

CONSTRUIRE UN CADRE PROPICE AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE
ET DE L'EMPLOI MARITIMES EN FRANCE. TELLE EST LA MISSION
DE L'ORGANISATION PROFESSIONNELLE DES ENTREPRISES FRANÇAISES
DE TRANSPORT ET DE SERVICES MARITIMES.

RAP- PORT ANNUEL 17|18

ÉCONOMIE BLEUE
DIALOGUE SOCIAL
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
INNOVATION
COMPÉTITIVITÉ
ÉGALITÉ
PROFESSIONNELLE
DIGITALISATION

CE DOCUMENT EST ÉDITÉ PAR ARMATEURS DE FRANCE.
REMERCIEMENTS À L'ÉQUIPE D'ARMATEURS DE FRANCE, AUX COMPAGNIES ET À L'ENSM
POUR LEURS CONTRIBUTIONS.
CRÉATION / CONCEPTION : CITHÉA COMMUNICATION
WWW.CITHEACOMMUNICATION.FR
IMPRESSION : GRAPHIPRINT MANAGEMENT

CRÉDITS PHOTOS :
A. VANDENHOVE - LOUIS DREYFUS ARMATEURS • BRITTANY FERRIES • JEAN-SÉBASTIEN
ÉVRARD • WWW.FRANCKDUNOUAU.COM • LOUIS DREYFUS ARMATEURS • B. DEROCHÉ
ENSM - ANNE-CHARLOTTE COMPAN • STUDIOPONANT - LORRAINE TURCI • JIFMAR • P. RIZZO
CORSICA LINEA • SIGRUN SAUERZAPFE • IX BLUE • MELMIF PHOTOGRAPHY • CMA CGM
P. DUREUIL - LOUIS DREYFUS ARMATEURS • SÉBASTIEN HUSTE - PILOTAGE DE LA
GIRONDE • OLIVIER BRUNET • BOURBON • GEOFF BROWN PLANET KB • SOCATRA
ARMATEURS DE FRANCE • EMMANUEL LELAIDIER • PHILIP PLISSON • HARALD
M. VALDERHAUG • APHY • COMPAGNIE MARITIME NANTAISE • EMMANUEL GODILLON
ABEILLE-BOURBON • FRÉDÉRIC DE LA MURE • ISTOCK.COM • FOTOLIA.FR
TOUS DROITS RÉSERVÉS

SOMMAIRE

SUMMARY

04 Édito

06 CHAPITRE 1 ARMATEURS DE FRANCE

12 CHAPITRE 2 NOS ACTIONS 2017

- 14 2017 : une année riche en actualités
- 20 Entretien avec Hervé Thomas
- 22 L'économie bleue devient réalité
- 28 L'indispensable modernisation du cadre fiscal
- 36 Un engagement croissant pour la protection de la planète

- 53 Questions de sûreté : adapter les politiques et sensibiliser les acteurs
- 58 Le navire du futur
- 62 L'action sociale, pierre angulaire de notre organisation
- 70 Technologies innovantes et sécurité au cœur des discussions européennes
- 72 Brexit : acte II

78 CHAPITRE 3 RAPPORT ÉCONOMIQUE

04 Editorial

06 CHAPTER 1 ARMATEURS DE FRANCE

12 CHAPTER 2 OUR 2017 HIGHLIGHTS

- 14 2017: An Eventful Year
- 20 Interview with Hervé Thomas
- 22 The Blue Economy Becomes Reality
- 28 Modernising the Fiscal Framework
- 36 Greater Commitment for Protection of the Planet

- 53 Security: Adapting Policies and Raising Awareness
- 58 The Ship of the Future
- 62 Social Action: Cornerstone of our Organisation
- 70 Innovative Technologies and Safety at the Heart of European Discussions
- 72 Brexit: Act II

78 CHAPTER 3 ECONOMIC REPORT



Notre combat pour la performance des entreprises de transport et de services maritimes françaises continue

Our fight for the performance of French transport and maritime service companies continues

My first year in office was marked by significant changes. Nevertheless, we have maintained a constant heading: Armateurs de France is still a key player and remains attentive at all levels of the State.

The election of the French President and the major changes implemented in May 2017 profoundly modified the political landscape. The accelerating pace of reform implemented with determination by the Government, relies on a widely renewed Parliament. The Prime Minister's assertion at the start of this five-year term, of a strong maritime ambition is a source of satisfaction. It commits us collectively. We are all working towards a common goal: placing our companies at the centre of a real industrial sector policy, at sea and on land. We now need to unite our forces to act fast and implement the measures that will enable our companies to continue to occupy a leading position on the international stage. Our maritime transport and service industry is participating actively in these changes and intends to remain a dedicated and vigilant player in the run-up to 2020, including dealing with the challenges of the consequences of Brexit.

Let us not forget, however, that our sector has been hit by an unprecedented crisis, and that not all of our businesses have yet recovered. In an especially tense public finance context in 2017, we fought hard to ensure that companies facing international competition, can continue to benefit from the social contribution exonerations obtained in 2016 as part of the Blue Economy law. Confirmation of this measure by the Prime Minister himself, is proof that our demands have been heard.

The French shipping industry is recognised worldwide for its performance and its ability to innovate, thanks to the skills of the men and women working in our companies. It can be seen in our unwavering commitment to ecological transition. We are at the forefront of environmental innovation, in particular with

the increased adoption of new emission-reducing means of energy production or propulsion. The utmost needs to be done to implement the Global cap 2020, adopted by the International Maritime Organization in 2016, namely by facilitating access to liquified natural gas (LNG) as a marine fuel of transition.

Our industry holds dear the values of people and progress, and represents the future for young people graduating from our education system. The École Nationale Supérieure Maritime now has a clear roadmap, drawn up by the Government and which we support, in that it sets a target of rationalisation and performance. Refocusing management functions, maintaining a strong presence in the regions and within the community of shipowners, quality recruitment and training, but also greater opening to international business; these are the factors guaranteeing that the know-how of our seafarers and shipowners continues to radiate.

Another reason for satisfaction at Armateurs de France is the publication last May of the decree setting out the concept of a strategic fleet. This decree aims at preserving know-how, and particularly know-how that contributes to our national security. Far from any protectionist ambition, our desire is to maintain "rare skills" within dynamic sectors. Our professional organisation proactively takes part in drawing up the contours of this strategic fleet. This is another project for which we are defending the competitiveness of French shipowners. It is yet another reason to believe in the future of our professions, in our blue economy and its potential for growth, and in the creation of wealth and jobs.

Our sector received a breath of fresh air in 2017. More than ever in 2018, our fight for the performance of French transport and maritime service companies continues.



JEAN-MARC ROUÉ,
PRÉSIDENT D'ARMATEURS DE FRANCE

Cette première année de mandat a été marquée par de profondes évolutions, mais un cap constant a été conservé : Armateurs de France demeure un interlocuteur clé et est écouté à tous les niveaux de l'État.

L'élection du chef de l'État et le tournant majeur engagé en mai 2017, modifient profondément le paysage politique. L'accélération du rythme des réformes mises en œuvre avec détermination par le Gouvernement, s'appuie sur un Parlement largement renouvelé. L'affirmation par le Premier ministre, dès ce début de quinquennat, d'une forte ambition maritime, est une satisfaction. Elle nous engage collectivement. Nous défendons tous un objectif commun : mettre nos entreprises au cœur d'une véritable politique de filière industrielle, en mer comme à terre. Il faut désormais unir nos forces pour agir vite et prendre les mesures qui permettront à nos entreprises de continuer à occuper une place de premier rang dans la compétition internationale. Notre industrie du transport et des services maritimes prend toute sa part à ces mutations et entend être un partenaire actif mais vigilant pour aborder le cap des années 2020, y compris en relevant le défi des conséquences du Brexit.

Mais, n'oublions pas que notre secteur a été touché par une crise sans précédent, et que toutes nos activités n'en sont pas encore sorties. Dans un contexte d'équilibre des finances publiques

particulièrement tendu en 2017, nous nous sommes âprement battus, pour obtenir, au profit des entreprises exposées à la concurrence internationale, le maintien de la généralisation des exonérations de charges obtenues en 2016 dans le cadre de la loi pour l'économie bleue. La confirmation de cette mesure, par le Premier ministre lui-même, prouve que nos revendications sont entendues.

La performance de l'industrie du transport et des services maritimes français est mondialement reconnue pour sa capacité d'innovation appuyée sur la compétence des femmes et des hommes de nos entreprises. Elle s'illustre par notre engagement déterminé dans la transition écologique. Nous sommes aux avant-postes de l'innovation environnementale, avec notamment l'adoption croissante de nouveaux modes de production d'énergie ou de propulsion réduisant les émissions. Tout doit être mis en œuvre pour faciliter l'application du Global cap 2020, adopté par l'Organisation Maritime Internationale en 2016, notamment par la promotion du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant marin de transition.

Notre industrie porteuse de valeurs humaines et de progrès, c'est aussi l'avenir des jeunes diplômés issus de notre système de formation. L'École Nationale Supérieure Maritime dispose désormais d'une feuille de route claire, dressée par le Gouvernement, que nous soutenons dès lors qu'elle se

fixe un objectif de rationalisation et de performance. Un recentrage des fonctions de direction, un ancrage maintenu sur les territoires et au sein des communautés armatoriales, des recrutements et des formations de qualité, mais aussi une plus grande ouverture à l'international, sont les gages du rayonnement des savoir-faire de nos navigants et de nos armements.

Autre motif de satisfaction pour Armateurs de France : la signature en mai dernier du décret consacrant le concept de flotte stratégique. Le fondement de ce décret est avant tout la préservation des savoir-faire, notamment ceux concourant à la sécurité nationale. À mille lieues de toute ambition protectionniste, notre volonté est la préservation des « compétences rares » au sein de filières dynamiques. Notre organisation professionnelle contribue de manière très active à tracer les contours de cette flotte stratégique. Encore un chantier pour lequel nous défendrons la compétitivité des armateurs français. Et, encore une raison de croire en l'avenir de nos métiers, en notre économie bleue avec son potentiel de croissance, de création de richesses et d'emplois.

Un vent nouveau a soufflé sur notre secteur en 2017. Notre combat pour la performance des entreprises de transport et de services maritimes françaises continue plus que jamais en 2018.



Armateurs

DE FRANCE

Chapitre 1

Chapter 1

Construire un cadre propice au développement de l'économie et de l'emploi maritimes en France

Telle est l'ambition de l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes.

Building a favourable framework for the development of maritime economy & jobs in France

This is the ambition of the French Shipowners' Association.

Une flotte diversifiée, moderne et bien structurée

Les armateurs français sont présents dans tous les métiers traditionnels du transport maritime : transport de conteneurs, de vrac solides et liquides, transport de passagers, croisière ; et dans les métiers dits de services : offshore pétrolier, pose de câbles sous-marins, océanographie et recherche sous-marine, services portuaires, assistance et sauvetage, approvisionnement de sables marins.

A diverse, modern and well-organised fleet

French shipowners are involved in all of the traditional shipping businesses: container transport, bulk solid and liquid goods, passenger transport, cruises; and in the service businesses: offshore oil, submarine cable laying, oceanographic and submarine research, port services, assistance and rescue, supply of marine aggregates.



Des entreprises familiales ayant choisi de maintenir leur **siège en France** et capables d'investir dans la durée
Family-owned companies having chosen to remain headquartered in France and able to invest in the long-term



Des navires plus sûrs, plus propres et plus **économiques en énergie** que beaucoup de leurs concurrents
Safer, cleaner and more energy-efficient ships than many of their competitors



Un **savoir-faire** managérial reconnu, qui contribue à la dynamique indéniable de l'industrie maritime européenne
Proven managerial know-how, which has contributed to the undeniable momentum in the European maritime industry



Une **école de formation d'excellence**, l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) reconnue au niveau international
An internationally recognised school of excellence, the École Nationale Supérieure Maritime (ENSM)



Une ambition forte de devenir **leader** sur chaque segment d'activité
A strong ambition to become leader in each business sector

Armateurs de France représente

22 000
emplois directs
direct jobs



100 000
emplois indirects
indirect jobs

16 000
marins

6 000
sédentaires
16 000 seafarers and 6 000 land-based personnel



50
entreprises adhérentes
member companies



Près de
1 000
navires opérés ou contrôlés
almost 1 000 ships operated or controlled

Armateurs de France est membre fondateur du Cluster Maritime Français, qui œuvre au rayonnement de la France maritime dans toutes ses composantes, de la construction navale à l'assurance.

Armateurs de France is a founding member of the French Maritime Cluster, which works to promote all aspects of maritime France, from shipbuilding to insurance.

Armateurs de France contribue aux travaux de l'ECSA (European Community Shipowners' Associations).

L'ECSA fédère 25 associations d'armateurs des pays membres de l'Union européenne et de la Norvège.

The professional organisation participates in the work of the ECSA (European Community Shipowners' Associations). The ECSA gathers 25 shipowners' associations from the Member States of the European Union and Norway.

Au niveau mondial, Armateurs de France adhère et participe activement aux groupes de travail de l'ICS (International Chamber of Shipping).

Worldwide, Armateurs de France is an active member of the ICS (International Chamber of Shipping) working groups.

Certifiée Quali'OP, l'organisation professionnelle veille quotidiennement à la qualité des services qu'elle délivre à ses adhérents.

Armateurs de France is Quali'OP certified and constantly monitors the quality of the services provided to its members.

Une organisation

sur-mesure pour mieux représenter
les intérêts de nos adhérents

Tailor-made organisation to better serve our members' interests

Le bureau d'Armateurs de France

Armateurs de France bureau

- **Jean-Marc Roué, Brittany Ferries, Président du Conseil de Surveillance** / *Chairman*
- **Fernand Bozzoni, Socatra, Président Directeur Général** / *Chief Executive Officer*
- **Marc Etcheberry, Geogas Maritime SAS, Directeur Général** / *Managing Director*
- **Gildas Maire, Louis Dreyfus Armateurs, Directeur Général** / *Chief Executive Officer*

Le Comité exécutif

Le Comité exécutif, composé d'une vingtaine d'entreprises, membres d'Armateurs de France, est l'organe de décision d'Armateurs de France.

Composed by twenty member companies, the Executive Committee is the decision-making body of Armateurs de France.

Les Comités de pilotage

Les Comités de pilotage réunissent les entreprises autour de thèmes transversaux et élaborent des positions communes.

- **COMITÉ AFFAIRES SOCIALES**, présidé par Jean-François Tallec (CMA CGM, Conseiller institutionnel pour la politique maritime)
- **COMITÉ ÉCONOMIE/FISCALITÉ**, présidé par Gildas Maire (Louis Dreyfus Armateurs, Directeur Général)
- **COMITÉ ENVIRONNEMENT**, présidé par Bruno Caillard (Greenship Gas, Directeur Général)
- **COMITÉ SÛRETÉ/SÉCURITÉ**, présidé par Éric Derrien (GENAVIR, Administrateur)

Steering Committees meet to discuss cross-disciplinary issues and draw up common policies.

- **SOCIAL AFFAIRS COMMITTEE**, chaired by Jean-François Tallec (CMA CGM, Institutional Adviser on French Maritime Policy)
- **ECONOMY/TAX COMMITTEE**, chaired by Gildas Maire (Louis Dreyfus Armateurs, Chief Executive Officer)
- **ENVIRONMENT COMMITTEE**, chaired by Bruno Caillard (Greenship Gas, Managing Director)
- **SAFETY/SECURITY COMMITTEE**, chaired by Eric Derrien (GENAVIR, Chief Executive Officer)

L'Assemblée générale réunit annuellement l'ensemble des entreprises adhérentes.

The Annual General Meeting gathers all member companies on a yearly basis.

L'équipage d'Armateurs de France

Armateurs de France's crew

De gauche à droite / *From left to right:*

Blandine Huchet, Responsable Affaires Européennes / *European Affairs*

Flore Noirot, Chargée de mission Affaires Économiques / *Economic Affairs*

Laurène Niamba, Responsable Affaires Juridiques et Fiscales / *Legal and Tax Affairs*

Nelly Grassin, Responsable Sécurité et Environnement / *Safety, Security and Environment Affairs*

Marie-Claire Denicourt, Responsable Comptabilité et Ressources Humaines / *Accounting and Human Resources*

Hervé Thomas, Délégué Général / *Director General*

Amélie Alonzo, Juriste doctorante / *Legal Advisor, doctoral student*

Philippe Costa, Responsable Affaires Générales / *General Affairs*

Virginie Costel, Responsable Affaires Sociales et Formation / *Social Affairs*

Agnès Rincé, Responsable Communication / *Communications*

Valérie Cubizolle, Secrétaire Générale / *Secretary General*



Missions / Missions

- **DÉFENDRE et PROMOUVOIR** les intérêts des entreprises maritimes françaises
- **REPRÉSENTER** les entreprises auprès des instances françaises, communautaires et internationales
- **ASSURER LA COMMUNICATION** et la promotion de l'image du transport maritime
- **NÉGOCIER** les conventions collectives et les accords de branches
- **INFORMER et CONSEILLER** ses adhérents au quotidien
- *To DEFEND and PROMOTE the interests of French maritime companies*
- *To REPRESENT companies in French, European and international bodies*
- *To COMMUNICATE and promote the image of shipping*
- *To NEGOTIATE collective bargaining agreements (CBAs) and industry-wide agreements*
- *To INFORM and ADVISE its members everyday*



Nos

Our Highlights

actions

2017

Chapitre 2

Chapter 2

2017 une année riche

An Eventful Year en actualités

Janvier / January

31/01 - 2/02



Traditionnel parrain de cet événement, Armateurs de France participe au salon **Euromaritime** aux côtés de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) et du Registre International Français (RIF). Armateurs de France acted again as sponsor and took part in the **Euromaritime** fair alongside the École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) and the French International Registry (RIF).

Février / February

22/02

Armateurs de France est présent à la première réunion de l'**Alliance d'initiatives océan et climat** (AIOC) au siège de l'UNESCO à Paris. Armateurs de France attended the first meeting of the **Ocean & Climate Initiatives Alliance** (OCIA) at the UNESCO headquarters in Paris.

Mars / March

27/02 - 3/03



La deuxième **Semaine Européenne du Shipping** se déroule à Bruxelles. Armateurs de France co-organise un atelier sur le cabotage et participe à la quasi-totalité des ateliers.

The second **European Shipping Week** took place in Brussels. Armateurs de France co-organised a workshop on short sea shipping and participated in almost all workshops.

14-16/03

Armateurs de France intervient au **Maritime Day** organisé dans le cadre de la Semaine internationale du transport et de la logistique. Armateurs de France's representatives spoke at the **Maritime Day** organised as part of the International Week of Transport and Logistics.

22-23/03

Armateurs de France est parrain de **Seanergy** 2017 (Le Havre), le grand rendez-vous des professionnels des Énergies Marines Renouvelables (EMR), en association avec l'ENSM. Armateurs de France sponsored **Seanergy** 2017 (Le Havre), a major professional Renewable Marine Energy meeting, alongside the ENSM.

Avril / April

4/04

Jean-Marc Roué, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries, est élu à la tête d'Armateurs de France, lors de l'Assemblée Générale. L'organisation dévoile à cette même occasion sa charte nationale pour l'économie française du transport et des services maritimes : **« Objectif 2025 : cap sur la croissance bleue »**. Jean-Marc Roué, Chairman of Brittany Ferries, was elected head of Armateurs de France, at the Annual General Meeting. On the same occasion, The organisation unveiled its national charter for the French shipping sector: **“Objective 2025: towards blue growth”**.



Armateurs de France interpelle les candidats à l'élection présidentielle : « Nous voulons provoquer une prise de conscience forte de leur part sur l'enjeu majeur que représente notre secteur d'activité pour la vitalité de l'économie française et de ses territoires. En plaçant la défense du pavillon français sur la scène du débat présidentiel, notre objectif est double : placer nos entreprises au centre d'une véritable politique de filière industrielle, en mer et à terre, et mettre l'économie bleue au cœur des politiques publiques. » Armateurs de France called out the candidates in the French Presidential elections: “By placing defence of the French flag on the stage of the Presidential debate, our goal is twofold: to place our companies at the centre of a real industrial policy, at sea and on land, and place the blue economy at the heart of public policies.”

26/04



La Direction générale du travail présente les résultats des mesures d'audience des organisations professionnelles d'employeurs : avec **un taux de 100% de représentativité**, Armateurs de France confirme son rôle leader dans la défense et la promotion des intérêts des entreprises françaises de transport et de services maritimes. The French Labour Administration presented the results of a survey of professional employers' organisations: with **100% representativeness**, Armateurs de France confirms its leading role in defending and promoting the interests of French transport and maritime service companies.

Mai / May

Le Cluster Maritime Français (CMF), le Groupement des Industries et Activités de Construction Navale (GICAN) ainsi qu'Armateurs de France réagissent suite à l'annonce de la composition du nouveau gouvernement français. Malgré des signaux positifs, les grands acteurs du maritime manifestent des inquiétudes et regrettent que ce secteur, crucial pour l'économie nationale, n'ait pas une place plus importante au sein du Gouvernement.

The French Maritime Cluster, the Group of Shipbuilding and Naval Industries (GICAN) and Armateurs de France reacted to the announcement of the composition of the new French government. Despite some positive signs, leading players in the maritime sector show some concerns and regret that this sector, crucial for the national economy, does not hold a more important place in the government.

10/05

Armateurs de France se félicite de deux avancées primordiales pour notre secteur :

- l'adoption, lors du Board de l'International Chamber of Shipping (ICS), d'un **objectif ambitieux de réduction des émissions de CO₂ du shipping mondial : moins 50% d'émissions en 2050** par rapport à 2008 à la tonne-kilomètre.

- la publication du décret relatif à la flotte stratégique qui reconnaît le caractère stratégique des activités de transport et de services maritimes.

Armateurs de France welcomed two essential milestones for progress in our sector:

- the International Chamber of Shipping (ICS) Board's adoption of an **ambitious target to reduce CO₂ emissions in world shipping: 50% lower emissions in 2050** compared to 2008 in tonnes/kilometre;
- the publication of the decree governing the strategic fleet recognising the strategic nature of shipping.

Juin / June

2/06

Armateurs de France et **Surfrider Foundation Europe** deviennent partenaires pour mieux valoriser le transport maritime responsable. Armateurs de France and **Surfrider Foundation Europe** became partners to promote responsible maritime transport.

5-10/06

Armateurs de France est le **porte-drapeau d'un shipping responsable et durable** dans le cadre de la Conférence mondiale sur les Océans (New York, au siège de l'ONU). Armateurs de France was the **standard-bearer for**

responsible and sustainable shipping at the World Ocean Conference (New York, UN headquarters).

14-15/06

Armateurs de France prend la parole au colloque du cinquantenaire de l'**Institut Méditerranéen des Transports Maritimes**.

Armateurs de France spoke at the 50th anniversary colloquium of the **Institut Méditerranéen des Transports Maritimes**.

18/06



Les sportives d'Armateurs de France participent à la **Course des Héros pour soutenir SOS Méditerranée**.

Armateurs de France athletes competed in the **Course des Héros to support SOS Méditerranée**.

20/06

1^{er} anniversaire de la loi économie bleue.
1st anniversary of the Blue Economy law.

23/06

Armateurs de France organise une **conférence-débat** sur le thème « **Brexit** means Brexit : la parole aux professionnels du transport maritime ». Armateurs de France organised a **debate** on the topic "**Brexit** means Brexit: the word of maritime transport professionals".

Juillet / July

25/07

Jean-Marc Roué et le nouveau Délégué Général d'Armateurs de France, Hervé Thomas, rencontrent pour la première fois la Ministre des Transports Elisabeth Borne. **À l'ordre du jour : les exonérations de charges.**

Jean-Marc Roué and Armateurs de France's new Delegate General, Hervé Thomas, met the French Minister for Transport, Elisabeth Borne, for the first time.

