'offrir une évaluation technique complète de la cyber-résilience d'un navire à des moments précis de sa vie, afin de répondre à la nécessité d'examiner, d'entretenir et de mettre à jour en permanence les systèmes face à l'évolution des cyber-menaces.

Cet outil permet de réaliser un audit complet des équipe-

ments, des réseaux, des mécanismes de sécurité et des interconnexions du navire, afin de s'assurer que ces systèmes sont parfaitement connus de l'armateur et de valider leur conformité avec les normes de cyber sûreté, y compris les réglementations récentes de l'IACS et des États du pavillon. L'analyse fournit un "bilan de santé de la cyber sûreté", ainsi que les mesures d'amélioration recommandées. CHART by BV a été développé pour aider les armateurs à évaluer et à accroître la cyber-résilience de leurs navires, ce qui est une priorité essentielle étant donné que les systèmes connectés sont devenus une caractéristique commune des navires modernes.

Le nouvel outil peut valider la conformité d'un navire aux prochaines exigences unifiées de l'IACS en matière de cyber-résilience UR E26, qui exigeront la mise en œuvre de protections strictes en matière de cyber sûreté et seront obligatoires à partir du 1er janvier 2024. La mise en œuvre correcte de ces normes peut être validée par un audit des réseaux et des équipements afin de confirmer la conformité, et si ce n'est pas le cas, la voie à suivre pour y parvenir.

CHART by BV complète les règles et notations de BV sur la cyber sûreté, en fournissant à l'industrie un outil qui garantit que les architectures OT/IT sont correctement identifiées et protégées contre les vulnérabilités.

Ndlr : OT/IT = technologies opérationnelles/technologies de l'information.

(Source : Bureau Veritas. Voir : <https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/bureau-veritas-introduces-chart-cyber-health-check-report-tool>)

Pour découvrir CHART : <https://marine-offshore.bureauveritas.com/marine/cybersecurity/chart>

TOP 30 MONDIAL DES PORTS À CONTENEURS

Le classement d'Alphaliner montre une hausse des trafics inférieure à 1 % pour les trente premiers ports à conteneurs mondiaux en 2022, avec quelques brillants élèves notamment Tanger Med et New York. Le trafic total du top 30 a atteint 454 millions d'EVP en 2022, avec une modeste hausse tirée entièrement par les ports chinois – en hausse de 4,1 % à 222 millions d'EVP, soit la moitié du top 30 pour dix ports seulement – et plus modestement ceux du Moyen-Orient. La hausse de 2022 (moins de 1 %) est nettement inférieure à celle de 2021 (+6,2 %), année de rattrapage de la crise de la Covid-19. Sans les ports chinois, le top 30 (devenu alors top 20) serait en recul de 2 %.

En dehors de Tanger Med et Dubai, la plupart des ports hors de Chine sont en repli, tant sur le reste de l'Asie (Singapour, Busan, Hong Kong, Port Kelang, Tanjung Pelepas, Kaohsiung, Colombo, Jakarta...) qu'en Europe (Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg, tous en dessous de leurs niveaux pré-Covid de 2019). Hambourg est celui qui a le plus perdu (-10 %) et Rotterdam est également en retrait (-2 %). *Enfin, pour vous épargner du temps, inutile de chercher dans ce classement Le Havre et Marseille !* Retrouvez l'article complet et ses tableaux avec le lien : <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/le-traffic-du-top-30-des-ports-conteneurises-stagne-en-2022-46938#>

INCENDIE MEURTIER À BORD D'UN FERRY AUX PHILIPPINES

Un incendie s'est déclaré à bord d'un ferry mixte fret-passagers philippin, le 29 mars dans la soirée. Le bilan est lourd et fait état de 31 morts. L'accident s'est produit

dans le sud de l'archipel, à quelques encablures de la petite île de Baluk Baluk, alors que le **Lady Mary Joy 3**, parti de Mindanao rejoignait Jolo, à une distance de plus de 270 milles.

L'incendie s'est déclaré pendant que la plupart des passagers dormait. Dans la panique, nombre d'entre eux ont sauté par-dessus bord alors que le feu se propageait. Les garde-côtes philippins, aidés par de nombreux pêcheurs sur zone, ont pu secourir 195 passagers et 35 membres d'équipage, mais 16 personnes sont mortes noyées. Bilan qui est monté à 31 décès le 30 mars, après une première inspection menée sur le navire échoué sur les côtes de Baluk Baluk et sur lequel les sauveteurs ont retrouvé 18 corps.



