



European Harbour Masters' Committee

EHMC

(GRANDS) PORTE-CONTENEUR DANS LES PORTS DE L'EUROPE ET DE L'AFRIQUE DU NORD

8th EHMC *séminaire*

jeudi 28 - vendredi 29 Mai 2015

Grand Port Maritime de Marseille, France

Le séminaire biennal de l' EHMC est un événement sur deux jours qui permet aux Commandants des ports Européens de se rencontrer pour se connaître et échanger sur des sujets d'intérêt commun. La première journée est consacrée à des conférences ayant trait à l'activité portuaire. Le deuxième jour une visite du port et une rencontre informelle avec les acteurs portuaires vous seront proposées.

À l'occasion du séminaire 2015 à Marseille, nous souhaitons pouvoir accueillir nos collègues Commandants de port et leurs adjoints des pays de la Méditerranée et particulièrement ceux d'Afrique du Nord. Vous êtes donc les bienvenus et nous apprécierons votre participation!

Le séminaire EHMC 2015 à Marseille sera centré sur le sujet de l'augmentation rapide et continue des navires porte-conteneurs et les problématiques soulevées pour leur accueil dans les ports, petits et grands.

Inscription: www.harbourmaster.org / Congress & Seminars

Pour les invités des pays du Maghreb, il ne sera pas pris de frais de participation. Sur le site vous pouvez trouver également des informations sur les hôtels, vols et liste de participants.



Programme du jeudi 28 mai

08.15	Portes ouvertes
08.50	Grand Port Maritime de Marseille; "Bienvenue"
09.00 – 09.25	Capt. Amaury de Maupeou, Commandant du port de Marseille-Fos, Direction Capitainerie Sécurité Sûreté, Président de EHMC "L'accueil des grands navires porte-conteneurs à Marseille Fos"
09.25 – 09.50	Mr. Jan Tiedemann, Barry Rogliano Salles/Alphaliner; "Que nous apprend l'étude du marché sur la massification du transport par conteneurs?"
09.50 – 10.15	Mr. Khalid Samir, Harbour Master/Commandant du port Tanger Med, Morocco; "Les opérations portuaires dans le plus grand port d'Afrique, les défis de la Capitainerie"
10.15 – 10.30	Q&A session
10.30 – 11.00	Coffee Break
11.00 – 11.25	Mr. Jean-Francois Rebora, directeur France P&I "Les P&I clubs doivent-ils faire face à une augmentation des dossiers d'avaries suite à l'augmentation de la taille des navires et à la pression sur horaires"
11.25 – 11.50	Le pilotage, port de Marseille "Piloter les plus grands navires dans le port en toute sécurité avec deux pilotes et la mise en œuvre du PPU"
11.50 – 12.00	Capt. Paul O'Regan, Harbour Master of the Port of Cork, Membre de IHMA ExCo et le 2016 Congress Papers' Committee. "Un avant-goût du Congrès IHMA 2016, Vancouver"
12.00 – 12.15	Q&A session
12.15 – 13.15	Lunch
13.15 – 13.45	Mr. Paul Hutchinson, Vaisala/MOWE-IT project; "Améliorer et mieux utiliser les informations météo dans les ports"
13.45 – 14.10	Ms. Susie Alder, UKHO, UK Hydrographic Office "Le nouveau 'Mariners Handbook': quels tirants d'eau maximum fixer dans les ports?"
14.10 – 14.30	Q&A session
14.30 – 15.00	Départ pour le siège de CMA CGM, à pied ou en bus au choix
15.15 – 16.00	Conférence sur les activités de la CMA CGM ; futures constructions, lignes, et l'évolution des alliances entre armateurs conteneurs, CMA CGM Académie
16.00 – 17.00	Conférence avec le commandant responsable du Fleet center, sur son fonctionnement, son but, problématiques rencontrées sur les gros porte-conteneurs. Entrée dans le port vue d'un commandant d'un grand navire
17.00 – 17.30	Retour à l'hôtel/ville à pied ou en bus au choix
19.30	Cocktail et dîner 'Chez Madi', Vieux Port

[15.15 - 17.00] Visite au 'fleet navigation center' de CMA CGM, salle de contrôle et de surveillance d'où la totalité de la flotte CMA CGM est suivie en temps réel, partout dans le monde, 24h/24.