On the agenda: social contributions exemptions for employers.

Octobre / October

Armateurs de France organise deux rendez-vous :

- la conférence « **D'une flotte stratégique à une stratégie de flotte** : quelle politique de filière pour les transports et services maritimes ? » à Paris (le 5),
- l'atelier « Transport et services maritimes face au double enjeu de la **transition énergétique** et des **financements alternatifs** » à Marseille (le 20). Armateurs de France organised two events:
- the conference "**From a strategic fleet to a fleet strategy**: what policy for shipping", in Paris (on 5th),
- the workshop "Transport and maritime services faced with the dual challenge of **energy transition** and **alternative funding**" in Marseille (on 20th).

26/10

Armateurs de France affirme son **soutien à l'Institut Maritime de Prévention**.

Armateurs de France confirmed its **support for the Institut Maritime de Prévention**.

Novembre / November



Deux événements majeurs pour l'ensemble de la communauté maritime : **le Comité interministériel de la mer et les Assises de l'Économie de la Mer**. Le Premier ministre, Édouard Philippe, se prononce pour une politique maritime « très ambitieuse ».

Two major events for the whole maritime community: **the Interministerial Committee for the Sea and les Assises de l'Économie de la Mer**. The Prime Minister, Édouard Philippe, indicated being in favour of a "very ambitious" maritime policy.

9/11

Armateurs de France salue la décision majeure du Gouvernement en faveur du **maintien des exonérations de charges** dans le cadre du Projet de loi de finances 2018.

Armateurs de France welcomed the government's major decision **to maintain social contributions exemptions** as part of the 2018 Draft Finance Law.

« C'est une avancée très significative pour la compétitivité de notre secteur »

Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France

"This is a very significant step forward for the competitiveness of our sector"

Jean-Marc Roué, Chairman of Armateurs de France



Entretien avec Hervé Thomas

Administrateur des affaires maritimes de formation, passé par différents postes en administration publique, en collectivité territoriale, ou dans des fonctions de direction au sein de chambres de commerce et d'industrie portuaires, Hervé Thomas occupe le poste de Délégué Général d'Armateurs de France depuis septembre 2017. Il répond à trois questions d'actualité pour le secteur du shipping.

Les questions environnementales sont aujourd'hui au cœur des préoccupations. Quelle est la position d'Armateurs de France quant à la transition écologique et la façon dont elle est envisagée en France ?

HT. Cette transition, écologique et énergétique, est pour nous une priorité, que nous portons y compris au niveau international. Les navires, comme tous les véhicules ou installations utilisant des moteurs thermiques, sont en effet appelés à s'intégrer dans cette évolution. En amont du Comité Interministériel de la Mer (CIMER) de 2017, nous avons largement appelé l'attention du Gouvernement sur les enjeux, besoins et solutions qu'il faudrait mettre en place pour le verdissement de la flotte : accompagner l'évolution des infrastructures portuaires, adapter les réglementations ou les mécanismes de financement nécessaires pour accompagner la transition, notamment vers le GNL ou d'autres modes de propulsion propre. Nous ne cesserons de veiller à ce que les solutions avancées adressent l'ensemble des émissions atmosphériques dont les particules, SOx et NOx qui nécessitent tout autant d'investissements de la part des armateurs. Il conviendra, en outre, de travailler non seulement au renouvellement de la flotte mais également à l'adaptation des navires (retrofit).

Sept ans après la création de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM), qui accueille aujourd'hui environ 1.200 élèves sur quatre sites (Marseille, Le Havre, Nantes et Saint-Malo), le Gouvernement a fixé des préconisations fortes au cours du CIMER de novembre 2017. Les armateurs soutiennent-ils cette orientation ?

HT. Plus que jamais ! Le cap fixé s'inscrit dans le fil des recommandations de la Cour des comptes. Tout en étant attentifs à la préconisation de la Cour de mener à son terme la mutation de l'ENSM en école d'ingénieurs, Armateurs de France conserve pour préoccupation centrale la qualité de la formation des officiers immédiatement employables dans la mesure où l'ENSM est l'unique établissement français qui prépare les officiers de demain. Les armateurs participent activement à la formation des étudiants de l'école, en embarquant des jeunes à bord dans le cadre de leur cursus. En tant que chefs d'entreprise, les armateurs sont tout particulièrement conscients des exigences de performance et des contraintes financières. Ils rejoignent donc évidemment le souci d'optimisation des dotations publiques, qui constituent

aujourd'hui encore la majeure partie des ressources dont bénéficie l'ENSM. Les armateurs prennent également part au financement de l'école, de façon individuelle et concertée, sur des équipements pédagogiques par exemple.

Dans le sillage de la loi pour l'économie bleue, le projet de loi d'orientation des mobilités permettra de nouveaux aménagements législatifs pour le secteur du transport. Le secteur maritime est-il concerné ?

HT. Oui, la Direction des affaires maritimes souhaite profiter de ce vecteur pour porter un ensemble de mesures en faveur de la compétitivité du pavillon français, qui fait face à une forte concurrence internationale et nécessite un soutien à l'innovation. Les évolutions législatives proposées devraient entre autres permettre d'accompagner la transition énergétique des navires et de répondre aux enjeux de sûreté. L'équipage d'Armateurs de France, force de proposition, est bien évidemment partie prenante des réflexions engagées et restera mobilisé sur ce chantier jusqu'à son examen au Parlement, envisagé au second semestre 2018.

Interview with Hervé Thomas

Initially a maritime affairs administrator, Hervé Thomas has occupied various positions in public administration, local authorities or management in port chambers of commerce and industry. Since September 2017, he has been the General Delegate of Armateurs de France. He answers three questions about topical issues in the shipping sector.

Environmental issues are at the heart of today's concerns. What is the position of Armateurs de France concerning ecological transition and how it is perceived in France?

HT. Ecology and energy transition is a priority for us, including on an international level. Like all vehicles or installations with combustion engines, ships need to embrace this evolution. Ahead of the 2017 Interministerial Committee on the Sea (CIMER), we called the Government's attention to the challenges, needs and solutions that need to be implemented to make the fleet greener; support for developing port infrastructures, adapting regulations or the financing mechanisms needed to support this transition, especially towards LNG and other clean means of propulsion. We will work tirelessly to ensure that the solutions proposed address all atmospheric emissions, including particles, SOx and NOx which need just as much investment from shipowners. We also need to work not just on renewing the fleet but also on retrofitting vessels.

Seven years after the creation of the École Nationale Supérieure Maritime (ENSM), attended by around 1,200 students on four sites (Marseille, Le Havre, Nantes and Saint-Malo), the French Government made strong recommendations during the CIMER in November 2017. Do shipowners support this orientation?

HT. More than ever! The heading set is in line with the recommendations of the Cour des Comptes (Court of Auditors - supreme body for auditing the use of public funds in France). While being attentive to the Court's recommendation to complete the ENSM's transition to an engineering school, Armateurs de France's main focus remains the quality of training of immediately employable officers, as the ENSM is the only French school preparing the officers of the future. Shipowners participate actively in the curriculum, taking young students on board as part of their training. As company directors, shipowners are especially aware of performance demands and financial

constraints. Of course, they share the desire to optimise public funds, which today remain the major proportion of the ENSM's resources. Shipowners also have a stake in the school's funding, individually and collectively, for educational equipment for example.

Following the Blue Economy law, the draft law on Mobility will allow for new regulatory schemes in the transport sector. Is the maritime sector concerned?

HT. Yes. The Directorate of Maritime Affairs wants to use this law to implement a set of measures in favour of competition for the French flag, which faces tough international competition and requires support for innovation. The proposed legal changes should, inter alia, provide support for ships' energy transition and meet security challenges. Armateurs de France is proactively involved in ongoing reflections and will remain so until the law is examined in the Parliament, planned for the second half of 2018.

L'économie bleue devient réalité

2016 a été marquée par l'entrée en vigueur de la loi pour l'économie bleue, portant d'importantes mesures stratégiques en faveur de la compétitivité des entreprises de transport et services maritimes. L'année suivante, 2017, a permis la mise en œuvre effective des dispositifs avec la parution des textes réglementaires. Autant d'outils permettant aux compagnies de faire face à la concurrence internationale, notamment européenne, et dont la pérennisation est essentielle pour les armateurs français.

Flotte stratégique et stratégie de flotte

La loi pour l'économie bleue reconnaît, pour la première fois, le caractère stratégique des activités de transport et de service maritimes en prévoyant que : « les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. » Armateurs de France est satisfait de la publication du décret du 9 mai 2017 relatif à la flotte stratégique qui pose le format, la composition ainsi que la gouvernance de cette flotte stratégique. Issu de la démarche collaborative entre le Secrétariat général de la mer (SGMer), placé sous l'autorité du Premier ministre,

et Armateurs de France, dans le cadre du Conseil supérieur de la marine marchande, ce décret ne constitue cependant qu'une première étape. Les armateurs souhaitent en effet que soient mis en place des outils concrets permettant le maintien et le développement du pavillon et des emplois français. Dans cette perspective, l'organisation professionnelle a organisé le 5 octobre 2017 une conférence-débat sur les thèmes « Avec quels instruments dessiner une flotte stratégique solide » et « Quelle filière maritime industrielle pour demain ? », afin de recueillir les points de vue des différents acteurs et d'apporter sa contribution aux réflexions toujours en cours. À l'occasion du Comité interministériel de la mer de novembre 2017, le Gouvernement s'est engagé à définir, dans les six mois, un plan de développement de la flotte stratégique sur trois ans. La priorité est donnée à la flotte stratégique de crise, dont l'importance a été soulignée suite aux cyclones qui ont gravement frappés les Antilles en septembre 2017. Les navires de marine marchande français, seul vecteur permettant un acheminement massif de matériel et d'aide de premier secours, ont été mobilisés dans un laps de temps très court pour venir en aide, avant même les moyens militaires, aux territoires sinistrés. Une telle mobilisation démontre la pertinence de disposer de centres de décision français opérant ces navires.

L'avènement de la flotte stratégique relève d'une grande ambition conjointe des armateurs et des partenaires sociaux pour le dynamisme de la France maritime. Armateurs de France reste moteur en 2018, au côté des pouvoirs publics, pour poursuivre cette démarche évolutive et collaborative. Fondée sur une stratégie de filière, elle est destinée à préserver les intérêts, les emplois et compétences français, à bord et à terre.

The future of the strategic fleet is a major joint ambition of shipowners and social partners for the vitality of maritime France. Alongside the public authorities, Armateurs de France remains a driving force in 2018 to continue this evolving and collaborative approach. Based on a sector strategy, it serves to preserve French interests, jobs and skills, on land and at sea.

The Blue Economy Becomes Reality

2016 saw the entry into force of the law on the Blue Economy, bringing with it important strategic measures in favour of competitiveness for shipping companies. In the following year, schemes were effectively implemented when the regulatory texts were published. These are tools that enable companies to deal with international, and especially European competition, whose longevity is essential for French shipowners.

Strategic Fleet and Fleet Strategy

For the first time, the Blue Economy law recognised the strategic nature of maritime transport and services by providing that: "ships flying the French flag may be allocated to a strategic fleet used during times of crisis to ensure the supply of all nature of goods, means of communication, essential services and maritime work and to support the resources of the armed forces."

Armateurs de France is gratified by the publication of the decree of 9 May 2017 regarding the strategic fleet, which sets out the format, composition and governance of this fleet. Originating from cooperation between the Secrétariat Général de la Mer (SGMer), under the authority of the French Prime Minister, and Armateurs de France, within the framework of the Conseil Supérieur de la Marine Marchande, this decree only represents the first step.

Shipowners wish concrete tools to be implemented that will maintain and develop the flag and French jobs. With this in mind, on 5 October 2017, the professional organisation held a conference-debate on the issues "How to design a robust strategic fleet?" and "What does the maritime industry of the future look like?". The aim was to gather the viewpoints of various players and contribute to ongoing reflections.

On the occasion of the Interministerial Committee on the Sea in November 2017, the Government made a commitment to draw up a three-year strategic fleet development plan within six months. Priority is given to the crisis fleet, the importance of which came to light following the cyclones that hit the French West Indies in September 2017. French merchant marine vessels, the only ones able to massively transport rescue equipment and first aid, were mobilised very rapidly to bring aid to the affected regions, even before military resources. Such mobilisation is a sign of the need for French decision-making centres operating these vessels.



Focus sur le plan d'action triennal pour le développement de la flotte stratégique en trois axes clés

1. Moderniser et renouveler la flotte

Pour maintenir la flotte stratégique, un outil essentiel serait la mise en place d'un dispositif de garantie publique ou de financement spécifique favorisant les projets de renouvellement ou de modernisation de la flotte de commerce.

2. Renforcer la formation en mer et à terre

Le Gouvernement devra également mettre en œuvre une politique renforcée de formation des marins et des sédentaires dédiés à la flotte stratégique, avec pour axe central le maintien et le développement de compétences très spécifiques sur de nombreux métiers.

3. Faciliter les partenariats publics/privés

Le plan d'action facilitera la production d'outils contractuels entre les armateurs et l'État, y compris en ce qui concerne les prédispositions techniques de l'outil naval, les entraînements et formations des personnels, les modalités de contrôle et d'auto-contrôle des dispositifs.

Three key pillars of the three-year strategic fleet development plan

1. Modernise and renew the fleet

To maintain the strategic fleet, one essential tool would be a public guarantee or specific funding scheme in favour of projects to renew or modernise the commercial fleet.

2. Strengthen training at sea and on land

The Government should also implement stronger policies to train seafarers and onshore personnel allocated to the strategic fleet, with the primary goal of maintaining and developing very specific skills in many professions.

3. Facilitate public/private partnerships

The action plan will support drawing up of contracts between shipowners and the State, including concerning the technical predispositions of naval resources, personnel training, and the means of supervising and self-supervising the schemes.

« Développer une flotte de commerce sous pavillon français constitue un atout pour notre pays à de multiples niveaux : pour assurer l'indépendance des approvisionnements de la Nation et son rayonnement à l'international, pour une meilleure protection de l'environnement et une plus grande sécurité de la navigation, pour la richesse générée pour l'économie nationale. »

Marc Etcheberry, Président suppléant d'Armateurs de France

"Developing a commercial fleet flying the French flag benefits our country on many levels: ensuring autonomous supplies to the Nation and its international reputation, for better protection of the environment and greater safety of navigation, and for the wealth generated by the national economy. »

Marc Etcheberry, Alternate President of Armateurs de France

LE RAPPORT D'INFORMATION SUR LA MISE EN APPLICATION DE LA LOI N°2016-816 DU 20 JUIN 2016 POUR L'ÉCONOMIE BLEUE

Cet automne 2017 a été notamment marqué par un travail parlementaire conduit par les députées Sophie Auconie et Sophie Panonacle, chargées de la rédaction d'un rapport d'information sur l'application de la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue. Armateurs de France a été auditionné dans ce cadre, à l'instar de tous les acteurs des milieux maritimes. Le rapport retient 36 propositions de modifications législatives pour le développement d'une ambition maritime nouvelle, démarche nécessairement collaborative dans laquelle Armateurs de France s'inscrit pleinement.

REPORT ON THE IMPLEMENTATION OF THE LAW N° 2016-816 OF 20 JUNE 2016 FOR THE BLUE ECONOMY

This autumn 2017 was marked by work led by members of Parliament Sophie Auconie and Sophie Panonacle, in charge of writing a report on the implementation of the law of 20 June 2016 for the Blue Economy. Armateurs de France was interviewed for this project, as were all relevant stakeholders in the maritime industry. The report puts forward 36 recommended legislative amendments to develop a new maritime ambition, a necessarily collaborative approach that Armateurs de France fully supports.

Sécuriser les approvisionnements énergétiques

La loi pour l'économie bleue a également permis de finaliser la réforme sur la sécurisation des approvisionnements énergétiques de la France et la préservation d'une capacité minimale de tonnage sous pavillon français. Ainsi, le code de l'énergie permet désormais d'étendre aux produits pétroliers raffinés, l'obligation d'importer une partie de pétrole brut par la voie maritime sous pavillon français.

Deux publications, en 2017, ont permis au nouveau dispositif d'entrer en vigueur : celle du décret précisant les modalités de fixation des obligations de capacité de transport maritime de produits pétroliers sous pavillon français, et celle de l'arrêté portant approbation du contrat-type.

Par ailleurs, la loi mettant fin à la recherche et à l'exploitation des hydrocarbures, a introduit un nouveau régime de sanctions pour assurer le respect du nouveau dispositif de capacité minimale de transport d'hydrocarbures sous pavillon français défini par l'article L. 631-3 du code de l'énergie.

La mise en œuvre de cette réforme aujourd'hui opérationnelle devra, en tout état de cause, faire l'objet d'un suivi étroit et d'adaptations éventuelles en vue de garantir de sa pleine efficacité.

Safeguarding Energy Supplies

The Blue Economy law has also helped to finalise the reform to safeguard France's energy supplies and preserve a minimum tonnage capacity under the French flag. The energy code now extends the obligation to import some crude oil by ships flying the French flag to refined oil products. Two publications in 2017 brought this new scheme into force: the decree that sets out how oil transport capacity obligations are fixed for ships flying the French flag, and the decree approving the framework agreement.

Furthermore, the law ending oil and gas exploration, introduced a new set of sanctions in the event of non-compliance with the new French flag shipping capacity obligations defined in article L. 631-3 of the French Energy Code. **In order to guarantee full effectiveness however, this reform, now operational, needs to be closely monitored and possibly adapted.**

Gambling on Ships

Liberalising gambling is an effective tool for competition for passenger ships: both cruisers and regular intracommunity lines. This scheme which benefits the French flag is now operational with the publication and entry into force of the regulations required to implement it.

Armateurs de France has already raised the issue with the state authorities so that the law enables gambling on board ships crossing the Channel after Brexit. Today, the law restricts gambling to ships making "intracommunity" crossings, effectively excluding the United Kingdom when it leaves the European Union.

Jeux de hasard à bord des navires

La libéralisation des jeux est un véritable outil de compétitivité et ce, pour toutes les activités de navires à passagers : la croisière et les lignes régulières intracommunautaires. Ce dispositif bénéfique à l'attractivité du pavillon français est désormais opérationnel avec la publication et l'entrée en vigueur en 2017 des textes réglementaires nécessaires à sa mise en œuvre.

En tout état de cause, Armateurs de France a d'ores et déjà sensibilisé les autorités étatiques afin que la loi permette d'exploiter des jeux de hasard à bord des navires effectuant des liaisons transmanche après le Brexit. Le champ d'application de la loi limite, en effet, aujourd'hui la possibilité d'exploiter des jeux de hasard à bord aux navires effectuant des liaisons « intracommunautaires », excluant du dispositif ces liaisons une fois le Royaume-Uni sorti de l'Union européenne.

À L'INSTAR DU PREMIER MINISTRE, LES PARLEMENTAIRES ONT, EN 2017, FAIT PREUVE D'UNE VÉRITABLE MOBILISATION EN FAVEUR DE L'ATTRACTIVITÉ, DE LA COMPÉTITIVITÉ ET DU DYNAMISME DE L'INDUSTRIE MARITIME FRANÇAISE.

L'ANNONCE DE LA CRÉATION D'UN GROUPE D'ÉTUDE EXCLUSIVEMENT DÉDIÉ À L'ÉCONOMIE MARITIME À L'ASSEMBLÉE NATIONALE EST AINSI ACCUEILLIE AVEC UNE GRANDE SATISFACTION PAR ARMATEURS DE FRANCE.

LIKE THE PRIME MINISTER IN 2017, THE MEMBERS OF PARLIAMENT SHOWED GENUINE ENTHUSIASM FOR ATTRACTIVENESS, COMPETITION AND VIGOUR IN THE FRENCH MARITIME INDUSTRY.

THE ANNOUNCED CREATION OF A STUDY GROUP DEVOTED TO THE MARITIME ECONOMY IN THE NATIONAL ASSEMBLY IS THEREFORE WARMLY WELCOMED BY ARMATEURS DE FRANCE.



« Nous avons besoin d'une flotte marchande qui sillonne « nos mers », qui batte « notre pavillon ». Une flotte marchande qui innove en permanence pour proposer des navires toujours plus propres et plus économes. Une marine marchande qui gagne des parts de marché. »

Édouard Philippe, le 21 novembre 2017

"We need a merchant fleet sailing "our seas" and flying "our flag". A merchant fleet that innovates constantly to offer ever cleaner and more economical ships.

A merchant marine that wins market share."

Édouard Philippe, 21st November 2017

L'indispensable modernisation du cadre fiscal

Tout au long de l'année 2017, Armateurs de France a œuvré pour proposer des solutions concrètes et efficaces permettant à la filière du transport maritime de moderniser sa flotte et, en particulier, de s'engager rapidement dans les adaptations des navires rendues nécessaires par les impératifs de la transition écologique et énergétique.

Les réglementations relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement se multiplient et se durcissent. On peut citer à titre d'exemple la réglementation qui impose de réduire les émissions atmosphériques ou la convention internationale sur la gestion des eaux de ballast. Acteurs clés des réflexions conduites en matière d'innovation écologique et énergétique, les armateurs français doivent être soutenus dans leur politique d'investissement et de rajeunissement de la flotte afin de conjuguer performance environnementale et compétitivité de l'outil de production. Leur préoccupation principale : améliorer leur capacité à obtenir des fonds propres ou à les garantir. L'accès à des outils de financements adaptés et incitatifs est alors nécessaire.

La mise en place d'une véritable politique de soutien aux investissements des entreprises de transport et services maritimes s'avère, en outre, d'autant plus essentielle que la frilosité des banques depuis la crise des subprimes de 2008 vis-à-vis de ces opérations conduit les armateurs à établir des financements acquérant une part importante de fonds propres. Ces montages pénalisent grandement les investissements des acteurs maritimes.

Lors du Comité interministériel de la mer de novembre 2017, le Premier ministre, Édouard Philippe, s'est engagé à soutenir la compétitivité et le renouvellement de la flotte de commerce. Une ambition rappelée à l'occasion des Assises de l'Économie de la Mer, le 21 novembre 2017.

Modernising the Fiscal Framework

Throughout 2017, Armateurs de France proposed concrete and effective solutions to enable the maritime transport sector to modernise the fleet and, in particular, to quickly adapt vessels as required by ecology and energy transition requirements. Regulations governing security and environmental protection are increasing and becoming stricter. Examples are the regulation that imposes reducing atmospheric emissions or the international Convention on ballast water management. French shipowners are key actors in reflections on ecology and energy innovation. They need support for their fleet investments and a renewal policy in order to find a balance between environmental performance and competitiveness of their production tools. Their primary concern is enhancing their ability to obtain or guarantee owner's equity. Access to suitable and incentive financial instruments is thus necessary.

Real investment support for shipping companies is all the more essential as banks' reluctance to fund these operations since the 2008 subprime crisis has led shipowners to use up a large part of their equity in financing. These schemes considerably penalise investments by shipping companies.

During the November 2017 Interministerial Committee on the Sea, the French Prime Minister, Édouard Philippe, promised to support competitiveness and renewal of the commercial fleet. This ambition was repeated at the Assises de l'Économie de la Mer on 21st November 2017.

Parmi les propositions de mesures formulées en vue du premier Comité interministériel du quinquennat par Armateurs de France, deux propositions d'actions concrètes visant à faciliter l'investissement des armateurs ont été transmises au Gouvernement.

1/ Adapter le mécanisme de crédit-bail fiscal pour financer la transition énergétique du transport maritime

Afin de maintenir l'attractivité de l'opération de crédit-bail pour les banques finançant les projets, l'organisation professionnelle propose de réviser la durée d'amortissement progressif à la baisse en l'alignant sur le dispositif mis en place pour les navires de pêche (soit six ans d'amortissement) et/ou d'augmenter le coefficient d'amortissement dégressif. L'enjeu : le maintien de la stabilité des engagements et investissements des entreprises.