Échoué sur l'île de Balu Baluk, le navire a été totalement détruit par l'incendie. (Photo : Philippine Coast-guard)

Une enquête est ouverte pour évaluer le nombre total de passagers à bord du navire suite à des informations discordantes sur une surcharge éventuelle, et bien sûr pour connaître les causes de l'incendie.

Le Lady Mary Joy 3 est exploité par la compagnie philippine Aleson shipping lines. Construit en 1990, il est long de 73 m. La dernière inspection de contrôle par l'État du port du navire a été enregistrée en 2017 et ne faisait état d'aucune lacune (*Mais il s'est écoulé 6 années depuis sans inspection !*). (Source : Le Marin)

L'UTILISATION DU MÉTHANOL AUGMENTERAIT LE COÛT DES SOUTES DE 340 %

Selon Drewry, il est peu probable que le secteur du transport maritime passe volontairement à ce carburant. Le passage à l'e-méthanol vert augmenterait les coûts de soute de 340 %. C'est ce qu'affirme la société de recherche et d'analyse dans un rapport sur les estimations des coûts futurs du transport des conteneurs maritimes pour différents types de carburant.

Selon Drewry, «*en comparant le coût plus élevé de l'e-méthanol vert et le coût du méthanol "gris" plus les certificats verts, ainsi que celui des quotas du système d'échange de quotas d'émission, à 100 € par tonne de CO₂, nous en sommes arrivés à des implications de coûts encore plus élevées pour les chargeurs que ce qui avait été envisagé à l'origine*».

Selon les analystes, «*si l'on ne passe pas à un carburant plus écologique, le coût estimé de la taxe carbone pour les soutes et le carburant pour le transport d'un conteneur de 40 pieds reliant l'Asie à l'Europe augmentera de 35 % d'ici à 2026. À l'autre bout de l'échelle, si l'on adoptait l'e-méthanol vert (méthanol produit à partir d'énergie verte), l'augmentation du coût serait d'environ 350 % (sur la base des données de coût disponibles, qui sont sujettes à incertitude étant donné le manque d'échelle et d'expérience avec ce nouveau carburant). Cela signifierait un coût supplémentaire de 1 047 dollars par conteneur de 40 pieds entre l'Asie et l'Europe. Pour l'e-méthanol vert, nous supposons un prix de 1 200 \$/tonne (équivalent à environ 2 400 \$/tonne de VLSFO pour la même énergie)*».

La question est la suivante : le secteur peut-il adopter volontairement des carburants verts, compte tenu de cet énorme désavantage économique ?

«*Le différentiel de coût étant très élevé, les gouvernements et les décideurs politiques devront adopter des réglementations plus strictes, voire obligatoires, pour forcer le changement s'ils veulent parvenir à un transport maritime respectueux de l'environnement*», conclut Drewry.

(Source : Shipping Italy)

UN PÉTROLIER PIRATÉ DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Après une escale à Pointe-Noire, le **Monjasa Reformer**, pétro-chimiquier de 134 m de long a repris la mer le 25 mars... Puis il a été pris d'assaut par 5 hommes armés alors qu'il se trouvait à 140 milles des côtes congolaises. Les 16 membres d'équipage ont juste eu le temps de prévenir l'armateur de la situation avant de trouver refuge dans la "citadelle" du navire. Et puis, les communications ont été coupées.

L'attaque a évidemment fait l'objet d'une alerte, relayée par le Centre de fusion de l'information de sûreté maritime MDAT GoG [Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea], basé à Brest et à Portsmouth. La Marine nationale a ordonné au patrouilleur de haute-mer Premier-maître L'Her, engagé dans l'opération Corymbe, d'appareiller immédiatement de Libreville, pour rejoindre la dernière position connue du Monjasa Reformer. Il est arrivé sur zone le 27 en début d'après-midi. Les premières recherches sont restées infructueuses. Le 28 au soir, selon EOS Risk Group (centre de coopération maritime chargé de surveiller la sécurité dans la région), la trace du navire aurait fini par être retrouvée... à 540 milles des côtes africaines. Le Monjasa Reformer est un navire danois battant pavillon libérien.