Fondé en 1978 à Marseille par Jacques Saadé, le Groupe CMA CGM est le N°3 mondial et N°1 français du transport maritime par conteneurs. Basé à Marseille, le Groupe CMA CGM rayonne dans plus de 150 pays à travers son réseau de plus de 650 agences, employant plus de 20 000 personnes dans le monde (dont 4 500 en France). Le siège social du Groupe, la tour à Marseille, réunit 2 400 collaborateurs, et CMA CGM est le premier employeur privé de la ville.

Doté d'une flotte jeune et diversifiée de 445 navires, le Groupe CMA CGM dessert 400 ports de commerce sur 521 mondiaux. Il est présent sur toutes les mers du globe avec ses 170 services maritimes. Grâce à cette présence mondiale et ses navires performants tels que le CMA CGM Jules Verne, le groupe transporte chaque année un volume de 12,1 millions d'EVP.



Le programme du jeudi sera diffusé à la fois en anglais et en français par l'intermédiaire de traductions simultanées. Les services de traducteurs sont rendus possibles par la contribution du membre IHMA commercial Phaeros Group.

Les solutions logicielles sont devenues essentielles dans les opérations portuaires d'aujourd'hui. Une application logicielle adaptée pourra augmenter la productivité de votre personnel, permettre de prendre des décisions en toute connaissance de cause et vous donneront un aperçu clair de vos opérations portuaires.

Chez Phaeros nous avons développé un certain nombre d'applications logicielles dédiées aux autorités portuaires et opérateurs de terminaux, allant du système informatique communautaire (y compris la planification des places à quai) à un système de gestion de terminaux multi-usages (y compris la planification des espaces et terrepleins à terre) ainsi qu'un système de facturation. Ces outils ont été mis en place sur de nombreux sites à travers le monde. Ainsi, vous pourriez bénéficier de notre expérience et améliorer vos opérations!



Visitez notre site pour plus d'informations:
www.phaeros.com
ou contactez-nous par mail à **info@phaeros.com**

Vendredi 29 mai, 09.00 - 14.00

Visite en bateau du Port de Marseille. La visite vous permettra de voir les terminaux croisière -Marseille est entrée dans le top 5 pour la croisière en Méditerranée- ainsi que la FORME 10 aux dimensions géométriques exceptionnelles de 465m*85m.

Cocktail/lunch à la station de pilotage aux îles du Frioul, cette station de pilotage est sur un site exceptionnel en baie de Marseille. Nous sommes accueillis dans ce lieu par le président du syndicat des pilotes de Marseille-Fos.

L'archipel du Frioul est constitué de quatre îles, l'ensemble atteignant 200 hectares, situé environ à 4 km au large de Marseille. Cet archipel est constitué des îles de Pomègues, de Ratonneau, du Château d'If et de l'Îlot Tiboulén du Frioul.

Le village où se concentrent les habitations est situé sur l'île Ratonneau. Environ une centaine d'habitants vivent à l'année sur ces îles, enfants, adultes ou retraités, ainsi que des marins vivant sur leur bateau.

Il n'y a pas de voitures sur les îles du Frioul. Le vélo n'y est pas complètement prohibé, mais seulement autorisé dans le village et sur la voie carrossable.





Cet événement du vendredi, est co-parrainé par un membre commercial de IHMA Navicom Dynamics.

Navicom Dynamics conçoit et développe des systèmes de navigation de précision (des unités pilotes mobiles - PPU) pour les pilotes maritimes à travers le monde, pour améliorer la sécurité et l'efficacité.

Les PPU de navicom ont été essayés et testés par les pilotes maritimes dans le monde entier depuis plus d'une décennie et sont actuellement utilisés dans plus de 20 pays à travers le monde pour: les manœuvres d'approche des grands navires en milieu confiné, la navigation de nuit et par visibilité réduite, le pilotage dans les canaux, sont utilisés le FPSO et SPM accostage, et de nombreuses autres applications.