2/ Introduire les dépenses d'arrêt technique majeur dans les charges exceptionnelles déductibles par le bailleur

À titre d'exemple, ces charges exceptionnelles peuvent comprendre les dépenses engagées pour l'installation de systèmes de traitement des eaux de ballast ou de scrubbers (dispositifs de nettoyage qui débarrassent les fumées des oxydes de soufre).

Armateurs de France se félicite que le Gouvernement étudie la possibilité de réformer l'outil fiscal visant à favoriser l'investissement et le renouvellement de la flotte.

Among the measures proposed by Armateurs de France for the French Presidency's first Interministerial Committee on the Sea, two concrete actions aimed at facilitating investments by shipowners were put to the Government.

1/ Adapt the tax-based leasing scheme to fund energy transition in shipping

To maintain the attractiveness of the leasing operation for banks funding the projects, the professional organisation proposes reducing the depreciation period to align it with the scheme in place for fishing vessels (six years depreciation) and/or increasing the declining depreciation coefficient. The goal is to maintain a stable level of corporate spending and investment.

2/ Introduce major technical overhaul expenses in exceptional costs deductible by the lessor

For example, these exceptional costs may include expenditure incurred to install a ballast water treatment system or scrubbers (cleaning devices that remove sulphur dioxide from exhaust fumes).

Armateurs de France is satisfied that the Government is looking into the possibility of reforming the tax scheme in favour of investments and fleet renewal.

Des avancées significatives ...

Armateurs de France a imaginé plusieurs propositions pour trouver des modes alternatifs de financement des actifs dans le but de maintenir une flotte récente et sûre. L'organisation s'est en outre largement investie dans les travaux engagés au sein du Conseil Supérieur de la marine marchande en vue de proposer une série de mesures visant à favoriser une politique de financement de la flotte de commerce. Au sein de ce groupe de travail dont Fernand Bozzoni, Président Directeur Général de Socatra et trésorier d'Armateurs de France, est le rapporteur, différents axes de réflexion ont été mis en exergue. Par exemple, la possibilité d'intégrer des sources de financement privées dans un fonds qui posséderait une technique propre de financement des navires. Il est essentiel que ces mesures, permettant aux armateurs de bénéficier d'un meilleur accès au crédit, soient facilitées et soutenues par les pouvoirs publics.

Finalisation de la révision des règles de Bâle

Armateurs de France est resté particulièrement mobilisé en 2017 pour suivre les négociations au sein du Comité de Bâle sur le contrôle bancaire.

Les propositions du Comité, qui consistaient à imposer le renforcement du niveau et de la rémunération des fonds propres des banques pour l'ensemble des activités de financements d'actifs, laissaient en effet présager un impact très négatif pour les opérations des armateurs français. Ces derniers auraient alors pu se voir privés du recours à leurs financements traditionnels. Armateurs de France n'a cessé de rappeler la nécessité de maintenir la possibilité pour les banques d'utiliser leur modèles internes d'analyse des risques pour que le dispositif ne nuise pas au financement de l'économie, pénalisant, en particulier, le financement de projets. Un accord a été trouvé le 7 décembre 2017 sur la finalisation des règles de Bâle.

Résumé de l'accord :

Cet accord, considéré par le Gouverneur de la Banque de France comme « équitable, raisonnable et définitif » est le fruit d'un compromis qui comprend trois points clés :

- des modèles de calcul améliorés,
- l'introduction progressive d'un plancher en capital à partir de 2022 pour les banques utilisant des modèles internes,
- la révision des risques de marché.

Significant Progress...

Armateurs de France put forward several proposals to find alternative asset funding methods to maintain a safe, modern fleet. The organisation also invested heavily in the work of the Conseil Supérieur de la Marine Marchande with a view to proposing a series of measures to promote a financing policy for the commercial fleet. Various avenues of reflection were highlighted in this working group, for which Fernand Bozzoni, Chairman of Socatra and treasurer of Armateurs de France is the rapporteur. For example, the possibility of including private sources of funding in a fund that would have its own vessel financing technique. These measures, which will allow better access to credit for shipowners, must be facilitated and supported by the authorities.

Finalisation of the Basel III reforms

Armateurs de France remained especially active in 2017 to follow up the negotiations on banking supervision in the Basel Committee. The Committee's proposals, which imposed strengthening the level and remuneration of banks' capital for all asset financing activities, suggested a very negative impact on French shipowners' operations. They may have been denied access to their traditional sources of finance. In the pledge to maintain a strong and sustainable shipping industry worldwide, Armateurs de France has continued to press for the need to maintain the banks' ability to use their internal risk assessment models to ensure the scheme does not hinder financing the economy, and particularly penalizing specialized lending. An agreement was reached on 7th December 2017 to finalise the Basel III framework reforms.

Summary of the agreement:

Considered by the Governor of the Banque de France as "fair, reasonable and definitive", this agreement is the fruit of a compromise that includes three key points:

- enhanced calculation models,
- the gradual introduction of capital "floor" values from 2022 for banks using internal models,
- revision of market risks.

En position minoritaire, la France n'a pas pu bloquer l'introduction d'un plancher de capital ; cet « output floor » sera cependant introduit de manière progressive et avec un calibrage plus réaliste : 50% en 2022, relevé à 70% en 2026 et à 72,5% en 2027.

La principale avancée reste le maintien des conditions de traitement du financement des PME et de projets. À priori, l'accord trouvé en décembre dernier ne devrait pas avoir d'impact notable sur

les financements hypothécaires pour l'acquisition de navires ; il a en effet été décidé de conserver les règles existantes pour les financements de projet sans changement notable.

Armateurs de France restera fortement mobilisé au moment de la transposition des nouvelles règles au niveau européen afin que les spécificités de l'industrie du transport maritime soient prises en compte.

In a minority position, France was unable to block the introduction of a capital floor; this “output floor” will, however, be introduced gradually and calibrated more realistically: from 50% in 2022, brought up to 70% in 2026 and to 72.5% in 2027.

The main advance remains the maintenance of treatment conditions for SMEs and project financing. The agreement reached last December should not have a significant impact on mortgage funding for ship acquisitions: it was decided to keep existing rules for project funding largely unchanged.

Armateurs de France will remain very active when the new European rules are transposed so that the specific features of the shipping industry are taken into consideration.

... Et une victoire majeure

À force de démarches et d'actions, Armateurs de France est parvenu, cette année, à entrevoir un certain volontarisme en faveur d'une politique maritime ambitieuse. L'organisation ne peut donc que partager l'approche du Premier ministre, qui dès son discours de politique générale en date du 4 juillet 2017 déclarait : « *La France conquérante, celle que voulait François 1^{er} au début de la Renaissance française, était tournée vers la mer. La France conquérante, ce doit d'être une France qui prend appui sur sa puissance maritime pour créer de nouveaux emplois* ».

Exonérations de charges sociales

En juin 2016, le vote dans le cadre de la loi pour l'économie bleue du dispositif d'exonération totale de cotisations sociales patronales pour toutes les entreprises d'armement maritime exposées à la concurrence internationale, a été amplement salué par les armateurs français. Il accompagnait utilement les efforts de maintien et de développement du pavillon français.

Dans un contexte de concurrence exacerbée, y compris au sein de l'Union européenne, cette mesure phare de la loi pour l'économie bleue constitue en effet un facteur de compétitivité essentiel pour garantir l'attractivité des entreprises françaises de transport et services maritimes.

C'est la raison pour laquelle, la décision gouvernementale de supprimer à l'occasion du projet de loi de finances pour 2018, sans concertation ni étude d'impact préalables, ce dispositif consolidé moins d'un an et demi plus tôt, a suscité une vive incompréhension des armateurs.

Armateurs de France, et en particulier son Président, sont restés très mobilisés au cours du débat parlementaire, et ont largement œuvré en vue d'obtenir le retrait de cette mesure susceptible d'altérer de manière importante le potentiel du pavillon français.



...And a Major Victory

Through its approach and actions, this year, Armateurs de France has had a glimpse of the political will for an ambitious maritime policy. The organisation can only share the approach of the Prime Minister, who in his general policy statement of 4th July 2017, declared: “A conquering France, the one François 1st wanted at the start of the French Renaissance, used to be turned towards the sea. A conquering France must be a France that relies on its maritime power to create new jobs.”

Exonerations of Employers' Social Contributions

In June 2016, as part of the Blue Economy law, the vote in favour of full exoneration of employers' social contributions for all shipowners exposed to international competition, was warmly welcomed by French shipowners. It was a useful addition to efforts to maintain and develop the French flag.

In a highly competitive environment, including within the European Union, this flagship measure of the Blue Economy law is an essential factor to guarantee the attractiveness of French maritime transport and service companies.

For this reason, as part of the 2018 draft Budget law, the Government's decision to cancel this scheme without concertation or prior impact study, less than a year and a half following its consolidation, has been met with considerable disbelief.

Armateurs de France, and in particular its President, have remained proactive within the parliamentary debate and have worked tirelessly to have this measure, which will considerably hinder the potential of the French flag, removed.

« *C'est une avancée très significative pour la compétitivité de notre secteur. En préservant cet acquis fondamental de la loi Leroy dédiée à l'économie bleue, le Gouvernement s'engage pour une France maritime, un transport et des services maritimes dynamiques, un pavillon compétitif.* »
Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France

“This is a very significant step forward for the competitiveness of our sector. By preserving this fundamental acquis of the Leroy law devoted to the Blue Economy, the Government is showing a commitment to maritime France, dynamic maritime transport and services and a competitive national flag.”
Jean-Marc Roué, Chairman of Armateurs de France



À la faveur d'un arbitrage personnel du Premier ministre intervenu au cours du processus législatif, le Gouvernement est finalement revenu sur sa volonté initiale de supprimer le dispositif.

En confortant sans réserve les exonérations de charges des navires de commerce affectés à des activités de transport ou à des activités de services maritimes, le Premier ministre a reconnu, lors de l'ouverture des Assises de l'Économie de la Mer, que ce dispositif revêt « plus qu'un enjeu commercial, un enjeu de souveraineté ».

Armateurs de France a réussi à obtenir des garanties de pérennité du dispositif. Ce succès devra cependant être concrétisé par la finalisation de la procédure de notification introduite par la France auprès de la Commission Européenne au regard des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, introduisant notamment l'extension du bénéfice du dispositif aux marins nationaux naviguant sous pavillon communautaire.

Following a personal intervention by Prime Minister during the legislative process, the Government backed down on its original plan to remove the scheme.

By fully supporting exonerations of employers' contributions for commercial vessels operating in maritime transport or services, at the opening of the Assises de l'Économie de la Mer, the Prime Minister recognised that this scheme raised "more than a commercial issue, but an issue of sovereignty".

Armateurs de France has managed to obtain assurances concerning the longevity of the scheme. However, this success needs to be confirmed by finalising the notification procedure introduced by France with the European Commission regarding Guidelines on State aid to maritime transport, in particular extending the benefit of the scheme to French-resident seamen onboard EU-flagged vessels.

ARMATEURS DE FRANCE SALUE LE VOLONTARISME DU GOUVERNEMENT À SOUTENIR LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE ET NOTAMMENT LE FINANCEMENT DE L'INNOVATION DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE. CE SOUTIEN DEVRA CEPENDANT ÊTRE SUIVI D'EFFET EN 2018, ET SE TRADUIRE PAR DES DISPOSITIFS OPÉRATIONNELS ET CONCRETS CONSTITUTIFS D'UNE VÉRITABLE AMBITION POUR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES DU SECTEUR.

ARMATEURS DE FRANCE WELCOMES THE GOVERNMENT'S WILL TO SUPPORT FRANCE'S COMMERCIAL FLEET AND IN PARTICULAR FUNDING FOR INNOVATION IN ENERGY TRANSITION. THIS SUPPORT WILL HAVE TO BE BACKED UP IN 2018 BY OPERATIONAL AND CONCRETE MEASURES THAT SHOW A REAL DESIRE FOR CORPORATE COMPETITIVENESS IN THE SECTOR.



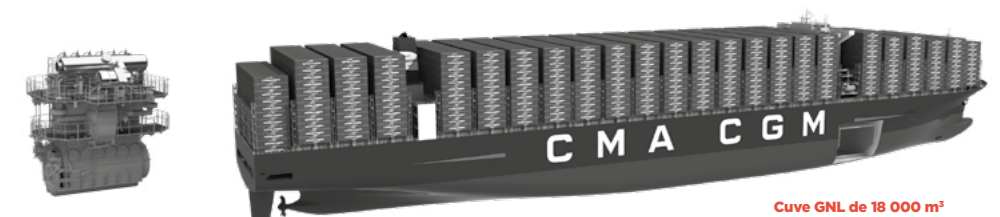
Un engagement croissant pour la protection de la planète

Dans une économie désormais globale et mondialisée, le transport maritime occupe une part majeure dans les échanges internationaux de marchandises. La forte croissance du secteur de la croisière contribue également à accroître toujours davantage le transport de passagers par voie maritime. Dans ce contexte, la filière maritime, par le levier qu'elle représente dans le volume global d'énergie consommée par la filière transport, peut contribuer de manière très significative à la transition écologique et énergétique.

Réduction des émissions atmosphériques

Promouvoir la propulsion des navires au carburant GNL

Du fait des très fortes puissances requises pour propulser et produire de l'énergie à bord des navires, le GNL (Gaz Naturel Liquéfié), technologie aujourd'hui totalement mature, est en mesure d'apporter une réponse alternative compétitive sur les plans technique, économique et écologique pour remplacer le fuel lourd. Les atouts du GNL sont majeurs : une technologie éprouvée, une chaîne logistique à renforcer mais s'appuyant sur des infrastructures et des compétences existantes aisées à faire évoluer, un rendement énergétique remarquable doublé d'un bilan écologique très positif : une réduction des émissions de CO₂ de plus de 25 %, une quasi absence de rejet d'oxydes de soufre et d'azote, ainsi que de particules fines. Armateurs de France, convaincu de la pertinence du carburant GNL comme une solution de la transition écologique et énergétique dans le transport maritime, est mobilisé dans la plateforme GNL marin et fluvial qui s'est réunie à plusieurs reprises depuis sa création début 2017. L'organisation professionnelle souhaite également que le volontarisme des armateurs dans ce domaine soit reconnu et soutenu, par l'accompagnement à l'innovation et à l'équipement de la chaîne logistique d'approvisionnement.



Moteur dual-fuel basse pression
Low pressure dual-fuel engine

Cuve GNL de 18 000 m³
LNG Tank of 18,000 m³

En novembre 2017, le Groupe CMA CGM, annonce sa décision d'équiper ses neuf futurs navires de 22 000 EVP (Équivalent vingt pieds), livrables en 2020, de moteurs utilisant du gaz naturel liquéfié.

Last November, the CMA CGM Group, announced its decision to equip its nine future ships of 22,000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit), delivered in 2020, with engines using liquefied natural gas.

Greater Commitment for Protection of the Planet

In an economy that is now global, maritime transport occupies a major proportion of international trade. Strong growth in the cruising sector has also increased maritime passenger transport further. In this context, shipping can make a very significant contribution to ecological and energy transition, given the leverage it has in the overall volume of energy consumed in the transport sector.

Reducing Atmospheric Emissions

Promoting LNG-powered ships

As a result of the considerable power required to drive and produce energy on board ships, LNG (Liquefied Natural Gas), now a fully mature technology, offers a competitive alternative technically, economically and ecologically to heavy fuel. LNG has major advantages: proven technology, a supply chain that needs strengthening but based on existing infrastructures and skills that are easy to develop, remarkable energy-efficiency combined with a very positive ecological balance: over 25% reduction in CO₂ emissions, and almost no sulphur dioxide and nitrogen nor fine particle emissions.

Convinced of the relevance of LNG as a solution for energy transition and ecology in shipping, Armateurs de France is involved in the marine and river LNG platform which has met several times since its creation at the start of 2017. The professional organisation would also like shipowners' willingness in this field to be recognised and supported, through support for innovation and investment in the supply chain.



Produire de l'électricité propre pour les navires à quai

Pour remplacer les groupes électrogènes, une solution est le « branchement à quai », appelé également « escale froide » ou « *cold ironing* ». Cette solution a l'avantage qu'aucun moteur ne fonctionne lorsque le navire est à quai. Cela permet donc de stopper complètement les émissions atmosphériques et de réduire également les nuisances sonores autour des ports. Cette alternative est très efficace lorsque port et navire sont équipés en conséquence, mais requiert

des investissements lourds tant pour le navire que pour le port. Armateurs de France appuie donc les initiatives qui encourageraient les armateurs et les ports à s'équiper et préconise la mise en œuvre de tarifications portuaires incitatives pour les navires équipés. La Commission européenne pourrait faire évoluer les pratiques dans les ports européens et peser en faveur d'une future décision de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour une obligation réglementaire.

Producing Clean Electricity for Ships Ashore

One solution to replace the generators is ship-to-shore power, also known as "cold ironing". The advantage of this solution is that no engines are running when the ship is alongside. This halts all atmospheric emissions and reduces noise pollution around ports.

It is an effective alternative when the port and vessel are suitably equipped, but it requires significant investment by both the ship and the port. Armateurs de France therefore supports initiatives that encourage shipowners and ports to invest in equipment, and recommends implementing incentive port fees for equipped ships. The European Commission could push forward practices in European ports and push for a future decision by the International Maritime Organisation (IMO) in favour of a regulatory obligation.



Depuis décembre 2015, les trois navires mixtes de La Méditerranée : Girolata, Kalliste et Piana sont alimentés en électricité du réseau haute-tension, directement depuis le quai.

Since December 2015, three passenger cargo ships of La Méditerranée company: Girolata, Kalliste and Piana have been using "cold ironing" solution.



Reducing Sulphur Emissions

Global Cap 2020

At the end of 2016, the 70th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC⁽¹⁾) set a global 0.5% cap on vessel sulphur emissions to enter into force on 1st January 2020. Armateurs de France welcomed this measure that falls in line with European regulations and promises significant benefits to the atmosphere and the health of populations, particularly those living close to ports and coasts. Today, this cap stands at 3.5% and the 2020 deadline leaves a period of four years for stakeholders to comply and only two years to complete the legislative process. Added to this is a doubt as to the availability of compliant fuel (maximum sulphur content 0.5%) from 2020, in the usual bunkering ports. Armateurs de France is participating in studying measures⁽²⁾ that could be taken to guarantee harmonised and effective application.

Invested in the International Chamber of Shipping (ICS), French shipowners shared their proposals:

- Ban the use and transport of non-compliant fuel on board ships after 1st January 2020 (excluding vessels fitted with exhaust gas cleaning systems).
- Authorise exemptions for transport of non-compliant fuel for vessels bunkering in ports unable to provide fuel that complies with the regulation. Vessels will need to justify such a situation.
- Make the Bunker Delivery Note a form of legal proof.
- Make fuel suppliers accountable.

For French shipowners, reducing atmospheric emissions is an essential step in protecting the environment and experience needs to be shared to harmonise practices around the world. However, as some members of the International Maritime Organisation (IMO) have not ratified MARPOL annex VI governing atmospheric pollution, flag changes may be possible for ships in 2020. Vigilance remains key.

Réduire les émissions de soufre

Global cap 2020

Fin 2016, le 70^e Comité pour la protection du milieu marin (MEPC⁽¹⁾) avait fixé l'entrée en vigueur, au 1^{er} janvier 2020, du plafond mondial à 0,5% pour les émissions de soufre des navires.

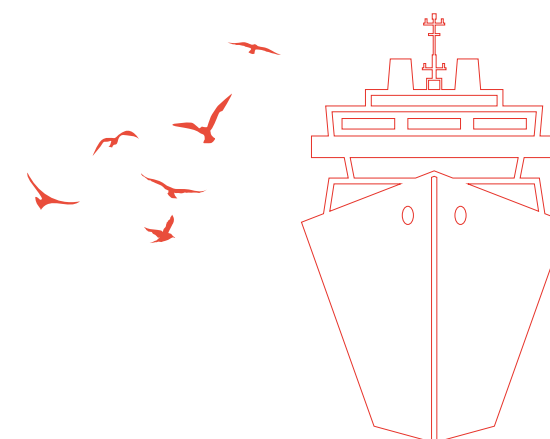
Armateurs de France avait salué cette mesure qui s'aligne sur la réglementation européenne et promet d'importantes retombées positives sur l'atmosphère et sur la santé des populations, notamment côtières ou vivant dans des villes portuaires.

Ce plafond est aujourd'hui à 3,5% et l'horizon 2020 ne laisse aux différents acteurs qu'une période de quatre ans pour se mettre en conformité et seulement deux ans pour que le processus législatif soit finalisé. À cela s'ajoute un doute sur la disponibilité de carburant conforme (teneur en soufre maximum de 0,5%) à partir de 2020, et ce dans les ports de soutage habituels. Armateurs de France participe à l'étude de mesures⁽²⁾ qui pourraient être prises pour garantir une application harmonisée et efficace.

Investis auprès de l'*International Chamber of Shipping* (ICS), les armateurs français partagent ses propositions :

- Interdire l'utilisation et le transport de carburant non conforme à bord des navires après le 1^{er} janvier 2020 (hormis les navires équipés d'un système de traitement des gaz d'échappement).
- Autoriser des exceptions de transport de carburant non conforme pour les navires soutant dans des ports ne pouvant les fournir en carburant répondant à la réglementation. Les navires devront justifier d'une telle situation.
- Faire de la Bunker Delivery Note (note de livraison des soutes) une preuve légale.
- Responsabiliser les fournisseurs de soute.

Pour les armateurs français, la réduction des émissions atmosphériques est une étape indispensable à la protection de l'environnement et le partage d'expérience est nécessaire à l'harmonisation des pratiques dans le monde entier. Cependant, certains membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) n'ayant pas ratifié l'annexe VI de la Marpol qui traite des pollutions atmosphériques, des changements de pavillon des navires en 2020 seraient possibles. La vigilance reste donc de mise.



(1) Marine Environment Pollution Committee

(2) Ces mesures ne s'appliqueront pas aux navires utilisant un dispositif d'épuration des gaz d'échappement (type scrubber) ni à ceux exploités dans les zones de contrôle d'émissions d'oxydes de soufre (zone dites SECA) qui ont leur propre réglementation.
These measures will not apply to vessels using exhaust gas cleaning systems, such as scrubbers, or to those operating in sulphur emission control areas (SECA) which are subject to their own regulations.

Zone ECA en Méditerranée

La convention MARPOL³ donne la possibilité aux pays riverains d'un domaine maritime de définir une zone de contrôle des émissions de polluants atmosphériques (appelée zone ECA pour "Emissions Control Area"). Dans ces zones, la teneur en soufre (SOx) maximum tolérée est de 0,1%. Et, pour limiter les émissions d'azote (NOx), les moteurs diesels marins doivent répondre aux normes assurant l'optimisation de la combustion. Dans le cadre de cette convention, la France étudie la pertinence d'établir une zone ECA en mer Méditerranée et envisage de porter le dossier à l'OMI. Un groupe d'experts, incluant Armateurs de France, s'est réuni le 7 septembre 2017 pour assister à la présentation

de l'étude qui évalue l'impact et la faisabilité du projet alors que le plafond des émissions SOx à 0,5% en 2020 a été confirmé. Il s'agit de mettre en balance les impacts financiers et les bénéfices pour chacun des acteurs sur la période 2020-2030. Armateurs de France a souligné, qu'au-delà de l'aspect technique, la question de la pertinence d'une telle démarche se pose. L'éventuelle zone de contrôle des émissions de soufre n'entrerait en vigueur qu'après la mise en place du 0.5% global. Une telle zone n'aurait alors d'intérêt que si tous les pays riverains s'associaient à la démarche pour éviter les reports de trafic.