Le navire a été localisé le 30 par la marine française, mais seule une partie des 16 membres d'équipage se trouvait encore à bord. Lors de l'arrivée des militaires français, les pirates avaient abandonné le navire et emmené une partie des membres de l'équipage avec eux. L'armateur basé à Fredericia au Danemark n'a donné aucun détail sur le nombre d'otages et leur nationalité. Contactée par l'AFP, il n'a pas souhaité donner de précisions. Le 31 mars, l'armateur, Monjasa, a publié un communiqué avare de détails, indiquant qu'aucun dégât n'a été constaté sur le bateau ni sur sa cargaison de carburant. Finalement, la Marine française a indiqué que 6 marins avaient été enlevés. Elle a précisé que l'embarcation des pirates, qui se trouvait à couple avec le pétrolier lors d'un premier survol de drone, avait disparu lors d'un deuxième passage. Ce n'est que quelques heures plus tard que les militaires ont rejoint le pétrolier.



Le Monjasa Reformer retrouvé par la Marine française. (Photo : Marine nationale)

Sur les 10 marins se trouvant encore sur le Monjasa Reformer, 3 blessés légers sont pris en charge par un mé-

decin militaire. Les marins enlevés ne seraient pas danois selon les médias danois.

La plupart des attaques de ces dernières années ont été menées par des malfrats nigériens qui se lancent à l'assaut des navires à bord d'embarcations rapides.

(Sources : Ouest-France, Marine & Océans, Opex360, Marine nationale)

On a finalement appris le 8 mai, la libération au Nigéria, des 6 otages. «*Les six membres d'équipage qui avaient été enlevés sur le pétrolier Monjasa Reformer ont tous été récupérés sains et saufs depuis un endroit tenu secret au Nigeria*», a indiqué la compagnie danoise Monjasa dans un communiqué. Les 6 marins «*sont en relative bonne santé étant données les circonstances difficiles qu'ils ont affrontées depuis plus de cinq semaines*», précise l'armateur du navire. (Source : Marine & Océans, AFP)

NOUVELLES DE PLASTIC ODYSSEY

«*Le plastique c'est de l'or, il faut le rendre utile*».

Le navire PlasticOdyssey a fait escale à Dakar du 14 février au 14 mars 2023 dans le cadre de son expédition de trois ans autour du monde pour transformer les déchets plastiques en ressources pour les populations.

<https://plasticodyssey.org/expedition/escales/senegal/>

Retrouvez en intégralité l'épisode 1 de la Web série

@PlasticOdyssey :

<https://twitter.com/Eclaireurs/status/1638617168324468776>

Bon visionnage !

Du 31 mars au 18 avril 2023 escale à Mindelo au Cap-Vert. <https://plasticodyssey.org/expedition/escales/cap-vert/>

Web série – Épisode 2 ! <https://youtu.be/l3Pp2LP28bE>



Plastic Odyssey à Mindelo. (Photo : Plastic Odyssey)

Plastic Odyssey est régulièrement à la recherche de talents pour étoffer ses équipes. Retrouver les offres sur : <https://plasticodyssey.org/espace-recrutement/>

Un grand bravo à notre ami Simon et à toute son équipe.

Pour suivre l'expédition :

<https://plasticodyssey.org/#expedition>

Pour aider Simon et toute l'équipe de Plastic Odyssey :

<https://plasticodyssey.org/soutenir/faire-un-don/>

L'ŒIL AVISÉ DU RÉDACTEUR EN CHEF

ARC-EN-CIEL PARFAIT



Tel un viaduc enjambant le port, cet arc-en-ciel parfait a encadré le port de Lyttelton, en Nouvelle-Zélande, pendant un certain temps le 30 mars. Les navires sont, de gauche à droite, navire de croisière **Noordam**, vraquier coréen gréé **Pan Harmony**, transport de produits pétrolier hongkongais **Forever Confidence** et chalutier néo-zélandais **Tokatu**. (Photo: Nick Tolerton).

SI SI, ÇA EXISTE ENCORE !

Mais des marins capables de manipuler ces mats de charge, il ne doit plus en rester beaucoup !