L'équipe d'ingénieurs et de marins de Navicom font évoluer la technologie PPU constamment pour pouvoir fournir aux pilotes, face à de nombreuses situations différentes, des solutions uniques et de technologies très avancées.



www.navicomdynamics.com
pour information:
michelle@navicomdynamics.com

Les intervenants

Capt. Amaury de Maupeou,

Commandant du Port de Marseille-Fos, Direction Capitainerie Sécurité Sûreté, Président de l'EHMC

"L'accueil des grands navires porte-conteneurs à Marseille Fos"

- L'organisation de l'accueil et les critères à respecter pour l'entrée et la sortie des navires les plus grands
- La coopération avec les services portuaires et le VTS: pilotage, remorquage, lamanage; les conditions météo
- Les remorqueurs sont-ils imposés ... résultat d'une recherche menée dans différents ports européens
- Politique d'admission, relations avec les terminaux, guide d'information portuaire

Capt. Amaury de Maupeou est le 'commandant du port' du port de Marseille. Il est titulaire d'un brevet de commandant pour tous les types de navires. Il a une expérience de 18 ans de navigation au long cours dans la marine marchande et de 15 ans dans l'activité portuaire. Au sein de sa direction Amaury dirige plusieurs départements qui emploient au total 220 personnes. Ces départements sont: la Capitainerie, la sûreté et la bathymétrie, réalisant les plans de sondage dans le port.

Mr. Jan Tiedemann

Barry Rogliano Salles/Alphaliner

"Que nous apprend l'étude du marché sur la massification du transport par conteneurs?"

Jan Tiedemann est analyste 'Liner shipping et ports' à Alphaliner, rédacteur en chef d'un bulletin hebdomadaire qui analyse les développements « liner shipping », et d'un moniteur mensuel des indicateurs clés de transport de conteneurs et d'autres statistiques sur les conteneurs. Alphaliner est un cabinet de conseil indépendant au sein de la BRS, le worldwide shipbroker Barry Rogliano Salles, basé à Paris.

Sa présentation donnera un aperçu;

- L'avenir des marchés de conteneurs; quelles tailles de navires seront utilisées, quelles tailles ne le seront plus
- Pourquoi les prévisions faites sur les tailles futures ont-elles échouées
- Comment la taille grandissante des navires impacte les routes choisies; quels ports en bénéficieront, quels ports verront leur trafic baisser
- Quels seront les ajustements essentiels dans les ports, comment la politique d'accueil doit-elle changer
- Quel est l'impact des grands navires sur les rotations?
- Comment les ports peuvent-ils faire face aux pointes de charge induites par des navires de plus en plus grands

Mr. Khalid Samir

Harbour Master/Commandant du port Tanger Med, Morocco

"Les opérations portuaires dans le plus grand port d'Afrique, les défis de la Capitainerie"

Le port Tanger Med est une plateforme portuaire, industrielle et logistique de premier plan sur la rive sud du Déroit de Gibraltar. Entré en service en juillet 2007, le port Tanger Med opère pour et avec les leaders mondiaux des métiers portuaires.

Tanger Med 1 a une capacité de 3 millions d'EVP, portée à 8 millions grâce à Tanger Med 2. L'ensemble, conçu pour recevoir les navires de dernière génération (400m de LOA), est à la fois une plateforme destinée à l'activité mondiale de transbordement et une porte d'entrée sur le Maroc.

En 2014 le tonnage global des marchandises traitées a atteint les 41.671.000 tonnes, le trafic conteneurs réalisait cet année plus de 3 millions d'EVP.

En moins de deux décennies, la capacité des navires porte-conteneurs a triplé. Si ce gigantisme a permis la réduction des coûts d'exploitation et l'amélioration des capacités de service, il pose toutefois un défi, celui de l'accueil de ces navires dans les ports. Les métiers de la Capitainerie et du Pilotage au Port Tanger Med accordent une attention particulière pour le



traitement de ces navires.

- Voici le sujet de la présentation de Mr. Samir, commandant du port de Tanger Med
- Présentation du complexe portuaire Tanger Med
- Préparatifs de la Capitainerie pour L'accueil des mégas porte-conteneurs au Port Tanger Med
- Le Centre de simulation et d'expertise nautique «Tanger Med Marine Simulator». Essais de manœuvrabilités-Aide à la décision
- Les limites d'exploitation du port (longueur admissible, TE, conditions météo...)
- Les défis ISPS pour les ports d'Afrique du Nord

Mr. Jean-François Rebora Directeur France P&I

"Les P&I clubs doivent- ils faire face à une augmentation des dossiers d'avaries suite à l'augmentation de la taille des navires et à la pression sur horaires"

France P&I agit comme correspondant pour les souscripteurs de la coque et P&I Clubs dans toute la France et dans les pays Africains francophones. Plus précisément, France P&I, basée à Paris, est une société de services spécialisée dans la prévention, le conseil et l'analyse juridique/contractuelle, ainsi que le traitement des contentieux maritimes de toutes sortes pour le compte d'opérateurs maritimes français et étrangers, les assureurs maritimes et P&I Clubs. Fondée il ya près de 15 ans et composé avec des juristes avec une forte expérience et maîtrise des lois maritimes françaises et anglaises, France P&I est le seul fournisseur de services français offrant externalisation juridique spécialisé en droit maritime et de droit des transports.