ECA in the Mediterranean

The MARPOL Convention³ allows countries bordering a maritime domain to define an Emissions Control Area (ECA) for atmospheric pollution. In these areas, the maximum tolerated sulphur (SOx) content is 0.1%. Also, to limit nitrogen emissions (NOx), marine diesel engines must meet combustion optimisation standards. Within the framework of this agreement, France is looking into the possibility of establishing an ECA in the Mediterranean Sea and submitting the file to the IMO. A group of experts, including Armateurs de France, met on 7th September 2017 to attend to the presentation of the study evaluating the impact and feasibility of the project when the SOx emissions ceiling at 0.5% in 2020 was confirmed. The financial impacts need to be weighed up with the benefits for all actors over the period 2020-2030. Beyond the technical aspect, Armateurs de France underlined that the question of the relevance of such a policy needs to be raised. Any SOx emission control area would only enter into force after the implementation of the 0.5% cap. Such an area would only be of interest if all coastal countries joined the scheme to prevent transfers of traffic.



(3) MARitime POLLution : Convention pour la prévention de la pollution marine par les navires (1973)
MARitime POLLution: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1973)

LE CODE POLAIRE DE L'OMI

Le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, plus simplement intitulé « Code polaire », est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Ce Code s'applique à tous les navires de commerce et à passagers de plus de 500 UMS exploités dans les eaux polaires. Le Recueil sur la navigation polaire est un ensemble de règles sur les questions de conception, de construction, d'équipement, d'exploitation, de formation, de recherche et de sauvetage, et de protection de l'environnement. Il comprend des mesures obligatoires et des dispositions ayant valeur de recommandations concernant la sécurité et la prévention de la pollution. L'application de ce code sera de la responsabilité des États du pavillon et également des États du port dans certaines circonstances. Les navires construits après le 1^{er} janvier 2017 doivent être conformes à la partie sécurité du Code polaire à la livraison. Pour les navires construits avant le 1^{er} janvier 2017, ils doivent être conformes à la date anniversaire de la visite annuelle ou au plus tard le 1^{er} janvier 2018.

IMO POLAR CODE

The international code of safety for ships operating in polar waters, more simply entitled "Polar Code", entered into force on 1st January 2017. This Code applies to all commercial and passenger vessels over 500 UMS operating in polar waters. The Polar Code is a set of rules governing design, construction, outfitting, operation, training, search and rescue and environmental protection. It includes both hard law and soft law concerning safety and the prevention of pollution. Flag States will be responsible for the application of the code, and in some circumstances the port States. Ships built after 1st January 2017 must comply with the safety part of the Polar Code on delivery. Ships built prior to 1st January 2017 must be compliant on the anniversary of the yearly inspection or at the latest on 1st January 2018.



Réduire les émissions de CO₂

Le MEPC poursuit la lutte

La 71^e session du MEPC a donné mandat à des groupes de travail intersessions qui ont permis de s'accorder sur la structure de la stratégie initiale visant à réduire les émissions de CO₂.

En octobre 2017, le dernier groupe de travail intersession a fixé des échéances : les mesures de court terme pourraient être décidées aux Comités pour la protection du milieu marin de 2018 ou 2023, celles de moyen terme entre 2023 et 2030, et enfin celles de long terme au-delà de 2030. Les dates d'entrée en vigueur de chaque mesure seront à définir individuellement et nécessiteront des actions rapides.

Le groupe de travail se réunira de nouveau pour finaliser le projet de cette stratégie à soumettre à la 72^e session du MEPC en avril 2018.

L'industrie maritime, comme tous les secteurs, entend jouer un rôle dans la lutte contre le changement climatique et les efforts de l'OMI, qui rendent légitime la décision de l'Union européenne, du 9 novembre 2017, de ne pas inclure le shipping dans l'ETS (*Emission Trading Scheme*), doivent être encouragés.

La Commission surveillera attentivement l'avancée des travaux à l'OMI, et en informera le Parlement et le Conseil une fois par an. L'Union européenne révisera sa position en 2023 si aucune mesure n'est prise au niveau international.

Le « One planet Summit »

Lors du sommet « One Planet », le 12 décembre 2017 à Paris, la France a défendu sa vision : le shipping est un acteur de poids dans la lutte contre le réchauffement climatique et les objectifs globaux de l'Accord de Paris de 2015 concernent aussi cette industrie. La France a donc porté l'initiative de la déclaration Tony deBrum qui appelle à des avancées ambitieuses, au sein de l'OMI, sur la régulation des émissions de CO₂ liées aux transports maritimes. En mars 2018, plus de 40 États sont déjà engagés et la liste s'allonge. Le principe de non-discrimination sur la base du pavillon fait partie intégrante de cette déclaration et permet d'éviter les distorsions de concurrence. Les négociations en cours à Londres visent à adopter en 2018 une première stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Armateurs de France continue d'être à l'avant-garde de ce combat pour une économie bleue, respectueuse de l'environnement et des hommes et veille à ce que l'OMI contrôle les pollutions atmosphériques afin d'éviter l'apparition d'actions unilatérales ou régionales ou encore des distorsions de concurrence.

En accord avec l'*International Chamber of Shipping* (ICS), Armateurs de France propose des objectifs ambitieux de réduction d'émissions de CO₂. Cette démarche montre une approche commune et proactive de l'industrie maritime. Cependant, il faudra veiller à ce que les impacts techniques et économiques que supporteront les différents acteurs de l'industrie maritime soient pris en compte.

Reducing CO₂ Emissions

MEPC Continues the Fight

The 71st session of the MEPC endorsed intersessional working groups to agree on the structure of the initial strategy to reduce CO₂ emissions.

In October 2017, the last intersessional working group set the deadlines: short-term measures could be decided in the 2018 or 2023 marine protection Committees, medium-term between 2023 and 2030, and finally long-term after 2030. The dates of entry into force of each measure will be defined individually and will require rapid action. The working group will meet again to finalise this draft strategy to be submitted to the 72nd session of the MEPC in April 2018.

The maritime industry, like all sectors, intends to play a role in the fight against climate change and the IMO's efforts which legitimise the EU's decision of 9th November 2017 not to include shipping in the ETS (*Emission Trading Scheme*), should be encouraged.

The Commission will monitor the progress of the IMO's work closely, and will inform the Parliament and the Council once a year. The European Union will review its position in 2023 if no measure is taken internationally.

One Planet Summit

At the One Planet Summit in Paris on 12th December 2017, France defended its vision: shipping plays a significant role in the fight against global warming and the global goals of the 2015 Paris Accord also apply to this industry. France supported the Tony deBrum declaration which called for ambitious progress within the IMO on CO₂ emissions from international shipping. In March 2018, more than 40 States had already signed up and the list is growing. The flag non-discrimination principle is an integral part of this declaration and prevents any competition distortions. Negotiations currently underway in London aim at adopting an initial greenhouse gas emission reduction strategy in 2018.

Armateurs de France continues to be at the forefront of this fight for the Blue Economy, respectful of the environment and of people and ensures that the IMO controls atmospheric pollution to prevent the appearance of unilateral or regional actions and competition distortions.

In agreement with the International Chamber of Shipping (ICS), Armateurs de France proposes ambitious CO₂ emission reduction targets. This represents a common and proactive approach by the maritime industry. However, it should be ensured that the technical and economic impacts borne by the various industrial actors are taken into account.



La déclaration « Tony deBrum » SOMMET DU CLIMAT DU 12 décembre 2017

« Les États signataires de la présente déclaration

- réaffirment leur engagement à contribuer à la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, à savoir maintenir l'élévation de la température moyenne mondiale bien au-dessous de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels, poursuivre les efforts pour limiter la hausse à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, et atteindre, dans la seconde moitié de ce siècle, un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions par les puits de gaz à effet de serre,
- confirment que le transport maritime international doit, à l'instar de tous les autres secteurs de l'activité humaine, prendre des mesures urgentes en considération de ces objectifs vitaux pour l'avenir de la planète et de l'humanité,
- rappellent le rôle éminent de l'Organisation Maritime Internationale dans la définition de cette action et saluent, entre autres, le processus engagé par l'OMI pour adopter, d'ici 2018, une première stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires et une stratégie révisée en 2023,
- soulignent que la stratégie initiale doit définir un niveau d'ambition pour le secteur compatible avec celui de l'accord de Paris, y compris un plafond d'émissions à court terme puis une réduction progressive de celles-ci jusqu'à la neutralité vers la seconde moitié de ce siècle,
- s'engagent à soutenir la conception et la mise en oeuvre par l'OMI de mesures, pouvant avoir un effet immédiat pour réduire les émissions et promouvoir le développement d'importantes mesures à moyen et à long terme,
- rappellent que la stratégie ne doit pas compromettre la réalisation des objectifs climatiques en créant des distorsions de concurrence ; et que, par conséquent, ses dispositions devront s'appliquer à tous les navires de façon égale, sans considération de leur pavillon,
- considèrent toutefois, que les impacts des mesures sur les États, en particulier sur les PMA et les PEID, et leurs besoins spécifiques, doivent être étudiés à l'avance et que les impacts disproportionnés sur des États spécifiques doivent être pris en considération. »

“Tony deBrum” declaration “ONE PLANET SUMMIT” - 12 December 2017

"Signatory States of this Declaration

- reaffirm their commitment to contribute to the achievement of the objectives of the Paris Agreement, namely holding the increase in the global average temperature to well below 2 °C above pre-industrial levels and pursuing efforts to limit the temperature increase to 1.5 °C above pre-industrial levels, and to achieve a balance between anthropogenic emissions by sources and removals by sinks of greenhouse gases in the second half of this century,
- confirm that international shipping, like all other sectors of human activity, must take urgent action in consideration of these vital objectives for the future of the planet and of humanity,
- recall the leading role of the International Maritime Organization in defining this action and welcome, inter alia, the process undertaken by IMO to adopt, by 2018, an initial strategy for reducing greenhouse gas emissions from ships, and a revised strategy in 2023,
- stress that the initial strategy must set a level of ambition for the sector that is compatible with that of the Paris Agreement, including a peak on emissions in the short-term and then reducing them to neutrality towards the second half of this century,
- commit to support the design and implementation by IMO of policy measures that can have an immediate effect to achieve emission reductions, and to promote the development of important mid to- longer term measures,
- recall that the strategy must not compromise the achievement of climate objectives by creating distortions of competition; therefore its provisions should equally apply to all ships regardless of their flag,
- consider, however, that the impacts of measures on States, in particular on LDCs and SIDS, and their specific needs, have to be studied in advance and that disproportionate impacts on specific States should be addressed."

Le règlement européen MRV

Le règlement européen MRV (*Monitoring Reporting & Verification*) concerne la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime. Il ne s'applique qu'aux navires d'une jauge brute supérieure à 5000. Depuis le 31 août 2017, les compagnies doivent ainsi soumettre à un vérificateur indépendant un plan de surveillance des émissions de CO₂ décrivant la méthode de surveillance choisie. Les entreprises du secteur procèdent à une surveillance de ces émissions depuis le 1^{er} janvier 2018. À ce stade, les adhérents d'Armateurs de France ne semblent pas avoir identifié de difficultés particulières dans la mise en œuvre du MRV. Attentif aux impulsions régionales et unilatérales, Armateurs de France souhaiterait que ce système de surveillance et de déclaration des émissions de CO₂ soit reconnu au niveau international. Lors de la 70^e session du MEPC en octobre 2016, l'OMI avait également adopté des premières

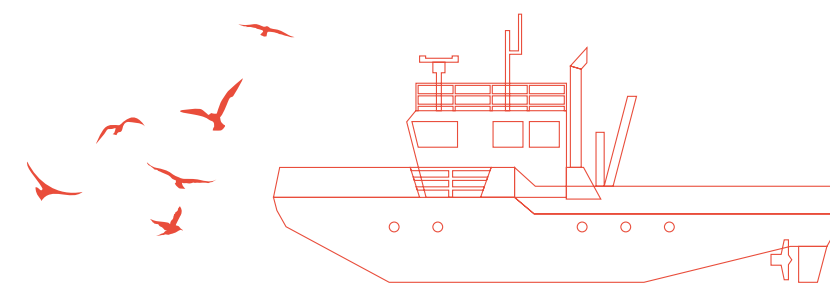
prescriptions concernant le système de collecte de données de CO₂, le DCS (*Data Collection System*). C'est à l'occasion du 71^e Comité pour la protection du milieu marin, que le cadre juridique du DCS a été complété par l'adoption de directives sur la gestion de la base de données de l'OMI et sur la vérification des données. Le DCS doit être mis en œuvre à partir du 1^{er} mars 2018. En vue d'aligner le MRV sur le système de collecte de données de l'OMI, la Commission a décidé de réexaminer la situation. Armateurs de France a participé à la consultation publique et souhaite que soient pris en compte les développements internationaux et leur impact en termes de charge administrative pour les opérateurs. Dans l'idéal, il ne devrait y avoir qu'un système de *reporting*. Pour que la dualité MRV/DCS soit neutre, les prescriptions doivent en être similaires ou au moins cohérentes. Une proposition législative visant à modifier le règlement est attendue pour 2018.

European MRV Regulation

The European MRV Regulation (*Monitoring Reporting & Verification*) governs the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions in the shipping sector. It only applies to vessels larger than 5,000 gross tonnage. Since 31st August 2017, companies must submit a CO₂ emissions monitoring plan to an independent verifier, describing the monitoring method chosen. Companies in the sector have been monitoring these emissions since 1st January 2018. At this stage, Armateurs de France and its members have not identified any specific difficulties in the implementation of the MRV. Attentive to regional and unilateral impulses, Armateurs de France hopes that this CO₂ emission monitoring and reporting system is recognised internationally.

At the 70th session of the MEPC in October 2016, the IMO also adopted initial provisions concerning the CO₂ Data Collection System (DCS). At the occasion of the 71st Committee for Marine Protection, the legal framework for the DCS was finalised by the adoption of directives on the management of the IMO database and on data verification. The DCS has to be implemented from 1st March 2018.

To align the MRV on the IMO data collection system, the Commission decided to re-examine the situation. Armateurs de France took part in the public consultation and hopes that international developments and their impact in terms of administrative workload for operators, will be taken into account. Ideally, there should only be one reporting system. To ensure the neutrality of the MRV/DCS pair, the provisions should be similar or at least consistent. Draft legislation to amend the regulation is expected in 2018.



La gestion des eaux de ballast

La convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM : *Ballast Water Management*) est entrée en vigueur le 8 septembre 2017 suite à la ratification de la Finlande. Le nombre de gouvernements contractants était alors de soixante, ce qui représentait 68,46 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce. Une proposition de compromis pour l'étalement dans le temps de la mise en conformité de la convention pour les navires existants, soutenue par l'industrie au travers de l'ICS, a été adoptée lors de la session plénière du MEPC de juillet 2017. Selon ses termes, les navires pourront décaler

la date limite d'installation des équipements de traitement des eaux de ballast à la visite de renouvellement IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*), après le 8 septembre 2019. Pour les unités qui n'ont pas l'obligation d'avoir un certificat IOPP, la date de l'installation de l'unité de traitement est décalée à 2024.

Armateurs de France déplore que cette décision de compromis ait été prise à l'OMI à quelques semaines de l'entrée en vigueur du dispositif. Si ce compromis peut être bénéfique pour les armements car il permet d'étaler les investissements sur une plus longue durée, ceux qui ont anticipé sont pénalisés.

Ballast Water Management

The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention) entered into force on 8th September 2017 after ratification by Finland. Sixty governments have signed up to it, representing 68.46% of world merchant shipping by gross tonnage. A proposed compromise to gradually bring existing vessels into compliance with the agreement, supported by the industry via the ICS, was adopted at the plenary session of the MEPC in July 2017. According to its terms, vessels will be able to postpone the deadline for installing ballast water treatment equipment until the IOPP renewal inspection (International Oil Pollution Prevention Certificate), after 8th September 2019. For vessels not subject to the IOPP certificate, the date of installation of the treatment system is postponed until 2024. Armateurs de France regrets that this compromise was made by the IMO just a few weeks before the scheme came into force. While it may appear advantageous for shipowners as it spreads the investments over a longer time period, those who anticipated it will be penalised.

Le recyclage des navires

La convention de Hong Kong

La convention internationale de Hong Kong, adoptée en 2009, traite de toutes les questions relatives au démantèlement sûr et écologiquement rationnel des navires. Cette convention prévoit que lorsque les navires atteignent leur fin de vie, ils soient démantelés sans causer de risques pour la santé publique, la sécurité et l'environnement. La convention entrera en vigueur vingt-quatre mois après sa ratification par quinze États représentant au moins 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, et dont les capacités annuelles de recyclage représentent au moins 3% du tonnage total des États l'ayant ratifiée. En 2017, six pays l'ont ratifiée (Norvège, France, Congo, Belgique, Panama, Danemark), ce qui représente 21,23% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.

À l'entrée en vigueur de la convention, il sera exigé que les navires envoyés en démantèlement établissent un inventaire des matières potentiellement dangereuses présentes à bord (certificat IHM – *Inventory of Hazardous Material*).

Le 9 novembre 2017, le Parlement européen a donné son approbation au projet de décision du Conseil européen sur la ratification de la convention de Hong Kong par tous les États membres de l'Union. Armateurs de France souhaite que davantage d'États européens emboîtent le pas à la France, la Norvège, la Belgique et au Danemark, mais aussi que l'Union européenne fasse de la ratification de la convention une priorité de ses relations diplomatiques avec les pays tiers.

Ship Recycling

The Hong Kong Convention

The international Hong Kong Convention, adopted in 2009, deals with all issues concerning the safe and environmentally sound decommissioning of vessels. This Convention provides that when ships reach the end of their life, they are dismantled without risk to public health, safety or the environment.

The convention will enter into force twenty-four months after the date on which it was ratified by fifteen States, provided that such States together represent at least 40% of world merchant shipping by gross tonnage, and that their annual recycling capacities represent at least 3% of the tonnage of all ratifying States.

In 2017, six countries had ratified it (Norway, France, Congo, Belgium, Panama, Denmark), representing 21.23% of world merchant shipping tonnage. When it enters into force, ships sent for recycling will be required to draw up an inventory of potentially hazardous materials present on board (IHM certificate - Inventory of Hazardous Material).

On 9th November 2017, the European Parliament approved the draft decision of the European Council to ratify the Hong Kong Convention by all Member States of the Union. Armateurs de France wishes that more European Member States would follow France, Norway, Belgium and Denmark, but also that the European Union would make ratification of the convention a priority in its diplomatic relations with third countries.



The 2013 European Regulation

The 1257/2013 Regulation is very similar to the Hong Kong convention, although it adds a certain number of requirements. It was drafted to accelerate implementation of the convention's provisions, without waiting for the convention to be applied. The European Regulation will enter into force 6 months after the capacity of the EU-approved deconstruction yards reaches more than 2.5 million tonnes displacement or at the latest on 31st December 2018. From this date on, all vessels over 500 UMS under a Member state flag or stopping in a European port will have to carry an inventory of hazardous materials:

- on board new ships from 31st December 2018,
- on board existing ships from 21st December 2020,
- on board ships going for deconstruction from entry into force of the rule.

The first list of yards approved by the Commission was published on 31st December 2016.

The total capacity of these 18 yards is 0.3 million tonnes displacement, not sufficient to trigger entry into force of the regulation. Moreover, since the publication no further yards have come forward and only European yards are on that list. Most recycling countries however are non-European and mainly located in south-east Asia. The European scheme therefore is not in line with reality and rather than being an instrument of dialogue, supporting these companies in improving their standards, it freezes positions.

Armateurs de France is aware of the delay in ratifying the Hong Kong Convention, but the overly strict implementation of the regulation could endanger it entirely, causing third countries to put up resistance. The shipowner community is calling for a dialogue between all interested parties: shipowners, yards, flag States and recycling countries.

The Commission's report to the European Parliament and Council on the feasibility of a financial instrument that would foster the safe and environmentally sound recycling of ships was published on 8th August 2017. It excludes implementing a financial instrument in the near future but leaves the door open to reassess the issue, depending on the effects of the European regulation and in particular on the list of approved yards.

The professional organisation regrets that the Hong Kong Convention (ratification process, impact) is entirely absent from the report. It is satisfied however, that the Commission, which has a monopoly on the legislative initiative, has ruled out the legislative option for the moment.

Le règlement européen de 2013

Le règlement 1257/2013 est très similaire à la convention de Hong Kong, mais il ajoute un certain nombre d'exigences. Il a été rédigé pour accélérer la mise en œuvre des prescriptions de la convention sans attendre qu'elle soit appliquée. Le règlement européen entrera en vigueur six mois après que la capacité des chantiers de déconstruction agréés par l'Union européenne aura atteint plus de 2,5 millions de tonnes en déplacement ou au plus tard le 31 décembre 2018. À partir de cette date, tous les navires de 500 UMS et plus qui battent pavillon d'un pays membre ou qui feront escale dans un port européen devront avoir un inventaire des matériaux dangereux :

- à bord des navires neufs à partir du 31 décembre 2018,
- à bord des navires existants à partir du 21 décembre 2020,
- à bord des navires qui partent en déconstruction à partir de l'entrée en vigueur de la règle.

La première liste des chantiers approuvés par la Commission a été publiée le 31 décembre 2016.

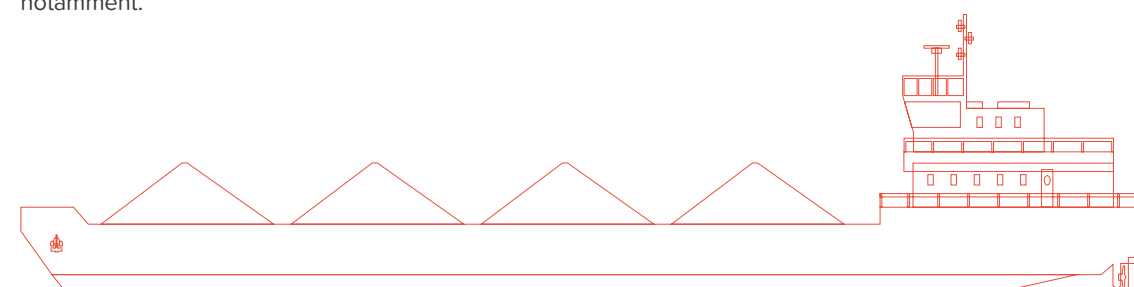
La capacité totale de ces dix-huit chantiers est de 0,3 million de tonnes de déplacement, ce qui n'est pas suffisant pour déclencher l'entrée en vigueur du règlement. De plus, aucun complément n'a été apporté depuis cette publication, et seuls des chantiers européens figurent sur cette liste. Or, les principaux pays de recyclage se situent dans des pays non européens, en Asie du sud-est notamment.

Le dispositif européen n'est donc pas adapté à la réalité et plutôt que de constituer un instrument de dialogue, et d'accompagner ces pays dans l'amélioration de leurs standards, il fige les positions.

Armateurs de France est conscient du retard pris par la ratification de la Convention de Hong Kong, mais la mise en œuvre trop stricte du règlement pourrait justement la mettre en danger, en « braquant » les pays tiers. La communauté armatoriale plaide pour un dialogue entre l'ensemble des parties intéressées : armateurs, chantiers, États du pavillon et pays recycleurs.

Le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait ce recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été rendu public le 8 août 2017. Il exclut la mise en place d'un instrument financier dans un avenir proche mais laisse la porte ouverte à une réévaluation de la question, en fonction des effets produits par la réglementation européenne et notamment par la liste des chantiers agréés.