Il s'agit du **Boyang Bering** amarré dans le port d'Ijmuiden du 27 janvier au 01^{er} février 2023.

En fait ce navire est beaucoup plus jeune qu'on pourrait le croire à première vue. En effet, ce joli navire frigorifique a été construit en 2019 et navigue sous le pavillon du Panama.



(Photo: Wim Albers)

À son départ d'Ijmuiden, le Boyang Bering a mis le cap sur Lagos où il était prévu d'arriver le 15 février. Long de 134,10 m et large de 20 m, son port rn lourd est de 8 251 t.

Autre vue du Boyand Béring, le 5 novembre 2022 à Harlingen.
(Photo : MarineTraffic)



UNE PROCHAINE MISSION POUR FRANCIS ? APRÈS SAINT-PIERRE ET MIQUELON ...



Le bateau-pilote de Puerto Princesa rentre au port après avoir mis à bord d'un navire son pilote. (Photo : Piet Sinke)

Pilotines de nouvelle génération

Bateaux-pilotes prêts à l'action, amarrés dans le port de Puerto Princesa City à Palawan. En arrière-plan, le navire d'HAPAG Cruises, **Europa**, s'apprête à partir pour l'île de Coron (Philippines). (Photo : Piet Sinke)



Y-A-T-IL UN ÉQUIPAGE À BORD ?

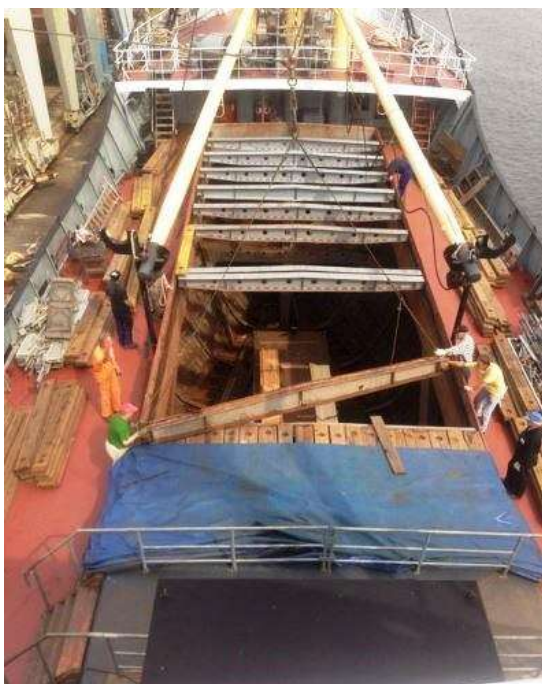
Effectivement, il ne semble pas y avoir beaucoup de sabords pour éclairer les lieux de vie de l'équipage !

C'est probablement l'une des dernières photos du **Sovereign Maersk**, porte conteneurs de 9 578 EVP, long de 347 m et construit en 1997 au chantier naval d'Odense Steel, aux couleurs de Maersk, car le navire a été vendu à MSC et sera bientôt renommé **MSC Domna X** (selon les informations reçues).

Le navire est vu, après avoir quitté le poste d'amarrage de Tanjong Pagar à Singapour, depuis le balcon de Mark Cameron, Directeur général d'Ardmore Shipping Asia Pte. Ltd, auteur de la photo.



AUTRES TEMPS, AUTRES MŒURS !



Le Bleichen vu le 7 septembre 2020 sur l'Elbe. (Photo : Wolfgang Fricke)

Post de Mario De Fenza

(Ancien officier de sécurité)

"Bon travail manuel". Ouvrir l'écouille à l'ancienne. Travail sur la cale 1 du cargo MS **Bleichen** (Source : Groupe *wenn-du-schiffe-häfen-und-meehr-liebst-dann-/* sur fb.)

Le Bleichen est un ancien cargo polyvalent construit en 1958 et typique de son époque. Il fait désormais partie de la flotte du Stiftung Hamburg Maritim dans le port de Hambourg. Il est classé monument historique de la ville hanséatique de Hambourg.



OLDIE FROM THE SHOEBOX

Il ne doit pas être facile d'assurer la veille avec une visibilité pareille vers l'avant !