A l'occasion du séminaire EHMC, France P&I Directeur Jean-François Rebora répondra aux questions suivantes:

- Est-ce que les réclamations pour dommages subit dans les ports augmentent ou diminuent au fil du temps?
- Est-ce que les opérateurs de lignes et les ports doivent craindre une augmentation des primes P&I dommages en raison de la croissance des tailles de navires, ou des contraintes sur le temps alloué aux escales
- L'augmentation de la taille des navires occasionne-t-elle une augmentation des accidents corporels à bord (coupées...)?
- La diminution du nombre de marins à bord implique t 'elle une augmentation des déclarations d'incidents?
- En est-il de même pour depuis l'utilisation de l'ECDIS?

Le pilotage, port de Marseille

"Piloter les plus grands navires dans le port en toute sécurité avec deux pilotes et la mise en œuvre du PPU"

L'utilisation de la PPU, portable pilot unit; un système de positionnement très précis utilisé par le pilotage pour le chenalage et l'accostage des gros navires dans le port. Dans le cas des gros conteneurs il y a 2 pilotes embarqués; un pour la manœuvre, l'autre pour l'installation et l'interprétation du PPU.

Quelles sont les demandes et attentes des capitaines de gros navires: tirant d'eau, pied de pilote, mouillage, information nautique etc.

Le pilotage possède également un simulateur de manœuvre, sur lequel peut être 'joué' dans des conditions très proches du réel les manœuvre des gros navires porte-conteneurs ou paquebots.

- Comment sont conçues ces simulations ?
- Quelles sont les leçons et enseignements tirés de ces simulations ?
- Quelle utilité pour les capitaines des gros navires ?

Le syndicat des pilotes de Marseille-Fos compte 44 pilotes et 58 salariés. Cinq pilotes sont affectés avec Nice, Cannes et Villefranche-sur-Mer. Les autres travaillent pour deux tiers à Fos et un tiers à Marseille.

En 2011 le syndicat a inauguré son simulateur qui sert entre autre comme outil de formation et d'entraînement des pilotes.

Le syndicat des pilotes de Marseille-Fos est le seul au monde à concevoir et construire ses propres pilotines.



Son chantier naval privé est situé sur l'étang de Berre. Cette année-ci le chantier a construit la "Morgiret", une pilotine de 17 mètres. La station compte lancer deux nouvelles constructions simultanées l'année prochaine.

Les pilotines, ayant une durée de vie de dix ans, sont construites pratiquement une par an. À ce jour, la flotte des stations de Marseille-Fos comprend quatre vedettes de 17 mètres et sept de 12 mètres.

Capt. Paul O'Regan

Harbour Master du Port de Cork, ExCo membre de IHMA et du 2016 Congress Papers' Committee

"Un avant-goût du Congrès IHMA 2016, Vancouver"

Quelles propositions pour le Congrès IHMA 2016 à Vancouver? Paul O'Regan parlera du thème du Congrès 'Agrandissement des ports- les défis'. Les propositions d'interventions reçues à ce jour sont-elles incitatives pour les commandants de ports et les industriels du milieu portuaire? Le comité en charge de la sélection des interventions a conçu le thème afin qu'il soit en adéquation avec les préoccupations des commandants des ports mondiaux, de acteurs de la chaîne portuaire et des sociétés travaillant dans et pour les ports quel que soit leurs tailles. Va-t-il réussir, un petit point sur l'avancement à ce jour ?

La ville de Vancouver est élue 'la plus agréable à vivre du monde' une distinction donnée huit fois depuis le début du siècle!

Mr. Paul Hutchinson

Vaisala / Projet MOWE-IT

"Améliorer et mieux utiliser les informations météo dans les ports"

L'augmentation de la taille des navires a des conséquences pour tous les ports en termes d'exploitation et de sécurité. Les prévisions météorologiques deviennent plus importantes, ainsi que leurs conséquences sur la politique d'accueil. Pour avoir de bonnes prévisions météorologiques, les mesures elles-mêmes doivent être fiables et précises.