L'organisation professionnelle regrette que la convention de Hong-Kong (processus de ratification, impact) soit totalement absente du rapport. Toutefois, il est satisfaisant que la Commission, qui a le monopole de l'initiative législative, écarte pour le moment l'option réglementaire.



Questions de sûreté

Adapter les politiques et sensibiliser les acteurs

Cybersécurité

Entrée en vigueur en août 2016, la directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information, connue sous l'appellation « directive NIS », pour *Network and Information Security*, doit être mise en œuvre avant mai 2018 par les États membres de l'Union européenne. La directive prévoit la mise en place de stratégies pour la sûreté des réseaux et de l'information, et organise la coopération entre États membres.

Armateurs de France est très attentif à la rédaction des règles rédigées par l'OMI afin qu'elles corroborent la directive NIS et que, de manière générale, la cybersécurité soit débattue au niveau international plutôt qu'eupéen.

Par ailleurs, l'organisation professionnelle a contribué à la modification de la Division 130 sur la délivrance des titres de sécurité, et plus particulièrement sur le chapitre qui traite de la gestion de la sûreté intégrant depuis avril 2017

le risque cyber. Dorénavant, « l'évaluation de la sûreté du navire doit traiter les dispositions relatives à la cybersécurité du navire ».

En conséquence, les armateurs doivent inclure le risque cyber dans les plans de sûreté des navires.

Sensibiliser la communauté armatoriale au risque cyber

Armateurs de France a continué, en 2017, à sensibiliser les armateurs à la cyber criminalité, notamment en contribuant à la rédaction du « Guide sur la préservation des traces et des indices » de la Gendarmerie Maritime.

Les élèves et jeunes officiers de la marine marchande ont pu, quant à eux, participer à des cours théoriques et à des mises en situation sur simulateur dès décembre 2017. Le référentiel de la formation initiale des officiers de la marine marchande a été mis à jour avec la participation d'Armateurs de France.

Security: Adapting Policies and Raising Awareness

Cybersecurity

The directive on the security of networks and information systems, known as the NIS directive, for *Network and Information Security*, has been in force since August 2016 and should be implemented by the European Union Member States by May 2018.

The directive implements strategies for network and information security and organises cooperation between Member States.

Armateurs de France is very attentive to the rules being written by the IMO so that they are aligned on the NIS directive and so that cybersecurity in general is discussed internationally rather than on a European level.

The professional organisation also helped to amend Division 130 on the issuing of safety titles (i.e. French official documents related to vessels' safety), and more specifically the chapter dealing with security management which has included the cyber threat since April 2017. From now on, "ships' security assessments must include the cybersecurity of the vessel". As a result, shipowners must include the cybersecurity risk in ships' security plans.

Raising Shipowners' Awareness of the Cyber Risk

In 2017, Armateurs de France continued to raise the awareness of shipowners to cybercrime, in particular by contributing to writing the Gendarmerie Maritime's "Guidelines on preserving traces and clues". Students and young merchant marine officers were able to attend theoretical classes and experience real-life situations on a simulator from December 2017. The initial training curriculum for merchant marine officers was updated with the participation of Armateurs de France.

Terrorism: Preventing the Risks

The Blue Economy law of June 2016 introduced measures governing security around the ship: physical checks at embarkation for passenger ships, the creation of a Passenger Name Record (PNR) applicable to shipping and similar to the scheme already existing for air transport, as well as the presence of armed guards on board French vessels to prevent piracy and terrorism.

Access Checks for Passenger Ships

Stricter checks for passenger ships appear essential in view of the events and the growing terrorist threat of the last few years. Without waiting for a mandatory regulation, or a major incident, ferry and cruise companies have already implemented new checks to raise their security levels. With the implementation of the Blue Economy law, physical access control measures will be systematically extended to passenger ships prior to departure. In 2017, Armateurs de France proactively put forward specific shipping factors, and the technical, operational and economic constraints of passenger ships. The shared approach of the various stakeholders is to provide a seamless level of security from the port to the vessel accommodations that is as high as possible.

PASSENGER NAME RECORD: MARITIME PNR

The 2017 law reinforcing internal security and the fight against terrorism, creates a new article in the French maritime safety code to implement the maritime PNR. This new scheme requires shipping companies to collect and transmit registration data on passengers travelling to and from France on passenger ships, to the police services. This information is used to target passengers at risk and intervene if necessary. To date, no European regulation has been forthcoming. Armateurs de France points out that French practices need to be harmonised with those of its neighbours.

Protection Teams on Passenger Ships

The decree of 23rd August 2017 authorises the use of private armed guards (EPPN, Equipes Privées de Protection des Navires) on board passenger ships. This new mission does not alter the private ship protection scheme. The statuses of agents are not changed and the framework for private protection remains that of self-defence. Under the Blue Economy law, Armateurs de France is helping to define the decree governing the new skills and equipment to be implemented to fulfil this mission.

Another significant step forward has been welcomed: the scope of action is no longer only limited to areas at risk of piracy (HRA: High Risk Areas) as provided in the 2014 ministerial order. Until the law comes into force, a transitional scheme allows private protection on board passenger ships and outside high-risk areas to be started. Intergovernmental agreements have been drawn up to allow armed guards in the territorial waters of neighbouring countries and a temporary agreement with the British allows EPPN to enter their territorial waters. Agreements with Tunisia and Algeria are also being contemplated.

During the summer of 2017, maritime gendarmes and naval fusiliers embarked on passenger ships following a proposal made by the French administration to French shipowners. These Passenger Ship Protection Teams (EPNAP) were warmly welcomed by shipowners, crews and passengers alike, on both Channel and Mediterranean crossings. Armateurs de France would like to thank the Marine Nationale who is conducting these missions.

Terrorisme : prévenir les risques

La loi pour l'économie bleue de juin 2016 introduit, entre autres, des mesures relatives à la sûreté autour du navire : les contrôles physiques à l'embarquement des navires à passagers, la création d'un *Passenger Name Record* (PNR) appliqué au domaine maritime à l'instar de ce qui existe déjà dans le transport aérien, et l'embarquement de gardes armées sur les navires français pour prévenir, non seulement de la piraterie, mais également du terrorisme.

Le contrôle physique à l'embarquement des navires à passagers

Le renfort des mesures de contrôle des navires à passagers s'est avéré primordial au regard des événements et de l'accroissement de la menace terroriste de ces dernières années. Sans attendre une réglementation obligatoire, ni la survenue d'un événement majeur, les compagnies de ferries et de croisière avaient d'ores et déjà mis en place de nouvelles mesures de contrôle pour élever leur niveau de sûreté. Avec l'application de la loi pour l'économie bleue, les mesures de contrôle physique vont être systématisées avant le départ en mer des navires à passagers. Armateurs de France s'est mobilisé en 2017 afin de faire entendre les particularités du maritime, les contraintes techniques, opérationnelles et économiques que présentent les navires à passagers. La démarche commune des différents acteurs est d'assurer un continuum depuis l'entrée du port jusqu'aux emménagements afin de garantir le plus haut niveau de sûreté possible.

LE PASSENGER NAME RECORD : PNR MARITIME

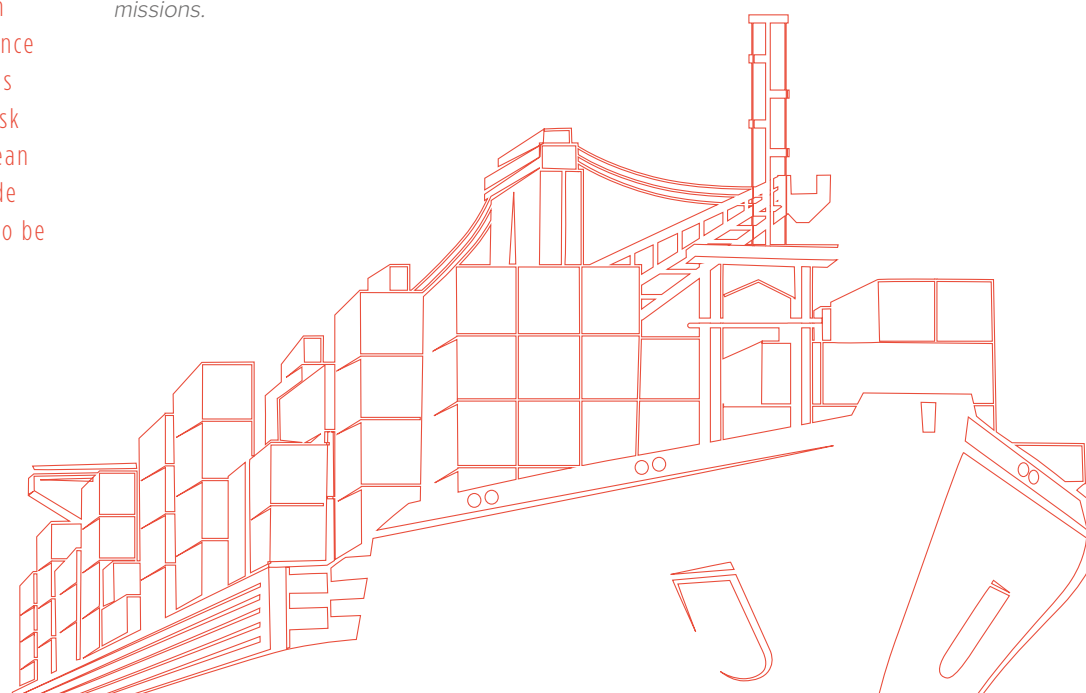
La loi de 2017 renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme, insère un nouvel article dans le code de la sécurité maritime en mettant en place le PNR maritime. Ce nouveau dispositif prévoit le recueil et la transmission des données d'enregistrement relatives aux passagers voyageant à bord d'un navire à passagers à destination et en provenance de France, par les compagnies de transport maritime aux services de police. Il permet, *via* le renseignement, de cibler les passagers à risque et d'intervenir si nécessaire. À l'heure actuelle, aucune réglementation européenne n'a vu le jour. Armateurs de France souligne qu'il conviendra d'harmoniser les pratiques françaises avec celles des pays voisins.

Équipes de protection des navires à passagers

Le décret du 23 août 2017 autorise le recours à des gardes armées privées (EPPN, Équipes Privées de Protection des Navires) sur les navires à passagers. Cette nouvelle mission ne modifie pas le régime de protection privée des navires. Les statuts des agents ne sont, en effet, pas modifiés et le cadre d'action de la protection privée reste celui la légitime défense. Dans le cadre de la loi sur l'économie bleue, Armateurs de France participe à la définition du décret relatif aux nouvelles compétences et équipements à mettre en place afin de répondre à cette mission.

Une autre avancée notable est à saluer : il n'y a désormais plus de restriction du champ d'action aux seules zones à risque de piraterie (HRA : High Risk Area) telles que prévues par l'arrêté ministériel de 2014. En attendant l'application de la loi, un dispositif transitoire permet de démarrer l'activité de protection privée à bord des navires à passagers ainsi qu'en dehors des zones à risque. Des accords intergouvernementaux ont été établis afin d'autoriser des gardes armées dans les eaux territoriales de pays voisins et un accord temporaire avec les britanniques permet aux EPPN d'entrer dans leurs eaux territoriales. Des accords avec la Tunisie et l'Algérie sont également à l'étude.

Pendant l'été 2017, des gendarmes maritimes et des fusiliers marins ont embarqué à bord des navires à passagers suite à une proposition faite par l'administration aux armateurs. Ces Équipes de Protection des Navires À Passagers (EPNAP) ont été accueillies très favorablement par les armateurs, les équipages et les passagers aussi bien en transmanche que sur les traversées de Méditerranée. Armateurs de France remercie la Marine nationale qui assure ces missions.



ENQUÊTES ADMINISTRATIVES

Publié le 3 mai 2017, le décret relatif aux enquêtes administratives modifie le code de la sécurité intérieure. Désormais, avant le recrutement ou l'affectation d'une personne à un emploi en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens, le chef d'entreprise peut faire une demande d'enquête administrative au Ministère de l'intérieur.

Pour la mise en œuvre pratique du décret, l'administration a créé le Service National des Enquêtes Administratives de Sécurité (SNEAS) avec lequel travaille Armateurs de France pour répondre aux questionnements sur les particularités de nos métiers.

ADMINISTRATIVE INQUIRIES

Published on 3rd May 2017, the decree governing administrative investigations amended the French internal security code. From now on, before anyone is hired or allocated a job that directly affects the safety of individuals or property, the employer may submit an administrative inquiry to the French Ministry of the Interior.

For practical implementation of the decree, the administration has created the *Service National des Enquêtes Administratives de Sécurité* (SNEAS, National Service of Administrative Security Inquiries) which Armateurs de France is working with to answer questions about the specific nature of our professions.

Piraterie : opération Atalanta

Quand l'opération Atalanta fut lancée en décembre 2008, la piraterie était en pleine croissance dans le golfe d'Aden, le bassin somalien et jusqu'au large des Seychelles. Entre 2009 et 2011, on comptabilisait plus de 150 attaques par an. Grâce au déploiement d'importants moyens militaires, notamment européens, dans la zone, la menace piraterie a pu être jugulée : on dénombrait 34 attaques en 2012, sept en 2013, deux en 2014. Pour la première fois en 2015, aucun fait de piraterie n'a été reporté, puis en 2016, un seul fait a été reporté.

L'année 2017 a été marquée par sept attaques, pour la plupart localisées à proximité des côtes somaliennes. L'ampleur du phénomène est à relativiser puisqu'il reste très loin des chiffres du début des années 2010 et semble davantage le fait de tensions entre trafiquants illicites locaux.

L'action de l'Union européenne dans le Golfe d'Aden a donc démontré son efficacité. Pour des raisons politiques et juridiques, elle ne peut être dupliquée dans le Golfe de Guinée. L'Union européenne doit renforcer son action dans cette région pour que la sécurité des navires et des équipages y soit préservée.

Si le mandat de l'opération Atalanta court jusqu'en décembre 2018, il convient d'envisager son maintien au-delà de cette échéance, et le renforcement des moyens qui lui sont affectés.

180

En 2017, 180 actes de piraterie et de brigandage maritime contre des navires ont été recensés¹. Entre 2009 et 2011, on en dénombrait plus de 400 par an.

In 2017, 180 acts of piracy and maritime banditry against ships were reported¹. Between 2009 and 2011, there were more than 400 per year.

136

En 2017, 136 navires ont été abordés par des pirates, 22 autres ont subi des tentatives d'attaques, 16 ont été la cible de tirs et 6 ont été détournés¹.

In 2017, 136 vessels were boarded by pirates, 22 others suffered attempted attacks, 16 were the target of fire and 6 were hijacked¹.

Piracy: Operation Atalanta

When the Atalanta operation was launched in December 2008, piracy was growing rapidly in the Gulf of Aden, the Somali basin and as far as the Seychelles. From 2009 to 2011, there were more than 150 attacks reported per year. Thanks to the deployment of significant military resources, especially European, the threat of piracy in the area was stamped out: there were 34 attacks reported in 2012, seven in 2013 and two in 2014. For the first time in 2015, no act of piracy was reported, and only one incident was reported in 2016.

The year 2017 was marked by seven attacks, mostly located near the Somali coast. The extent of the phenomenon remains a long way from the figures of the start of the 2010's and seems more a result of tensions between local illegal traffickers. The action of the European Union in the Gulf of Aden has thus proven its effectiveness. For political and legal reasons, it cannot be duplicated in the Gulf of Guinea. The European Union needs to strengthen its action in this region to preserve the security of ships and their crews. While the mandate for the operation Atalanta runs to December 2018, it should be envisaged to extend this deadline, and increase the resources allocated.

(1) Source : centre de veille du Bureau maritime international

Le navire du futur

Depuis avril 2017, Armateurs de France accueille Amélie Alonzo, doctorante en droit maritime. Pendant trois ans, elle va participer aux missions de l'organisation professionnelle et mener à bien son projet doctoral sur les navires autonomes. Elle nous livre son éclairage sur cette innovation majeure qui va révolutionner le secteur du transport et des services maritimes dans un avenir très proche.

Après la voiture sans chauffeur, le navire sans équipage. On entend également beaucoup parler de navires autonomes ou automatisés. Pouvez-vous nous donner une définition de ces navires du futur ?

AA. Le navire totalement automatisé est sans doute la future génération de navires. L'automatisation, c'est l'exécution de « tâches techniques par des machines fonctionnant sans intervention humaine », elle peut être partielle ou totale. Dans ce dernier cas, on peut parler de navire sans équipage dont on distingue deux formes :

- Les navires contrôlés depuis un centre d'opérations à terre, où télé-opérateurs et ingénieurs pourront diriger le navire ainsi que contrôler et surveiller les performances via des caméras, des détecteurs, des capteurs, des systèmes de communication satellite... Ces derniers, dont plusieurs prototypes sont en période de test, sont déjà une réalité.
- Et les navires totalement autonomes parce que conduits par un ordinateur ou un robot. Ces navires ne relèvent aujourd'hui plus du domaine de la science-

fiction. Ils restent quelque peu abstraits mais deviendront eux aussi bientôt une réalité technique.

Pouvons-nous anticiper les changements que ces innovations vont provoquer ?

AA. Il est certain que ces navires du futur vont bouleverser l'industrie maritime. Ils gagneront en effet en productivité, avec une baisse des coûts d'exploitation et une potentielle hausse de revenus liée à une augmentation de l'espace de stockage des marchandises. Toutefois, cette influence positive est à contraster avec une augmentation des dépenses dues à l'investissement pour acquérir de tels navires, ainsi qu'avec l'éventuel accroissement de la prime d'assurance pour la prise en compte de nouveaux risques. On peut notamment penser au risque cyber.

Quelles sont les principales interrogations que soulève la communauté armatoriale concernant les navires du futur ?

AA. Sans surprise, les questions les plus évoquées traitent de la sécurité de la navigation et des responsabilités qui y sont liées. En outre, l'avènement de ces navires

intelligents va changer le monde du travail maritime et les conséquences, notamment sur la qualification de marin et les normes de formation, seront nombreuses.

Les enjeux de cyber sécurité et les nouveaux risques issus du développement du navire sans équipage et du pilotage à distance préoccupent évidemment les armateurs. Si le navire « traditionnel » doit faire l'objet de points d'attention spécifiques pour sa conception et sa conduite, on peut craindre que le navire potentiellement sans équipage (complètement automatisé ou avec un équipage fortement réduit) présente des vulnérabilités potentielles qu'il faudra surmonter. Une faille informatique pourrait permettre une prise de contrôle à distance du navire par un nouveau genre de pirates.

Des interrogations demeurent également quant au droit applicable qui n'est pas encore adapté à un tel changement. Les réglementations internationales et nationales vont devoir évoluer et s'adapter pour encadrer cette réalité sans pour autant la freiner.

The Ship of the Future

Since April 2017, Armateurs de France has hosted Amélie Alonzo, a PhD student in maritime law. For three years, she will be taking part in the missions of the professional organisation and completing her doctoral studies on autonomous ships. She gives us her insight into this major innovation that will revolutionise the maritime transport and services sector in the very near future.

After driverless cars, we have unmanned ships. We also hear a lot about autonomous or automated ships. Can you give us a definition of these ships of the future?

AA. Automated vessel is probably the future generation of ships. Automation means the execution of "technical tasks by machines working without human intervention", it may be partial or total. In the latter case, we can speak of an unmanned ship, of which there are two sorts:

- Ships remotely-controlled from an onshore operations centre with engineers and remote operators able to steer the ship and control and monitor performance using cameras, detectors, sensors, satellite communication systems, etc. They are already a reality and several prototypes are being tested.
- And fully autonomous ships steered by a computer or a robot. These ships no longer exist only in the realm of science-fiction. They remain quite abstract but will also soon become a technical reality.

Can we anticipate the changes that these innovations will bring?

AA. These vessels of the future will undoubtedly cause considerable upheaval in the maritime industry. There will be gains in productivity, with lower operating costs and a potential rise in revenues due to increased goods storage space. However, this positive effect should be weighed up against an increase in investment costs related to purchase of such ships, and possible higher insurance premiums to take account of the new risks. The cyber threat should also be mentioned.

What are the main questions raised by the shipowners' community concerning the ships of the future?

AA. Unsurprisingly, the most frequent questions deal with safety of navigation and the associated liabilities. In addition, the arrival of these smart ships will change the maritime labour market and there will be considerable consequences on seafarer qualifications and training standards.

Of course, shipowners are worried about the challenges of cyber security and new risks arising from the development of unmanned or remote controlled ships. While "conventional" ships are subject to specific focal points for design and steering, it may be feared that unmanned vessels (fully autonomous or with a considerably reduced crew) have potential vulnerabilities that need to be overcome. An IT security breach could allow a new generation of pirates to take over control of the ship remotely.

Questions also remain about the applicable laws which are not yet suited to such a change in technology. National and international regulations will have to evolve and adapt to cover this reality without holding it back.



L'action sociale, pierre angulaire de notre organisation

Les questions sociales ont toujours été au centre des préoccupations d'Armateurs de France. En 2017, l'organisation a poursuivi son action auprès des instances françaises et internationales, démontrant encore une fois son attachement à la construction de relations sociales solides et respectueuses des gens de mer.

100% de représentativité au niveau national

Avec un taux de 100% de représentativité, Armateurs de France a réaffirmé son rôle de leader dans la défense et la promotion des intérêts des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Pour la première fois, dans le cadre de la réforme de la représentativité patronale issue de la loi du 5 mars 2014, l'audience des organisations professionnelles d'employeurs a été mesurée au niveau national et interprofessionnel ainsi qu'au niveau des branches professionnelles. Les résultats ont été présentés par la Direction Générale du Travail, au sein du Haut Conseil du Dialogue Social, le 26 avril 2017. Deux arrêtés, en date du 3 octobre 2017, reconnaissent Armateurs de France comme seule organisation patronale représentative dans les trois branches des officiers, personnel d'exécution et personnel sédentaire. Armateurs de France est donc désormais l'organisation professionnelle exclusive des entreprises du secteur de transport et de services maritimes et se félicite que les branches « navigants » et la branche « sédentaire » soient représentatives.

« Ce résultat rappelle et conforte la position majeure de notre organisation dans l'animation d'un dialogue social riche et dynamique, axé sur la modernisation du droit social maritime, la formation et l'égalité professionnelle. Autant d'éléments au service du rayonnement et de la compétitivité du pavillon français. »
Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France

Social Action: Cornerstone of our Organisation

Social issues have always been at the forefront of Armateurs de France's concerns. In 2017, the organisation continued to work with the French and international authorities demonstrating once again its attachment to fostering robust and respectful industrial relations for seafarers.

100% National Representation

With 100% representation, Armateurs de France has reaffirmed its role as a leader in defending and promoting the interests of French shipping companies. For the first time, as part of the reform of employers' representation in the law of 5th March 2014, the audience of professional employers' organisations was measured nationally and across the professions, and at the level of the professional branches. The results were presented by the Labour Administration, within the High Council for Social Dialogue on 2nd April 2017. Two orders, dated 3rd October 2017, recognise Armateurs de France as the only representative employer's organisation in the three branches of officers, operating personnel and sedentary personnel. Armateurs de France is now the exclusive professional organisation for companies in the transport and maritime service sector and is satisfied that the "navigating personnel" and "sedentary personnel" sectors are both represented.

"This result affirms the important position of our organisation in rich and dynamic industrial relations, based on modernising maritime social law, training and professional equality. These are factors that contribute to the influence and competitiveness of the French flag."