Voici la vue depuis le pont du Barendrecht avec sa forêt de mâts Stulcken. Construit en 1973, long de 181,67 m et large de 25,73 m, il avait un port en lourd de 32 628 t. (Photo : Ron Bebelaar)



Vue de profil du Barendrecht. (Photo : Johan / Shipspotting)

Enfin, nous vous proposons deux articles sur les îles "australes" de l'océan Indien :

Le premier, publié par Le Télégramme : **Aux Kerguelen, une journée dans la « capitale » des îles subantarctiques**, avec le lien : <https://www.letelegramme.fr/france/aux-keruelen-une-journee-dans-la-capitale-des-iles-subantarctiques-04-01-2023-13252241.php>

Le **Marion Dufresne** amène avec lui des scientifiques venus en mission pour la campagne de l'été austral et qui repartiront lors du prochain passage du bateau, dans trois mois. (Photo Patrick Hertzog/AFP)



Le second, publié par Le Bien Public : **Océan Indien ; Ils vivent pendant trois mois sur une île déserte des Terres australes françaises** (il s'agit de **Tromelin**), avec le lien : <https://www.bienpublic.com/insolite/2022/12/22/ils-vivent-pendant-trois-mois-sur-une-ile-deserte-des-terres-australes-francaises>

Pour terminer, un clin d'œil à la couverture de ce numéro spécial très riche, avec un Post du Capitaine Malaisien James Foong.

"Seafarer" is our profession but we are not...

1. Mathematician - But we do calculation.
2. Lawyer - But we deal with legalities of Maritime Law /billions worth properties.
3. Medical doctor - But we trained to save life in the middle of ocean.
4. Teacher - But we mentor and train interns/cadets
5. Accountant - But we deal with accounting matters.
6. Fireman - But we are trained to fight fires at sea.
7. Soldier/Police- But we trained to protect the ship and our own.
8. Meteorologist - But we know the current, wind and swell.
9. Cameraman - Trying my best to capture the best moments at my workplace as memories for me and as an eye opener to the rest of the world.

"no seafarers = no shipping = no shopping"

Salute all the active seafarers around the world and a big thank you to those who are retired who used to serve in the community.

"Le métier de marin est notre profession mais nous ne sommes pas..."

1. Mathématicien - Mais nous faisons des calculs.
2. Avocat - Mais nous nous occupons des aspects juridiques du droit maritime et des biens d'une valeur de plusieurs milliards. (Tout dépend de la monnaie. En Euros, plusieurs centaines de millions entre le navire et sa cargaison)
3. Médecin - Mais nous sommes formés pour sauver des vies au milieu de l'océan.
4. Enseignant - Mais nous encadrons et formons des stagiaires/cadets.
5. Comptable - Mais nous nous occupons de questions comptables.
6. Pompier - Mais nous sommes formés pour lutter contre les incendies en mer.
7. Soldat/policier - Mais nous sommes formés pour protéger le navire et nous-mêmes.
8. Météorologue - Mais nous connaissons le courant, le vent et la houle.
9. Caméraman - Je fais de mon mieux pour capturer les meilleurs moments sur mon lieu de travail afin de les garder en mémoire et d'ouvrir les yeux au reste du monde.

"Pas de marins = pas de transport maritime = pas de shopping".

Je salue tous les marins actifs dans le monde et je remercie ceux qui sont à la retraite et qui ont servi la communauté.

Lien pour trouver les navires abandonnés (voir page 47) :

www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.list?p_lang=en&p_sortby=ABANDONMENT.

**marine marchande
informations**
ORGANE DE COMMUNICATION DE L'ASSOCIATION
DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES
DIPLOMÉS DE L'ENSM

Administration : F. JOUANNET // Fondateur : G. FEAT //
Présidents d'honneur : J.-C. MAUR - Yannick LAURI // Direc-
teur de la publication : Bastien ARCAS // Edition-rédaction :
F. JOUANNET - A. FRENKEL - L. BONIN - F. VANOOSTEN //
Abonnements-publicité : Yves-Noël MASSAC, S.-G.,
associationhydros@gmail.com, 1 Rue Alphonse Daudet
92140 CLAMART // Maquette : Leslie TARDIF //
Commission paritaire 52072 // CPPAP : 0319G79496 //
ISSN : 2739-6495 // Dépôt légal : n° 242 - 1^{er} trimestre 2023