Spécialiste en sciences appliquées, Paul Hutchinson va nous faire part de son expérience de 30 années dans les prévisions météorologiques. Il va nous expliquer comment le commandant du port ou autorités portuaires vont mettre à profit ses prévisions, comme aide à la décision pour les mouvements des navires dans le port. Son intervention portera sur:

- L'information des prévisions météorologiques doit-elle être améliorée et pourquoi?
- L'importance de la connaissance des vents locaux pour l'accueil de navires de plus en plus grands
- L'information météorologique et les accidents dans les ports liés au vent
- Comment un Commandant de port peut-il contribuer aux changements? Comment définir son rôle dans les prévisions météorologiques et leurs diffusions?
- Est-ce la légende du capitaine de port qui diffuse des prévisions météorologiques en "regardant par la fenêtre" existe toujours (us et coutumes locaux)
- Comment mesurer correctement le vent, quels sont les types de capteurs disponibles sur le marché
- Recommandations pour l'utilisation de "cartes météo" dans les ports

Vaisala est une société spécialisée dans les observations météorologiques lors des opérations maritimes en mer, à bord et à terre. L'objectif de MOWE-IT est d'identifier les meilleures pratiques existantes et de développer des méthodologies pour aider les opérateurs de transport, les autorités et les utilisateurs de système de transport pour atténuer l'impact des catastrophes naturelles et des phénomènes météorologiques extrêmes.

Ms. Susie Alder

UK Hydrographic Office (UKHO)

"Le nouveau 'Mariners Handbook': quels tirants d'eau maximum fixer dans les ports?"

Le Bureau hydrographique du Royaume-Uni est le premier éditeur mondial de publications et de services nautiques pour la marine marchande. Publié par le UKHO, le 'ADMIRALTY Mariners Handbook' est le guide le plus connu des navigateurs et couvre les principaux aspects de la navigation; cartes, les opérations et règlements, les marées, les courants et les caractéristiques de la mer, de la météorologie de base, navigation dans les glaces, les dangers et autres restrictions à la navigation, les principaux éléments du système de balisage de l'AISM.



La dernière édition, publiée en Mars 2015, a pour la première fois de son histoire, une section dédiée aux opérations portuaires. Cette section contient les nouvelles définitions de profondeurs et les restrictions qui en découlent. La terminologie qu'elle propose aidera à harmoniser les opérations entre les flottes et les ports, ainsi que des bureaux hydrographiques et les charter parties. Avec ces définitions, un commandant de port peut communiquer les tirants d'eau maximaux admissibles sans ambiguïté aux navires qui entrent au port.

Lors de son intervention Susie nous expliquera:

- Comment le nouveau 'Mariners Handbook' peut-il contribuer à aider les commandants de port dans la politique de fixation du tirant d'eau maximal admissible?
- Quels sont les nouveaux termes et comment s'inscrivent-ils avec les définitions de l'OHI?
- Comment le IHMA a été impliqué dans le contenu du 'Mariners Handbook'?
- Ce qui différencie la nouvelle édition des éditions précédentes?

biggest container vessels simulator
 Harbour Masters pilots simulation port call weather conditions pilots admission policies feeder vessels
 short sea shipping North African ports European ports wind catch

Les adresses

IHMA ExCo, Mercredi

14.00 – 16.00

Capitainerie

12 Rue Saint-Cassien

Point de rencontre

le mercredi soir 20h00

(réunion informelle)

Intercontinental Marseille – Hotel Dieu

“Bar le Capian”

1, Place Daviel

2-3 min. walk from the Vieux Port

Séminaire lieu

le jeudi 28 May

8h50

(portes ouvertes 8h15)

Grand Port Maritime de Marseille

GPMM Business Headquarters

Salle du Conseil, 5ème étage

23 Place de la Joliette

CS 81965

13226 Marseille Cedex 02

Cocktail, diner jeudi soir

19h30

Chez Madi les Gallinettes

138 Quai du Port (Vieux Port)

Point de rencontre

Visites du vendredi 9h00-14h00

A l'étude. En attente de devis

IHMA membership information:
<http://www.harbourmaster.org/ihma-membership.php>



**International Harbour
Masters' Association**

PO Box 3111
Lancing
BN15 5BQ
UK

Téléphone:

+44 1903 218269

E-mail:

secretary.ihma@harbourmaster.org

**European Harbour
Masters' Committee**

PO Box 6622
3002 AP Rotterdam
The Netherlands

Téléphone:

+31 10 252 1973

E-mail:

romers.ehmc@harbourmaster.org