Jean-Marc Roué, President of Armateurs de France

État des lieux de la représentativité des branches et des organisations syndicales depuis décembre 2017

Review of representation in professional branches and unions since December 2017

Organisations syndicales Unions Branches Branches	CFDT Confédération française démocratique du travail	CGT Confédération générale du travail	CFE-CGC Confédération française de l'encadrement- Confédération générale des cadres	CGT-FO Confédération générale du travail Force ouvrière
Officiers (IDCC 3223) Officers	●	●	●	
Personnel d'exécution (IDCC 5521) Operating Personnel	●	●		
Personnel sédentaire (IDCC 2972) Sedentary Personnel	●	●	●	●

La Convention collective pour le personnel officiers peut désormais être consultée sur le site web officiel Legifrance, sous le numéro IDCC 3223. Armateurs de France est satisfait de l'aboutissement de cette demande auprès des services du Ministère du travail.

The Collective Bargaining Agreement for officers can be consulted on the official website Legifrance, under number IDCC 3223. Armateurs de France welcomes the positive reply issued by the Ministry of Employment to this request.

En France et hors nos frontières, Armateurs de France reste impliqué dans les instances de la négociation sociale maritime

• **Au Conseil supérieur des gens de mer,** Armateurs de France a participé à la réflexion et à l'élaboration d'un rapport sur l'avenir de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM). Sans ignorer les nécessaires contraintes de modernisation du système de couverture sociale de nos concitoyens, Armateurs de France reste attentif à la prise en considération des spécificités de la profession de marin : rythmes de travail particuliers, éloignement du foyer, caractéristiques de la vie embarquée...

Afin d'élaborer les conditions préalables à la création d'une branche AT/MP (Accidents du Travail/Maladies Professionnelles), Armateurs de France est associé au groupe d'experts constitué des représentants des organisations professionnelles, du régime général et des régimes spéciaux, et des organisations syndicales.

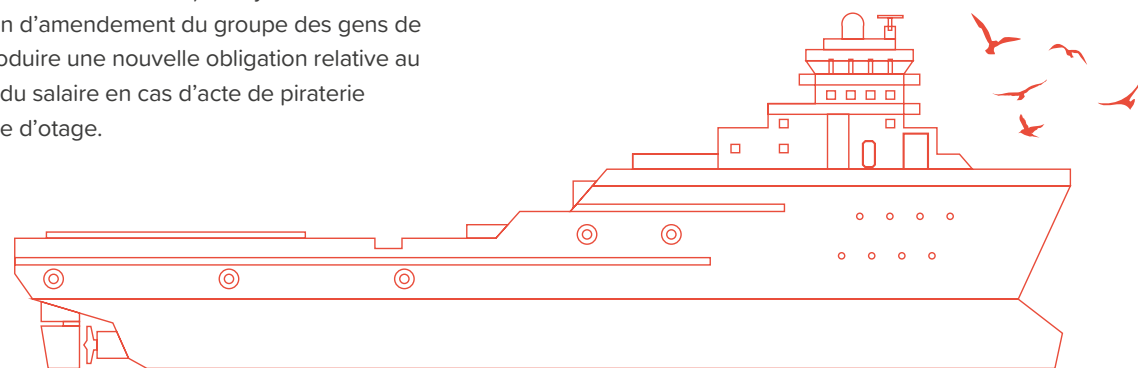
Début janvier 2018, le rapport sur les risques psycho-sociaux demandé en 2015 par le Conseil supérieur des gens de mer a été publié. Armateurs de France a émis de nombreuses réserves sur ce rapport et sera particulièrement vigilant quant aux suites qui lui seront réservées.

• Sur le plan international, du 2 au 4 avril 2017, l'organisation professionnelle a participé au groupe de travail de la **Commission tripartite spéciale** constituée au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), conformément à la convention du travail maritime dite MLC 2006 (Maritime Labour Convention). Elle y a validé la proposition d'amendement du groupe des gens de mer d'introduire une nouvelle obligation relative au paiement du salaire en cas d'acte de piraterie ou de prise d'otage.

• Armateurs de France s'est également engagé dans le groupe de suivi sur le sujet **BluePrint on skills** au côté de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) et de l'Organisme Paritaire Collecteur Agréé (OPCA) Transports et services, pour l'année 2018. Le programme « *blueprint for sectoral cooperation on skills* », lancé en 2016, est financé par Erasmus et permet d'offrir un cadre de coopération pour l'ensemble des partenaires d'un même secteur (industrie, syndicats, chercheurs, écoles et institutions de formation, autorités publiques). Objectif : surmonter les déficits de compétences. Après avoir identifié les tendances globales, environnementales et sociales ayant un impact sur l'emploi et les compétences, les partenaires devront s'atteler aux actions à mener :

- Faire évoluer les descriptifs de postes, les compétences associées et les formations
- Promouvoir les carrières et la mobilité des étudiants et des chercheurs d'emploi au sein de l'Union européenne
- Faire progresser l'égalité hommes-femmes
- Identifier les meilleures pratiques, y compris en termes d'utilisation des fonds européens
- Établir un plan d'action pour la mise en œuvre de cette stratégie, sur la base d'une coopération au niveau européen, national et régional.

• L'organisation professionnelle reste également membre actif de la **Commission nationale de négociation collective maritime et du Comité spécialisé de la formation professionnelle maritime**. Le sujet phare de ce dernier pour 2017 portait sur les référentiels des formations pour le service à bord des navires soumis au recueil IGF¹.



(1) Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair



In France and abroad, Armateurs de France remains involved in maritime social bargaining organisations

• In the **Conseil Supérieur des Gens de Mer**, Armateurs de France participated in reflections and in the drawing up of a report on the future of the Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM). Without ignoring the necessary limits of modernising the social welfare system for our fellow citizens, Armateurs de France remains attentive that the special aspects of the seafaring profession be taken into account: special working rhythm, distance from the home, the nature of life on board, etc.

To determine the conditions for setting up an AT/MP branch (Occupational accidents & illness), Armateurs de France is part of a group of experts from the professional organisations, the general and special social welfare bodies, and the unions.

At the start of January 2018, the report on psychological-social risks requested in 2015 by the Conseil Supérieur des Gens de Mer was published. Armateurs de France expressed numerous reserves about this report and will remain especially vigilant to the subsequent steps.

• Internationally, from 2nd to 4th April 2017, the professional organisation participated in a **Special Tripartite Commission** comprised within the International Labour Organisation (ILO), as specified in the Maritime Labour Convention known as MLC 2006. It approved the proposed amendment from seafarers to introduce a new rule governing salary payments in the event of piracy or a hijacking.

• Armateurs de France is also involved in the **Blueprint on Skills** with the École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) and the Transport & Services OPCA (accredited agency responsible for collecting tax for professional training) for the year 2018. The Blueprint for sectoral cooperation on skills, launched in 2016 is funded by Erasmus and offers a framework for cooperation for all partners within the same sector (industry, unions, scientists, schools and training institutions, public authorities). Goal: to make up for the gap in skills. After identifying the global, environmental and social trends that impact employment and skills, the partners will get down to work:

- Developing job descriptions, the associated skills and training
- Promoting careers and mobilities for students and job seekers in the European Union
- Advancing gender equality
- Identifying best practices, including in terms of using European funding
- Drawing up an action plan to implement the strategy, based on European-level, national and regional cooperation.

• The professional organisation also remains an active member of the **National Maritime Committee for Collective Bargaining and of the Specialist Maritime Professional Training Committee**. In 2017, the flagship issue was training curricula for service on board ships subject to the IGF register¹.

(1) International Code for Safety of Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels

Conforter l'Institut Maritime de Prévention comme acteur central de la prévention des risques professionnels

L'Institut Maritime de Prévention (IMP) est le pilier de la prévention des risques dans le secteur maritime. Il assure la diffusion des bonnes pratiques auprès des marins et demeure le principal levier d'action des armateurs pour la mise en place des politiques de prévention, tant au niveau des entreprises, qu'au niveau de la branche des navigants. Élaboration du document unique de prévention des risques, formations relatives à la sécurité et aux conditions de travail sont autant d'actions que les armateurs peuvent mener à bien encore plus aisément grâce à l'expertise de l'IMP. Cependant son statut et la stricte application des règles des marchés publics exposent l'IMP, avec notamment une possible remise en question de la contribution de l'État à son fonctionnement. **Armateurs de France soutient l'IMP à travers, entre autres, son partenariat financier avec l'institut dans le cadre de la mise en place de formations innovantes portant sur la Qualité de Vie au Travail (QVT), un axe d'attention soutenu des armateurs au profit de l'ensemble des personnels navigants.**

« Le maintien de l'Institut maritime de prévention est indispensable à notre profession pour se doter d'un panel d'outils propres sur la Qualité de vie au travail. Armateurs de France s'est engagé auprès des organisations syndicales à travailler à leurs côtés sur ce sujet en 2018. Nous demandons à l'État de respecter ses engagements et de ne pas freiner les actions actuellement menées. Celles-ci trouvent un fort écho chez les armateurs et répondent à un réel enjeu de santé et de qualité de vie au travail. »

Hervé Thomas, Délégué Général d'Armateurs de France

Supporting the Maritime Institute of Prevention as the Central Actor in Preventing Occupational Risks

The Maritime Prevention Institute (IMP) is a pillar in the prevention of risks in the maritime sector. It distributes best practices to seafarers and remains the main lever for shipowners when implementing prevention policies, at both company and industry levels. The expertise of the IMP can be used to help draw up risk assessment documents or conduct training on safety and working conditions. Its status however, and strict application of public tendering rules makes the IMP vulnerable, particularly if the State stops providing support for its operation. **Armateurs de France supports the IMP, through their financial partnership to design innovative training courses on workplace living conditions, an issue supported by shipowners for all navigating personnel.**

"It is essential for our profession to maintain the Maritime Institute of Prevention, to have a toolbox specific to workplace quality of life. Armateurs de France is working alongside the unions on this issue in 2018. We request that the State respects its commitments and does not scale back any of the actions currently in progress. These actions resonate strongly with shipowners and meet a real challenge for health and quality of life at work."

Hervé Thomas, General Director of Armateurs de France



En bref

- Le 8 décembre 2017, Armateurs de France a participé aux premières journées nationales de prévention des risques professionnels maritimes organisées par l'IMP.
- À l'initiative d'Armateurs de France, des statistiques globales des accidents de travail maritimes sur l'ensemble de la flotte inscrite au Registre International Français (RIF) pour les années 2016 et 2017 sont en cours. Cette action est soutenue par une nouvelle convention de partenariat conclue entre l'IMP et les Affaires Maritimes.

In Brief

- On 8th December 2017, Armateurs de France took part in the first national day for the prevention of professional maritime risks organised by the IMP.
- On the initiative of Armateurs de France, global statistics for maritime occupational accidents for the whole fleet on the International French Register for the years 2016 and 2017 are currently being drawn up. This action is supported by a new partnership agreement between the IMP and the Affaires Maritimes.

Observatoire des métiers

Armateurs de France s'était positionné en 2015 en faveur de la relance de l'Observatoire des métiers. En 2017, cette nouvelle dynamique porte ses fruits avec la reprise de l'étude statistique annuelle sur la population des marins et du personnel sédentaire.

Les résultats de l'enquête sur l'égalité professionnelle, réalisée du 2 au 24 mai 2017 auprès de quarante-cinq entreprises adhérentes, montrent que la majorité des entreprises engagées pour l'égalité professionnelle ont privilégié la voie de

la négociation collective par rapport à l'action unilatérale. Armateurs de France est attaché à la prise en compte, par les entreprises, de l'ensemble des personnels : navigants et sédentaires.

En 2018, Armateurs de France prend la Présidence de l'Observatoire des métiers. Le nouveau programme s'articule autour de deux thèmes principaux : le handicap et les certificats de qualification professionnelle.

Career Observatory

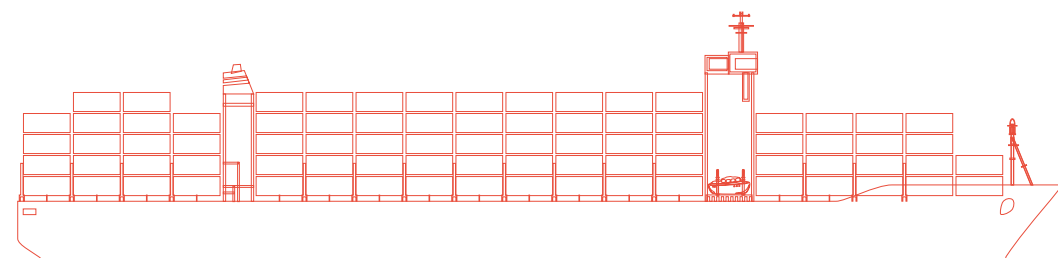
Armateurs de France spoke out in favour of restarting the Career Observatory in 2015. In 2017, this has come to fruition with annual statistics on the population of seafarers and sedentary personnel being studied once again.

The results of the survey on professional equality, conducted between 2nd and 24th May 2017 in forty-five member companies, show that most companies committed to professional equality have preferred collective bargaining rather than unilateral decisions. Armateurs de France hopes that companies will take all personnel into account: navigating and sedentary.

In 2018, Armateurs de France will be taking on the Presidency of the Career Observatory. The new programme is based on two main issues: disability and professional qualification certificates.

RENCONTRE : Première journée d'information, ouverte à l'ensemble des adhérents le 8 novembre dernier. Les échanges ont porté sur l'adaptation des ordonnances Macron aux activités des compagnies et sur la possibilité de définir des thèmes de négociation prioritaires pour les branches d'Armateurs de France : handicap, insertion professionnelle, prévention des effets de l'exposition aux facteurs de risques professionnels.

MEETING: First information day, open to all members, took place on 8th November. Discussions concerned adapting The Macron Labour Law Reform to the business of companies and the possibility of defining priority negotiating issues for the Armateurs de France branches: professional incapacity, professional integration, preventing the effects of exposure to occupational risk factors.



Formation professionnelle

Armateurs de France reste présent dans l'ensemble des instances paritaires de l'OPCA Transports et Services pour mener des réflexions et proposer des actions facilitant le développement des entreprises et la sécurisation des parcours professionnels.

L'organisation, représentant l'ensemble des entreprises du secteur, conserve même son siège au sein du Conseil d'administration de l'OPCA Transports et services.

Sa présidence à la Section paritaire professionnelle, ou « SPP », en 2017, lui a permis de faire valider l'augmentation des taux de prise en charge des formations, à compter du 1^{er} janvier 2018, avec une nette revalorisation des taux qui illustre l'implication de notre organisation professionnelle :

- Contrats de professionnalisation prioritaires :
 - Personnel sédentaire 12,50€ au lieu de 9,50€
- Périodes de professionnalisation prioritaires :
 - Personnel navigant 15,00€ au lieu de 9,50€
 - Personnel sédentaire 15,00€ au lieu de 9,50€

Cette revalorisation, en faveur de la formation professionnelle, s'accompagnera d'un suivi trimestriel au sein de la Section paritaire professionnelle des transports maritimes.

Enfin, les partenaires sociaux de la branche se sont de nouveau entendus sur l'enrichissement des listes de formations éligibles au Compte personnel de formation.

Vocational Training

Armateurs de France remains present in the Transport & Services OPCAs to conduct reflections and propose measures to help companies to develop and safeguard professional careers. The organisation, representing all companies in the sector, is maintaining its seat on the board of administration of the OPCA Transports & Services.

Its presidency of the joint professional section in 2017 enabled it to significantly increase the coverage of training costs from 1st January 2018, illustrating the determination of our professional organisation:

- Priority professional contracts:
 - Sedentary personnel €12.50 instead of €9.50
- Priority professional periods:
 - Navigating personnel €15.00 instead of €9.50
 - Sedentary personnel €15.00 instead of €9.50

This increase in training fee refunds will be accompanied by quarterly monitoring in the maritime transport joint professional section.

Finally, our social partners in the branch agreed once again to enrich the list of training eligible for the Personal Training Account.

DANS LA PRESSE : « Améliorer l'équilibre du régime signifie de nouveaux actifs »

Hervé Thomas, Délégué général d'Armateurs de France, réaffirme l'attachement des entreprises de transport et de services maritimes au régime actuel de protection sociale des marins.

Le Marin du 2 octobre 2017

IN THE PRESS: "Improving the balance of the scheme means new jobs"

Hervé Thomas, General Director of Armateurs de France, reaffirms the attachment of shipping companies to the current seafarers' social welfare scheme.

Le Marin of 2nd October 2017



Premier financement vert dans le secteur du transport maritime

Le Honfleur, le futur navire roulier-passagers de la Brittany Ferries, bénéficie du premier financement vert européen dans le secteur du transport maritime. La Banque européenne d'investissement (BEI), la Société Générale et Brittany Ferries ont en effet signé, le 11 décembre dernier, un accord dans le cadre du programme *Green Shipping Guarantee* (GSG) de 750 millions d'euros. Le Honfleur sera le premier ferry alimenté au gaz naturel liquéfié (GNL) par Brittany Ferries. Sa mise en service est prévue pour avril 2019.

First Green Funding for the Maritime Transport Sector

Brittany Ferries' future new passenger car ferry, Honfleur, is the first beneficiary of European green funding in the maritime transport sector. On 11th December, the European Investment Bank (EIB), Société Générale and Brittany Ferries signed an agreement under the *Green Shipping Guarantee* (GSG) to the tune of 750 million Euros. Honfleur will be the first gas-powered (LNG) ferry operated by Brittany Ferries. It should operate from April 2019.

Innovative Technologies and Safety at the Heart of European Discussions

Digitalising Maritime Transport Operations

European Commissioner for Transport, Violeta Bulc, is showing a deep interest in the use of new technologies in the transport sector. She believes that digitization is one of the pillars that will enable European transporters to keep their leading position on the international stage. This policy was expressed in two ways in 2017.

Firstly, reflections on harmonising e-transport documents are continuing. The European Commission's roadmap includes non-legislative measures aiming at promoting these documents to Member States and operators. Ultimately however, it also considers adopting a regulation that will make the use of these documents mandatory. Consultation has begun to gather the opinion of stakeholders. Armateurs de France supports the digitization process, which facilitates the circulation of information, as long as methods are harmonised.

Furthermore, the directive regarding reporting formalities at the entrance to and exit from European ports ("single window")

is currently being revised. In the absence of a harmonised European format, multiple national schemes have developed instead of a European single window. The 2010 text has not therefore had the desired effects, particularly in reducing the administrative workload for companies and ships. In the Valletta declaration (March 2017), the Council supported the principle of creating a European single window. Preparatory work is in progress and a proposal is expected for May 2018.

Passenger Ship Safety

The renewal of the passenger ship safety framework, started in June 2016, was completed in 2017. A brief overview of the results:

- The directive governing safety rules and standards for passenger ships was amended: references to international legislation have been updated, and the text takes better account of changes in community legislation. Lobbying by France resulted in a transition period for aluminium vessels. As the directive is difficult to apply to this type of ship, they will be able to continue operation for 12 years.
- As regards the inspection regime for passenger ships, the new directive allows for rationalisation of inspections conducted for various reasons by the Member States. This reduces the administrative workload for shipowners, without compromising on the excellent level of safety of the European fleet.
- Finally, following an amendment to the directive concerning registration of passengers, the data collected by the companies will no longer be stored by them, so they can be sent to the rescue authorities in the event of an accident. They will now be sent automatically 15 minutes following departure of the ship, via the single window. A six-year transition period is planned until 20th December 2023. By this time, a real single window should be in place.

Technologies innovantes et sécurité

au cœur des discussions européennes

Digitalisation des opérations de transport maritime

La Commissaire européenne aux transports, Violeta Bulc, porte un intérêt marqué à l'usage des nouvelles technologies dans le secteur des transports. Pour elle, la digitalisation est l'un des piliers qui permettront aux transporteurs européens de conserver leur position de leader sur la scène internationale. Cette orientation s'est traduite de deux manières en 2017.

D'une part, les réflexions sur l'harmonisation des documents de transport électroniques se poursuivent. La feuille de route de la Commission européenne comporte des mesures non législatives, visant à promouvoir ces documents auprès des États comme des opérateurs. Toutefois, elle envisage également, à terme, l'adoption d'une réglementation imposant le recours à ces documents. Une consultation a été lancée pour recueillir l'avis des parties intéressées. Armateurs de France soutient le processus de digitalisation, qui permet de faciliter la circulation des informations, dès lors que les modalités sont harmonisées.

D'autre part, la révision de la directive relative aux formalités déclaratives à l'entrée et à la sortie des ports européens (« guichet unique ») est en cours. En l'absence d'un format harmonisé au niveau européen, on a assisté au développement de multiples guichets nationaux plutôt qu'à la mise en place d'un guichet unique européen. Le texte de 2010 n'a donc pas produit les effets escomptés, notamment la réduction de la charge administrative pour les compagnies et pour les navires. Avec la déclaration de la Valette (mars 2017), le Conseil a soutenu le principe de la création d'un véritable guichet unique européen. Les travaux préparatoires sont en cours, et une proposition est attendue pour mai 2018.

Sécurité des navires à passagers

Entamée en juin 2016, la révision de textes relatifs à la sécurité des navires passagers, a été achevée en 2017. Retour sur les avancées qui en découlent.

- La directive relative aux normes et règles de sécurité pour les navires à passagers a été modifiée : les références à la législation internationale sont à jour, et la rédaction tient mieux compte de l'évolution de la législation communautaire. La mobilisation de la France a permis d'obtenir une période de transition pour les navires en aluminium. La directive pouvant difficilement s'appliquer à ce type de navire, ils pourront continuer à être exploités pendant 12 ans.
- Quant au régime d'inspection des navires passagers, la nouvelle directive permet la rationalisation des inspections menées à différents titres par les États. Elle réduit donc la charge administrative pour les armateurs, sans pour autant compromettre l'excellent niveau de sécurité de la flotte européenne.
- Enfin, après la modification de la directive sur l'enregistrement des voyageurs, les données recueillies par les compagnies ne seront plus stockées par elles afin d'être transmises aux autorités chargées des secours en cas d'accident. Elles seront désormais automatiquement transmises quinze minutes après le départ du navire, via le guichet unique. Une période transitoire de six ans est prévue jusqu'au 20 décembre 2023. Ainsi, un réel guichet unique pourrait être effectivement mis en place d'ici là.

Brexit: Act II

Although the referendum was held on 23rd June 2016, it was only in 2017 that the European Union and the United Kingdom got down to the heart of the matter. When our neighbours activated article 50 of the Treaty on 29th March 2017, it marked the start of a process that will end with the United Kingdom leaving Europe within a maximum period of two years, on 29th March 2019. To do so, it was decided to conduct the negotiations in two steps: firstly looking at the exit modalities and then at the future relationship between the two parties.

For the 27 remaining States, the negotiation is guided by the following absolute principles:

- unity of the 27 Member States: for issues that fall under community competency, the Member States are not authorised to negotiate agreements with the United Kingdom;
- a balance needs to be found between the wish to maintain links with the United Kingdom and not penalise European operators, and the desire to discourage further exits from the European Union by ensuring that the status of Member State remains more advantageous.
- entirety of negotiations: there will be an agreement on all chapters or no agreement at all;
- specific points of vigilance: preservation of the Irish peace process, payment by the United Kingdom of its European budget commitments, and guarantees for European citizens living in the United Kingdom and vice versa.

On 15th December 2017, the Council of 27 Member States considered that the first phase of negotiations had progressed sufficiently to authorise opening the second phase. This is good news in terms of legal security, but subsequently there must be no stumbling blocks regarding any point on which only the major principles have been identified...

Brexit : acte II

Si le référendum a eu lieu le 23 juin 2016, c'est seulement en 2017 que l'Union européenne et le Royaume-Uni sont entrés dans le vif du sujet. C'est en effet l'activation de l'article 50 du Traité, par nos voisins, le 29 mars dernier, qui a constitué le point de départ d'un processus devant aboutir à la sortie du Royaume-Uni dans un délai maximal de deux ans, soit le 29 mars 2019. Pour cela, il a été décidé de procéder aux négociations en deux temps : s'atteler d'abord aux modalités de sortie puis à la relation future entre les deux parties.

Du côté des 27, la négociation est guidée par les principes suivants :

- unité des 27 pays : pour les sujets relevant de la compétence communautaire, les États ne sont pas autorisés à négocier des accords avec le Royaume-Uni ;
- il convient de trouver un équilibre entre le souhait de conserver des liens avec le Royaume-Uni et de ne pas pénaliser les opérateurs européens, et la volonté de décourager d'autres sorties de l'Union européenne en garantissant que le statut d'État membre reste plus intéressant ;
- globalité des négociations : il y aura un accord sur tous les chapitres ou pas d'accord du tout ;
- points de vigilance spécifiques : préservation du processus de paix irlandais, solde par le Royaume-Uni de ses engagements budgétaires européens, et garanties pour les citoyens européens vivant au Royaume-Uni et vice-versa.

Le 15 décembre 2017, le Conseil en formation à 27 a estimé que la première phase des négociations avait suffisamment avancé et a autorisé l'ouverture de la seconde phase. C'est une bonne nouvelle en termes de sécurité juridique, mais encore faut-il que l'on n'achoppe pas, ultérieurement, sur un ou des points pour lesquels seuls les grands principes ont été identifiés...

Quelles conséquences pour la communauté armatoriale ?

Il est clair qu'il n'y a pas de scénario « business as usual » pour les armateurs. L'ampleur exacte des conséquences du Brexit dépendra des modalités d'association du Royaume-Uni avec l'Union européenne, qui restent à déterminer. Outre l'impact indirect, lié aux fluctuations des échanges dont les navires sont le vecteur, aux évolutions du taux de change £/€, et au pouvoir d'achat des consommateurs, le Brexit influencera les domaines suivants :

Fluidité des échanges

Le rétablissement d'une frontière douanière, et donc des formalités afférentes, aurait un impact lourd et immédiat sur les armateurs, leurs clients, et les ports, ainsi que sur l'administration douanière :

- allongement du temps de passage portuaire, et donc désorganisation des chaînes logistiques ;
- coûts liés, notamment en termes de personnel et de formation ;

What Consequences for the Shipping Community?

It is clear that there is no "business as usual" scenario for shipowners. The exact extent of the consequences of Brexit will depend on the future relationship of the United Kingdom with the European Union, which remains to be determined.

As well as the indirect impact, linked to fluctuations in shipping trade, changes in the £/€ exchange rate and consumer purchasing power, Brexit will affect the following areas:

Trade Fluidity

The restoration of a customs border and the associated formalities will have an immediate, significant impact on shipowners, their clients, the ports, and on customs administration:

- longer calls at ports and therefore disrupted supply chains;

- pression sur les espaces portuaires qui devront gérer l'attente des marchandises. Ce problème sera particulièrement aigu à Calais. Des solutions à la congestion entraînée par le risque d'attente, dans un contexte exacerbé par le risque posé par les migrants, s'avèrent nécessaires.

La période de transition doit donc absolument intégrer cette dimension douanière. Cependant, une incertitude subsiste quant à la capacité des opérateurs privés et des administrations à prendre les dispositions nécessaires : mise en place de processus internes, embauche et formation des personnels... Armateurs de France fait valoir avec détermination les attentes des armateurs dans ce contexte fortement évolutif.

- associated costs, particularly in terms of personnel and training;
- pressure on ports which will have to manage goods in transit. This will be especially critical in Calais. Solutions need to be found for the congestion due to possible delays, in a context that is exacerbated by the risks posed by migrants.

The transition period must therefore include this customs issue. However, uncertainty remains as to the ability of private operators and administrations to take necessary measures: implementation of internal procedures, hiring and training of personnel, etc. Armateurs de France is resolutely promoting shipowners' expectations in this changing context.

Insécurité juridique

Même si, pour une activité globale comme le shipping, le niveau de réglementation idéal est le niveau international, les armateurs français bénéficient de l'harmonisation au niveau européen. Détricoter la réglementation, c'est se retrouver face à des interrogations telles que :

- pourrions-nous continuer à travailler dans les mêmes conditions avec nos partenaires britanniques (assureurs, banquiers, sociétés de classification) ?
- quel sort sera réservé aux brevets STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) reconnus par l'administration britannique ou aux équipements certifiés par le Royaume-Uni ?
- l'administration britannique va-t-elle mettre en place son propre régime d'inspection par l'État du port, avec des critères et fréquences de contrôle différents ?
- le Royaume-Uni et le continent ont exprimé leur volonté de poursuivre leur coopération en matière de sûreté, les armateurs français croient en cet engagement mais y aura-t-il les instances de discussion et de décision idoines ?
- quel devenir pour les programmes de financement européens avec des partenaires britanniques, qu'ils soient en cours de mise en œuvre avant le Brexit ou qu'ils s'avèrent pertinents après ?

La dimension politique et symbolique de ces thèmes est limitée, mais encore faut-il s'assurer qu'aucun d'entre eux n'est laissé de côté durant les négociations.

L'importance de ces sujets, et le calendrier très resserré des négociations, plaident pour l'association étroite et régulière des opérateurs. Ces derniers devraient pouvoir se préparer aussi rapidement que possible, et leurs positions devraient être le fil conducteur des négociations.

Legal Uncertainty

For an activity as global as shipping, even though the ideal level of regulation is international, French shipowners benefit from European harmonisation. Unravelling regulation means raising the following questions:

- Will we be able to continue working in the same conditions with our British partners (insurers, bankers, classification societies)?
- What will happen to STCW certificates (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) recognised by the British administration or to equipment certified by the United Kingdom?
- Will the British administration implement its own State port inspection regime with different criteria and frequencies?
- The United Kingdom and the continent have expressed their wish to continue their cooperation on security, and French shipowners believe in this commitment, but will there be competent discussion and decision-making bodies?
- What will be the future of European funding programmes with British partners, whether they be implemented pre-Brexit or relevant afterwards? These topics are limited in political and symbolic scope, but it must be ensured that they are not left aside during the negotiations.

The importance of these issues and the tight negotiation schedule require close and regular association of operators. They must be able to prepare as quickly as possible, and their positions should serve as a guiding principle in negotiations.

Concurrence équitable

L'intégration de l'acquis communautaire dans la législation britannique le 31 mars 2019, mais aussi et surtout sa préservation au fil des années, seront déterminantes pour le maintien de conditions de concurrence équitable :

- l'accès aux marchés de transport et de services maritimes nationaux et internationaux devra être garanti pour les opérateurs, quelle que soit leur nationalité/pavillon ;
- le Royaume-Uni ne devra pas faire de dumping environnemental ou social et l'Union européenne devra s'abstenir d'aller au-delà des normes internationales ;
- si le Royaume-Uni n'est plus tenu par les règles en matière d'aides d'État, la Direction Générale de la Concurrence de la Commission Européenne devra assouplir ses pratiques pour garantir que les régimes continentaux de taxe au tonnage restent attractifs¹.

Seule l'adhésion du Royaume-Uni à l'Espace Économique Européen rendrait possible la préservation de conditions de concurrence justes. À défaut, un dialogue technique, politique et diplomatique entre le Royaume-Uni et l'Union européenne permettrait de limiter les distorsions de concurrence, et faciliterait la poursuite d'opérations fluides dans un marché aussi commun que possible.

⁽¹⁾ Il faudra également clarifier le traitement du pavillon britannique : les armateurs exploitant des navires sous pavillon britannique ne doivent pas voir leur éligibilité à la taxe au tonnage remise en question.

Fair Competition

The inclusion of Community acquis in British legislation on 31st March 2019, and above all its preservation over the years, will be decisive in maintaining fair competition conditions:

- access to national and international maritime transport and services markets will need to be guaranteed for operators, whatever their nationality/flag;
- the United Kingdom must not engage in environmental or social dumping and the European Union will have to refrain from going beyond international standards;
- if the United Kingdom is no longer bound by the rules on State aid, the European Directorate-General for Competition will have to adapt its practices to ensure that continental tonnage tax rules remain attractive¹.

Only the United Kingdom's membership of the European Economic Area would enable fair competition conditions to be preserved. Failing this, a technical, political and diplomatic dialogue between the United Kingdom and the European Union would limit unfair competition and would facilitate smooth trade flows in a market as common as possible.

⁽¹⁾ How the British flag is treated will also need to be clarified: shipowners operating ships flying the British flag should not see their eligibility for the tonnage tax regime called into question.



3 questions à Corinne Vintner

Présidente de la Taskforce Brexit de l'ECSCA, membre du Directoire et Directeur du Pôle Juridique, Ressources Humaines et Filiales de Brittany Ferries

En quoi le Brexit est-il un sujet important pour les armateurs français et européens ?

CV. Si nous sommes régis avant tout par des règles internationales, il existe également un corpus maritime européen important. Le changement de cadre réglementaire lié au Brexit sera donc source d'insécurité juridique, de surcharge administrative, voire de concurrence inéquitable. Par ailleurs, les armateurs sont le principal vecteur de la libre circulation des biens et des personnes, en particulier pour

la desserte d'une île. Nos volumes d'activité risquent donc d'être impactés.

Quelles sont les priorités de l'ECSCA ?

CV. Assurer la fluidité des échanges en réduisant au minimum les contrôles administratifs et douaniers est, sans conteste, la première priorité de l'ECSCA, mais c'est aussi le sujet le plus complexe à traiter. Il est clairement identifié par les autorités nationales et européennes ; reste à dégager des solutions.

Quels sont les principaux challenges pour les opérateurs ?

CV. Les négociations se tiennent dans un calendrier très resserré. Nous ne connaissons pas encore la position des 27 sur les sujets maritimes, et encore moins le résultat des négociations avec le Royaume-Uni. Les entreprises devront donc faire preuve d'une grande capacité d'adaptation.

3 questions for Corinne Vintner, President of ECSCA's Brexit Taskforce, member of the Board and Director of the Legal, Human Resources and Subsidiaries department at Brittany Ferries

How is Brexit an important issue for French and European shipowners?

CV. Although we are mainly governed by international rules, there is also a large European maritime corpus. The change in the regulatory framework brought about by Brexit will cause a certain amount of legal uncertainty, additional administrative work and even unfair competition. Furthermore, shipowners are the primary vector of the free circulation

of goods and people, especially when supplying an island. So our business volumes risk being affected.

What are ECSCA's priorities?

CV. Ensuring smooth trade flows while reducing administrative and customs controls to a minimum is without doubt ECSCA's first priority, but it is also the most complex issue to deal with. It has been clearly identified by the national and European authorities, although solutions still need to be

found.

What are the main challenges for operators?

CV. The negotiations are being conducted within tight deadlines. We still do not know the position of the 27 Member States on maritime issues, and even less so the result of negotiations with the United Kingdom. Companies will therefore need to adapt quite considerably.



Rapport

économique

Economic report

Chapitre 3
Chapter 3

2017 : une année inattendue

2017: An Unexpected Year

3,7%

> UNE CROISSANCE
MONDIALE FAVORABLE

> UNE PERFORMANCE DE L'EUROZONE
PLUS QUE SATISFAISANTE

2,4%

2,6%

> UNE ÉCONOMIE AMÉRICAINE
FINALEMENT CORRECTE

> UNE RUPTURE DANS LE RALENTISSEMENT CHINOIS

6,8%

> ET LE RESTE DU MONDE EN MEILLEURE FORME

> POSITIVE GLOBAL GROWTH: **3.7%**

> MORE THAN SATISFACTORY PERFORMANCE IN THE EUROZONE: **2.4%**

> A GOOD US ECONOMY: **2.6%**

> A BREAK IN THE CHINESE SLOWDOWN: **6.8%**

> AND THE REST OF THE WORLD IN BETTER SHAPE

2017 CHIFFRES CLÉS KEY FIGURES

Commerce international

+ 4,2%

International trade growth

Commerce maritime international

International shipping trade

+ 4,3%

11,6 Mds

de tonnes
billion tonnes

Transport conteneurisé

Container shipping

+5,1%

Vente de véhicules en Europe

Sales of vehicles in Europe

+3,4%

Au début de l'année 2017, les perspectives économiques ne laissaient pas entrevoir l'évolution positive qui s'est profilée au fil des mois. Les bilans économiques, tant au plan mondial qu'europpéen, affichent au final des performances remarquables pour l'année passée. Avec ces conditions favorables, le commerce international a aussi repris des couleurs avec une croissance de 4,2% en 2017 contre 3,8% l'année précédente. Dès lors, le bilan maritime est forcément très encourageant. Le trafic maritime international a progressé de 4,3% et son volume est estimé à 11,6 Mds de tonnes par le consultant maritime Clarksons. Symbole du monde global et de ses échanges, la conteneurisation a retrouvé des couleurs avec un bond des volumes de 5,1%. La vente de véhicules en Europe, quant à elle, est révélatrice de la dynamique européenne. En 2017, elle enregistre une quatrième année de croissance (+3,4%), comme en témoignent les performances portuaires notables des ports spécialisés (Zeebrugge, Bremerhaven) mais également celles des ports du Havre et de Marseille.

Cette année 2017 a permis à l'industrie maritime de diminuer les phénomènes de surcapacité qui entravent la rentabilité économique. Les commandes réduites des

temps difficiles de 2015 et 2016 ont produit des effets en rétablissant un certain équilibre entre l'offre et la demande. Comme lors de toutes les années favorables, l'année 2017 a aussi été marquée par un retour de l'activité des chantiers navals. Les chantiers ont bénéficié des commandes d'armateurs qui anticipent pour s'adapter aux exigences de la norme OMI NOx Tier III (visant à limiter les émissions d'azote des navires neufs dans les zones d'émissions contrôlées) prévue pour 2021. Ainsi, en 2017, les nouvelles commandes annuelles de l'ensemble des secteurs maritimes représentent 902 Mds\$ contre 604 Mds\$ en 2016 (+58%) selon Clarksons.

Toutefois une interrogation demeure. Elle est autant valable pour l'économie globale que pour le transport maritime : 2017 est-elle la première année d'une véritable fin de crise débutée en 2008 et marque-t-elle l'entrée dans un nouveau cycle économique ? Face à cette lecture structurelle positive, on peut opposer une lecture plus conjoncturelle laissant entendre que l'alignement favorable des axes de l'économie globale a été exceptionnel. Les pronostics de ce début d'année 2018 semblent toutefois confirmer une tendance structurelle favorable avec une croissance des échanges estimée à 4%.

At the start of 2017, there was still no sign of the economic outlook that would develop positively over the months. Ultimately, the global and European economies showed remarkable performances for the past year: With these favourable conditions, international trade also saw an upswing with 4.2% growth in 2017 compared to 3.8% in the previous year. As a result, the maritime economy is also very encouraging. International shipping grew by 4.3% with its volume estimated at 11.6 billion tonnes by Clarksons shipping consultants. Containerisation, a symbol of the globalised world and its trade, has bounced back with volumes of 5.1%. In Europe, sales of vehicles are a sign of growth. In 2017, they delivered the fourth consecutive year of growth (+3.4%), as seen by significant performance in specialist ports (Zeebrugge, Bremerhaven) but also in the ports of Le Havre and Marseille.

The year 2017 enabled the shipping industry to reduce the overcapacity that affects economic profitability. Reduced orders during the difficult years 2015 and 2016 had an effect, restoring a certain balance between supply and demand. As in other favourable years, 2017 was also marked by a return in shipyard activity. Shipyards took orders from shipowners who are anticipating adaptation to the IMO NOx Tier III standard (which aims at limiting Nitrogen Oxide emissions from new ships in controlled emission areas), planned for 2021. In 2017, new annual orders in all maritime sectors amounted to \$902 billion compared to \$604 billion in 2016 (+58%) according to Clarksons.

One question remains however. It applies to the global economy and shipping: does 2017 really mark the end of a crisis that began in 2008 and the start of a new economic cycle? This positive structural outlook could be compared to a more short term one that hints at an exceptionally favourable alignment of global economic factors. The outlook at the start of 2018 seems to confirm this favourable structural trend with growth in trade estimated at 4%.

A Healthy Shipping Container Market

2017 was marked by a strong upturn in container trade. The figures speak for themselves: the British firm Container Trade Statistics announced a 4.8% increase in full container trade (204 million TEU). Northern Europe saw 5.4% growth in container trade with Southern Europe showing 6.9% growth, the sign of a real recovery.

Transpacific trade, driven by US demand, grew by 7.3%, exceeding the 4.1% growth in trade between the Far East and Europe. The African, South-American and South-Asian markets also did well: North-South trade rose by 5%.

The recovery seen in 2017, particularly in demand, is positive if it feeds into operational profitability. Some container operators returned to profitability from the third quarter of 2017, as did CMA CGM which recorded the best performance in the sector with an operating margin of 10%. Numerous mergers and acquisitions in 2016 had a favourable effect, helping to resolve overcapacity issues. The year saw the purchase of Hamburg Süd by Maersk and the acquisition of OOCL (Orient Overseas Container Line) by Cosco Shipping. In 2018, the grouping of the Japanese shipowners (NYK, MOL, K Line) within ONE (Ocean Network Express) also consolidated the container industry.

In 2017, the Top Ten carriers represented 77% of container supply compared to 65% in 2015. The shipping consultant Drewry deemed that supply in the Asia - Europe market was "moderately concentrated" in view of relative competition stability. The three alliances (Ocean Alliance, 2M and The Alliance⁽¹⁾) control 90% of supply. However, in a crucial search for market share, shipowners remain free to set their prices. Consolidation and grouping in alliances aim at rationalising supply and restoring freight rates. As such, without reaching the record pre-crisis levels, freight rates were profitable for shippers in 2017. Charter rates reached the levels seen prior to the 2016 downturn, albeit in a context of fewer lay up of vessels.

Nevertheless, latent overcapacity remains: in 2017, the fleet grew by 3.7%. In parallel, the rate of demolitions slowed, and shipowners received few new vessels, although the favourable economic context boosted orders. According to Alphaliner, the volume of orders for new ships went from \$3.3 billion in 2016 to \$6.05 billion in 2017. Deliveries are now primarily those of giant ships of over 20,000 TEU for Asia - Europe (66 deliveries in January 2017, 59 planned by 2019).

Ultimately, the container fleet should see reasonably stable growth in 2018. A large wave of deliveries is planned for the start of the year, to stabilise at around 22 million TEU. For shipowners, the time has come to reap the benefits of economies of scale on 20,000 TEU ships and Neopanamax of Southern markets. Profitability will come if growth in demand remains around 4-5% and actual growth in the fleet around 5%.

(1) Ocean Alliance: CMA CGM, COSCO, OOCL, Evergreen ; 2M: Maersk and MSC ; The Alliance: Hapag Lloyd, NYK Line, MOL, K Line and Yang Ming Line.

Bonne santé du transport conteneurisé

2017 a été marquée par la forte reprise des échanges conteneurisés. La preuve en chiffres : le cabinet britannique Container Trade Statistics a annoncé une augmentation de 4,8% des échanges de conteneurs pleins (204 M d'EVP). Du côté du Vieux continent, l'Europe du Nord a affiché une croissance des échanges conteneurisés de 5,4% et l'Europe du Sud de 6,9%, témoignant d'une vraie reprise.

Le commerce transpacifique, bénéficiant de la demande américaine, a progressé de 7,3% dépassant les 4,1% du commerce entre l'Extrême-Orient et l'Europe. Les marchés africains, sud-américains et sud-asiatiques ne sont pas en reste : les lignes Nord-Sud progressent de 5%.

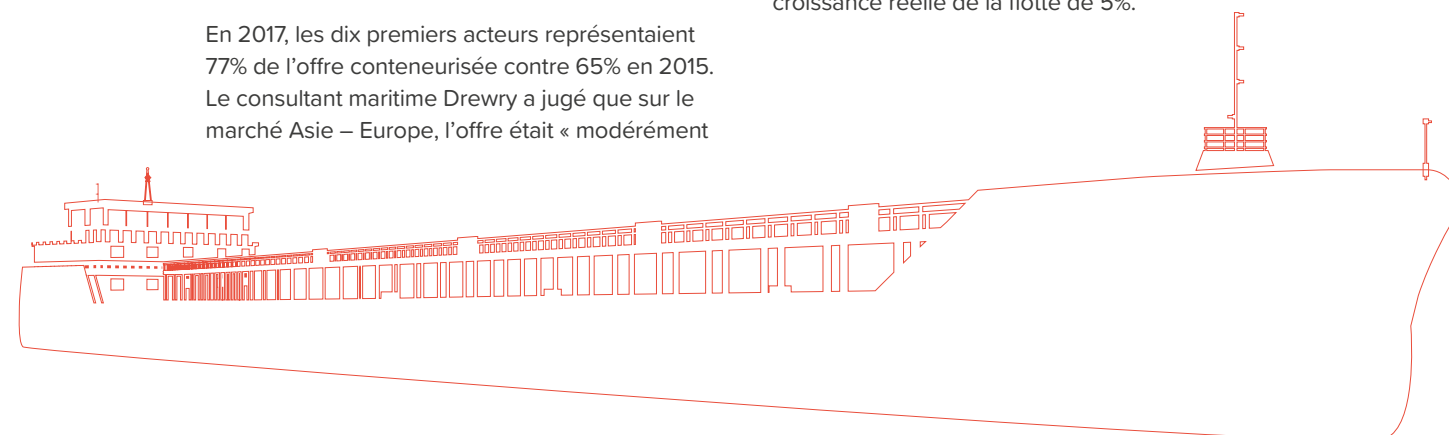
La reprise observée en 2017, notamment celle de la demande, est positive si elle se traduit par une rentabilité opérationnelle. Certains opérateurs de transport conteneurisé ont d'ailleurs renoué avec la rentabilité dès le troisième trimestre 2017, à l'instar de CMA CGM qui a affiché les meilleures performances du secteur avec une marge opérationnelle de 10%. Par ailleurs, le fort mouvement de fusions et acquisitions de 2016 a eu un effet salvateur, facilitant la résolution des problèmes de surcapacités. L'année a été marquée par le rachat d'Hamburg Süd par Maersk et la captation de OOCL (Orient Overseas Container Line) par Cosco Shipping. Avec le rassemblement, en 2018, des armements japonais (NYK, MOL, K Line) au sein de ONE (Ocean Network Express), l'industrie du conteneur s'est consolidée.

En 2017, les dix premiers acteurs représentaient 77% de l'offre conteneurisée contre 65% en 2015. Le consultant maritime Drewry a jugé que sur le marché Asie – Europe, l'offre était « modérément

concentrée » au regard d'un maintien relatif de la concurrence. Les trois alliances (Ocean Alliance, 2M et The Alliance⁽¹⁾) contrôlent 90% de l'offre, mais les armements, dans une quête vitale de parts de marché, restent libres de leur tarification. La finalité de la consolidation et du regroupement au sein d'alliances est de rationaliser l'offre et de restaurer les taux de fret. De fait, sans retrouver les records atteints avant la crise, les taux de fret ont été rémunérateurs pour les armements en 2017. Quant aux taux d'affrètement, ils ont retrouvé des niveaux atteints avant le passage à vide de 2016 dans un contexte de désarmement moins important.

Reste la surcapacité latente : en 2017, la flotte a progressé de 3,7%. En parallèle, le rythme des démolitions a ralenti et les armateurs ont reçu peu de navires neufs, néanmoins le contexte favorable a encouragé les nouvelles commandes. Selon Alphaliner, le volume de commandes en navires neufs est passé de 3,3 Mds en 2016 à 6,05 Mds en 2017. Les livraisons concernent désormais en premier lieu les géants de plus 20 000 EVP pour l'Asie – Europe (66 réceptionnés en janvier 2017, 59 à livrer d'ici 2019).

Au final, la flotte conteneurisée devrait garder une croissance raisonnable en 2018. Une forte vague de livraisons est attendue au début de l'année pour se stabiliser autour de 22 M d'EVP. Pour les armateurs, il est temps de tirer les bénéfices des économies d'échelle des 20 000 EVP et des néo-panamax des marchés Sud. La rentabilité sera là si la croissance de la demande reste de l'ordre de 4-5% et la croissance réelle de la flotte de 5%.



(1) Ocean Alliance : CMA CGM, COSCO, OOCL, Evergreen ; 2M : Maersk et MSC ; The Alliance : Hapag Lloyd, NYK Line, MOL, K Line et Yang Ming Line.



Relèvement du vrac sec

L'industrie du vrac a été le secteur le plus touché par la crise du transport maritime ces dernières années, victime d'une tendance spéculative et de la déconvenue des marchés malgré l'appétit de la Chine pour les matières premières. Pour Clarkson, la progression des marchés vraquiers a été de 4% en 2017 contre seulement 1,2% en 2016. La bonne santé de l'économie chinoise est bénéfique à l'industrie des vracs secs. Le pays a encore augmenté ses volumes d'importation de minerai de fer de 5% et ceux de charbon de 9,5% en 2017.

À l'échelle globale, les grains, la bauxite et les fertilisants ont montré des reprises d'activité notables. La croissance européenne se traduit aussi par l'augmentation des importations de minerai de fer et de charbon de 3% dans les ports.

La flotte, plus qu'excédentaire, croît à un rythme faible depuis deux ans (2,2% en 2016, 2,9% en 2017). L'année 2017 a été marquée par une contraction des livraisons de navires, mais aussi des démolitions. On note néanmoins un doublement des commandes, notamment pour les catégories capesize et panamax.

Dans ce contexte, le marché a vu les taux d'affrètement retrouver des niveaux inégalés depuis quelques années. Toutefois les bénéfices sont encore limités : les effets de la crise entamée il y a dix ans restent prégnants. Pour le BIMCO, si la croissance de la flotte reste stabilisée à 1% en 2018, "the road to recovery" pourrait devenir une réalité.

Dry Bulk Recovery

The bulk industry was the sector the most affected by the shipping crisis over the last few years, a victim of speculation and market setbacks, despite China's appetite for raw materials. For Clarkson, the growth in the bulk carrier market was 4% in 2017 compared to only 1.2% in 2016. A healthy Chinese economy is beneficial to the dry bulk industry. The country further increased its imports of iron ore by 5% and coal by 9.5% in 2017.

Globally, cereals, bauxite and fertilisers saw significant recoveries. European growth was also driven by a 3% increase in imports of iron ore and coal in ports.

The fleet, more than in surplus, grew slowly over the two years (2.2% in 2016, 2.9% in 2017). 2017 saw a shrinkage in ship deliveries, but also in scrapping. For the capesize and panamax categories however, orders doubled.

In this context, the market saw charter rates recover to levels unseen for several years. Profits remain limited however: the effects of the crisis which began ten years ago, are still being felt. According to the BIMCO, if growth in the fleet stabilised at 1% in 2018, "the road to recovery" could become a reality.



Questions About Oil...

According to OPEC, worldwide consumption of crude oil grew by 5.7% in 2017, a sign of the international recovery. Clarksons announced a 2.8% rise in international shipping of crude oil and refined products. However, the oil sector is coping with surplus production which has led to more speculative transport and storage opportunities.

In 2017, the tanker fleet (all sectors) rose a further **4.8%**

- > **4.3%** for product and chemical tankers
- > **4%** for VLCC (Very Large Crude Carriers)
- > **8%** for suezmax

Ship orders continued at a high rate, although the global orderbook shrank somewhat. Scrapping activity is on the rise, but remains insufficient to restore balance in the market. Two elements had a negative impact on freight rates: restitution of ships used for storage in a less favourable climate for crude oil speculation and at the same time, delivery of new vessels.

The issue of consolidation in the oil sector is challenging as it is a very fragmented market. However, a slight trend is appearing among the leaders. In 2017, Euronav took over Gener8 Maritime, and Teekay Tankers acquired Tanker Investments Ltd. DHT Holding and BW Groupe also plan to consolidate their VLCC range. Signs of more difficult times may portend consolidation in this sector, at least in the largest vessel segments.

As regards offshore oil, it has gone through difficult years in 2015 and 2016. In 2017, some sub-sectors (shallow offshore drilling, supply) saw a slight upturn

thanks to a stable crude oil price which encouraged investments. Oil companies are starting to envisage new projects in partnership with offshore marine services companies, a sector which had to restructure to cope with the crisis.

... and Growth in LNG

LNG transport saw strong growth of 10% in 2017, exceeding total trade volumes of 300 Mt, while China became the primary importer (38 Mt imported). The fall in gas prices in Asia led to a rebalancing of global prices after two years and to the return of traffic in Europe. The LNG tanker fleet grew by 4.7% in 2017. Between 2012 and 2017, it rose from a capacity of 51 million m³ to 71 million m³ and deliveries are still planned. Spot rates therefore remain at low levels.

Interrogations pétrolières...

Selon l'OPEP, la consommation mondiale de pétrole a progressé de 5,7% en 2017, signe de la reprise internationale. Le cabinet Clarksons annonce une progression de 2,8% des volumes maritimes internationaux de brut et de produits raffinés. Le secteur pétrolier fait cependant face aux effets d'un excès de production, qui a engendré plus d'opportunités de transport et de stockage spéculatif.

En 2017, la flotte de tankers tous secteurs confondus a encore progressé de **4,8%**

- > **4,3%** pour les transporteurs de produits raffinés et chimiques
- > **4%** pour les VLCC (Very Large Crude Carrier)
- > **8%** pour les suezmax

Les commandes de navires se sont poursuivies à un haut niveau, mais le carnet de commandes global a pourtant régressé. L'activité de démolition est en progrès mais reste insuffisante pour rétablir un équilibre sur le marché. Deux éléments ont pesé négativement sur les taux de fret : la restitution de navires utilisés pour le stockage suite à un climat moins favorable pour les échanges pétroliers spéculatifs et, parallèlement, la livraison de navires neufs.

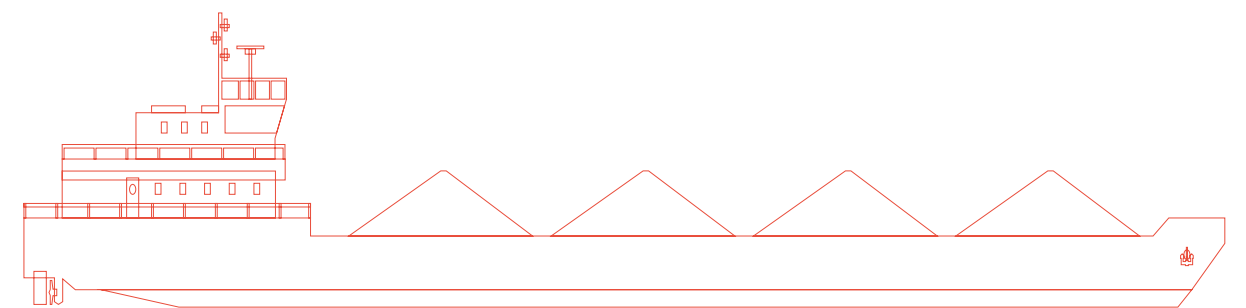
La question de la consolidation du secteur pétrolier est difficile dans un marché très atomisé, néanmoins une légère tendance semble s'amorcer parmi les leaders. En 2017, Euronav a pris le contrôle de Gener8 Maritime, et Teekay Tankers celui de Tanker Investments Ltd. DHT Holding et BW Groupe ont par ailleurs prévu de rapprocher leur offre de VLCC. Les prémices de temps plus difficiles peuvent annoncer un mouvement de consolidation dans ce secteur, tout du moins dans les segments des plus grands navires.

Concernant l'offshore pétrolier, après les années 2015 et 2016 difficiles, certains sous-secteurs (offshore peu

profond, ravitaillement) ont connu une année moins rude grâce à un prix du brut stabilisé permettant de réengager des investissements. Les compagnies pétrolières commencent à envisager de nouveaux projets en partenariat avec les entreprises de service à l'offshore, secteur qui a dû se restructurer face à la crise.

... et croissance du GNL

Le transport de GNL a affiché une très forte progression d'environ 10% en 2017 avec le franchissement de la barre des 300 Mt échangées, et l'arrivée de la Chine comme première importatrice (38 Mt importées). La baisse du prix du gaz en Asie a permis depuis deux ans un rééquilibrage des prix mondiaux et le retour des trafics en Europe. La flotte de méthaniers a progressé de 4,7% en 2017. Entre 2012 et 2017, elle est passée de 51 M m³ de capacité à 71 M m³ et des livraisons sont encore attendues. Ainsi, les taux spot restent à des niveaux bas.





Stabilité du roulier français sous fond d'incertitudes liées au Brexit

Le climat européen des marchés rouliers et ferries est plutôt favorable avec une reprise continentale de l'économie. Un des signes est la reprise des commandes dans le secteur du fret alors que progressivement les nouvelles unités s'adaptent aux règles environnementales.

Pour le transmanche, dans le contexte d'interrogations sur le Brexit, l'économie britannique a affiché une croissance de 2% en 2017, s'inscrivant dans les croissances mondiale et européenne favorables. En revanche, les Britanniques ont perdu du pouvoir d'achat avec la chute de la livre et ils se déplacent moins souvent vers le continent.

À Calais, la croissance du fret est de 4,5%, confortée notamment par des flux de camions plus nombreux (1 506 681 unités). Cette augmentation est due au rapatriement de trafic depuis Dunkerque (-11%, 612 000 unités de fret) suite à une meilleure sécurisation de Calais face à la question migratoire. Le trafic des passagers à Calais a reculé de 1,7% (8 990 798 passagers).

Pour les ports de Cherbourg et Caen, le trafic des passagers est en baisse de 2,6% alors que les flux d'unités de fret sont positifs avec 3,5% à Caen et 7% à Cherbourg.

Les trafics nationaux entre les ports provençaux et la Corse ont montré un niveau stable avec une croissance de 0,4% (2 757 708 passagers). La concurrence de l'aérien, notamment celle des vols low cost, est manifeste (+4%, 158 000 pax en plus). Pour le fret, la croissance a été de 4% avec un fort développement de l'activité de Corsica Linea à Marseille (+11%). Ce phénomène est lié à l'engagement d'acteurs économiques insulaires dans le nouvel armement Corsica Linea.

French Ro-Ro and Ferries Stable Against Brexit Uncertainties

The European market for ro-ro vessels and ferries is quite buoyant with the recovering continental economy. One sign is renewed orders in the freight sector while new vessels are gradually adapting to environmental regulations.

Across the Channel, in the uncertain context surrounding Brexit, the British economy saw 2% growth in 2017, in line with favourable worldwide and European growth. However, the British have lost some purchasing power with the fall in the pound and people are travelling less to the continent.

In Calais, the 4.5% growth in freight was backed by increased truck flows (1,506,681 units).

This increase is due to traffic recovered from

Dunkirk (-11%, 612,000 freight units) following better security in Calais regarding migrants. Passenger traffic in Calais fell by 1.7% (8,990,798 passengers).

For the ports of Cherbourg and Caen, traffic passenger is 2.6% down, whereas flows of freight units are up 3.5% in Caen and 7% in Cherbourg.

National traffic between the southern French ports and Corsica remained stable with growth of 0.4% (2,757,708 passengers). Competition from air travel and particularly low-cost flights is evident (+4%, 158,000 additional passengers).

For freight, growth was 4% with strong development in the business of Corsica Linea in Marseille (+11%). This phenomenon is linked to the entry of Corsican economic stakeholders in the new shipping company.

Service Ships: Promising Markets

This industry is also driven by a dynamic maritime services sector. While offshore oil is still suffering from the effects of a drastic drop in exploration-production investment, the Marseille group Bourbon is looking to digitise by investing in smarter ships. The strategic sector of submarine cable laying and maintenance can rely on the reputed expertise of Louis Dreyfus Armateurs and Orange Marine. One of the challenges in the sector is to modernise the cable ship fleet to be able to manage the wave of new installations expected over the coming decades. Offshore wind support vessels seem to have a bright future ahead, due to the growing importance of renewable energy in the energy mix of European countries. However, France is lagging behind in developing offshore wind farms, due to red tape and multiple appeals against each new project. While its European neighbours installed 3.1 GW in 2017, France has not yet commercialised any of its farms. It may prove difficult to catch up given that countries like Great Britain and Germany are starting to be competitive, lowering their costs and with prices sometimes as low as 50 euros per MWh.

All in all, 2017 was a year of change for the shipping industry. The 2008 crisis, the 2011 European recession and the Chinese slowdown have placed several sectors in difficulty. Above all, the excessive race for capacity has created a serious imbalance. Consolidation in containerisation and slow growth in bulk freight have helped to rebalance supply with demand. However, oil is excluded from this readjustment due to the bubble created by the strong drop in the crude oil price. In this context, the recovery seen in 2017 is good news, although higher margins are not yet on the agenda. The outlook for 2018 would seem to convey a still favourable trend for maritime transport with world GDP rising and a relatively limited number of planned deliveries.

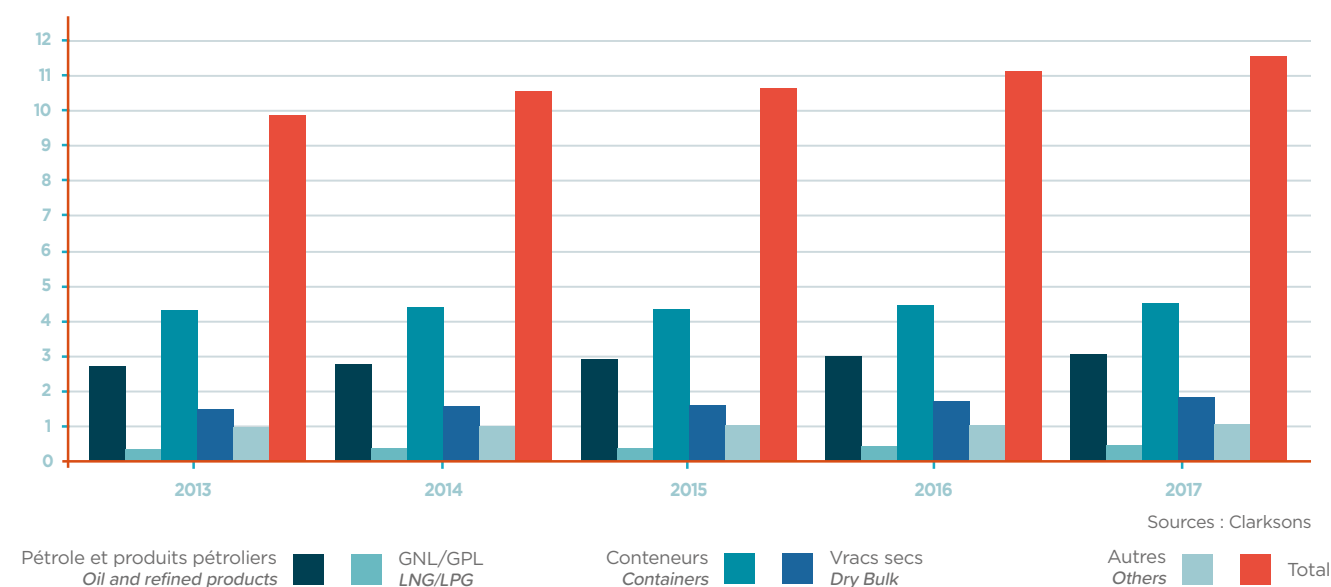
Navires de service : des marchés prometteurs

L'industrie peut par ailleurs compter sur le dynamisme du secteur des services maritimes. Bien que l'offshore pétrolier subisse encore les conséquences d'une réduction drastique des investissements d'exploration-production, le groupe marseillais Bourbon se tourne vers la digitalisation en investissant dans des navires plus intelligents. Le secteur stratégique de la pose et de la maintenance de câbles sous-marins peut, quant à lui, s'appuyer sur l'expertise reconnue de Louis Dreyfus Armateurs et d'Orange Marine. L'un des enjeux du secteur sera de moderniser la flotte de câbliers afin de pouvoir gérer la vague de nouvelles installations prévues au cours des prochaines décennies. Quant aux navires de soutien à l'éolien offshore, ils semblent promis à un bel avenir étant donné la part croissante que doivent prendre les énergies renouvelables dans le mix énergétique des pays européens. Cependant, la France accumule un retard certain dans le développement de l'éolien offshore, en raison notamment de lourdeurs administratives et des multiples recours déposés à l'encontre de chaque nouveau projet. Ainsi, alors que ses voisins européens ont installé 3.1 GW en 2017, la France n'a encore commercialisé aucun de ses parcs. Un retard qui risque d'être difficile à rattraper étant donné que des pays comme la Grande-Bretagne et l'Allemagne commencent à être compétitifs avec une baisse de leurs coûts de revient et un prix descendant parfois jusqu'à 50 euros par MWh.

L'année 2017 a donc été une année de changement pour l'industrie maritime. La crise de 2008, la récession européenne de 2011 et le ralentissement chinois ont mis en difficulté les différents secteurs. Surtout, les excès de la course à la capacité ont créé un profond déséquilibre. La consolidation de la conteneurisation et la croissance lente du vrac ont permis notamment de rééquilibrer le rapport offre / demande. Le pétrole, quant à lui, échappe à ce rééquilibrage en raison de la bulle liée à la forte baisse du brut. Dans ce contexte, le climat de reprise de l'année 2017 est une bonne nouvelle, même si les marges élevées ne sont pas encore au rendez-vous. Les prévisions pour l'année 2018 semblent annoncer une tendance encore favorable pour le transport maritime avec un PIB mondial en croissance et un nombre attendu de livraisons relativement restreint.

Évolution du transport maritime des principales marchandises en milliards de tonnes

Growth in international seaborne trade in billion tonnes



Flotte de commerce sous pavillon français

French Flag Merchant Fleet

Entre le 1^{er} janvier 2017 et le 1^{er} janvier 2018, la flotte de commerce sous pavillon français a enregistré deux entrées dans la flotte de services et 2 sorties dans la flotte de transport.

Le nombre de navires reste donc constant, mais le tonnage global a en revanche légèrement augmenté.

Par ailleurs, il faut noter que le périmètre de la flotte de services a été élargi aux navires de services portuaires et côtiers, ce qui explique l'augmentation du nombre de navires composant l'ensemble de la flotte par rapport aux années précédentes.

From January 1st of 2017 to January 1st of 2018, the French flag merchant fleet has registered two entries in the service ships fleet and two exits in the transport ships fleet.

Thus, the number of French flag ships remains the same year-on-year, but the total gross tonnage of the fleet has slightly increased.

The scope of the service vessels fleet was widened to include coastal and seaport vessels, which explains why the total number of ships grew significantly in relation to the previous years.



Type de navires Type of ship	au 1 ^{er} janvier 2017 on 1 st January 2017			au 1 ^{er} janvier 2018 on 1 st January 2018		
	Nombre Number	JB GT	TPL DWT	Nombre Number	JB GT	TPL DWT
Paquebots et navires de croisière / Cruise ships	6	59 996	7 429	6	59 996	7 429
Transbordeurs / Ferries	38	718 525	129 640	37	712 540	129 140
Vedettes à passagers / Other passenger vessels	21	10 100	2 767	19	10 431	2 717
Navires pétroliers / Tankers	34	2 100 712	3 970 884	33	1 974 902	3 737 549
Transporteurs de gaz liquéfié / Gas carriers	8	432 939	393 466	8	432 939	393 466
Autres navires de vrac secs / Multipurpose dry bulk carrier	1	2 035	2 800	1	2 035	2 800
Rouliers / Roro ships	19	146 393	65 034	19	148 959	65 034
Cargos polyvalents et mixtes / General cargos	15	38 953	25 358	16	39 060	25 410
Portes-conteneurs / Container ships	24	2 148 081	2 305 095	25	2 365 754	2 494 950
Navire de recherche-exploration scientifique / Research and supply vessel	1	9 403	4 871	1	9 403	4 871
Câbliers / Cable layers	10	113 927	ND / NA	9	99 836	ND / NA
Navires supports de travaux maritimes / Support vessels	12	12 715	ND / NA	14	13 390	ND / NA
Navires de recherche sismique (désarmés) / Seismic survey vessels (in lay-up)	6	66 931	ND / NA	4	42 011	ND / NA
Navires offshore / Offshore vessels	66	149 408	ND / NA	66	153 114	ND / NA
Dragues / Dredgers	13	34 475	ND / NA	13	34 638	ND / NA
Remorqueurs / Tug boats	110	40 901	ND / NA	113	41 941	ND / NA
Sabliers / Sand dredgers	6	13 428	ND / NA	5	10 596	ND / NA
Navires de recherche océanographique / Research vessels	7	15 045	ND / NA	8	15 972	ND / NA
Navires école / Training ships	2	1 081	ND / NA	2	1 081	ND / NA
Baliseurs / Buoy tenders	8	3 255	ND / NA	8	3 255	ND / NA
Navire pilote / Pilot boat	1	499	ND / NA	1	499	ND / NA
Total	408	6 118 802	6 907 379	408	6 172 352	6 863 366

ND : NON DISPONIBLE

NA: NOT AVAILABLE

Sources : Mission de la Flotte de Commerce

Armateurs de France

AGENCE MARITIME DE L'OUEST • BOLUDA FRANCE • BOURBON OFFSHORE SURF • BRITTANY FERRIES

COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION • CCI BAYONNE • COMPAGNIE POLYNÉSIENNE DE

TRANSPORT MARITIME • CMA CGM • COMPAGNIE MARITIME DU LITTORAL • COMPAGNIE MARITIME

NANTAISE • CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME • CORSICA FERRIES • CORSICA LINEA

DFDS SEAWAYS • DRAGAGES TRANSPORTS TRAVAUX MARITIMES • ENGIE • FILHET-ALLARD MARITIME

GASPE • GAZOCEAN • GENAVIR • GEOGAS MARITIME • GREENSHIP GAS SAS • GROUPE EYSSAUTIER

HELVETIA ASSURANCES • INGEPAR • IX BLUE • JIFMAR OFFSHORE SERVICES • LA MÉRIDIONALE • LD BULK

LES ABEILLES • L'EXPRESS DES ILES • LOUIS DREYFUS ARMATEURS • MARFRET • MARITIMA • ORANGE

MARINE • PENN AR BED (Keolis) • PILOTAGE DE DUNKERQUE • PILOTAGE DE LA GIRONDE • PILOTAGE

DE LA LOIRE • PILOTAGE DE LA SEINE • PILOTAGE DE MARSEILLE ET DU GOLFE DE FOS • PILOTAGE DE

NICE-VILLEFRANCHE • PILOTAGE DU HAVRE • PONANT • SEAOWL FRANCE • SOCIÉTÉ DE DRAGAGE

INTERNATIONAL • SEA TANKERS FRANCE • SOCATRA • SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO-MARITIMES

DE L'OUEST • THOMAS SERVICES MARITIMES • TOTAL ACTIVITÉS TRANSPORT • V SHIPS FRANCE

CONSTRUIRE UN CADRE FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE
DE L'ÉNERGIE MARITIME EN FAVORISANT L'ÉMERGENCE D'ACTEURS
DE L'ORGANISATION PROFESSIONNELLE DES ENTREPRISES FRANÇAISES
DE TRANSPORT ET DE SERVICES MARITIMES

RAP- PORT ANNUEL

17|18

ÉCONOMIE BLEUE
DIALOGUE SOCIAL
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
INNOVATION
COMPÉTITIVITÉ
ÉGALITÉ
PROFESSIONNELLE
DIGITALISATION



47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE
Tel. : +33(0)1 53 89 52 52 - Fax : + 33(0)1 53 89 52 53
www.armateursdefrance.org
www.marinemarchande2025.com
@ArmateursFR