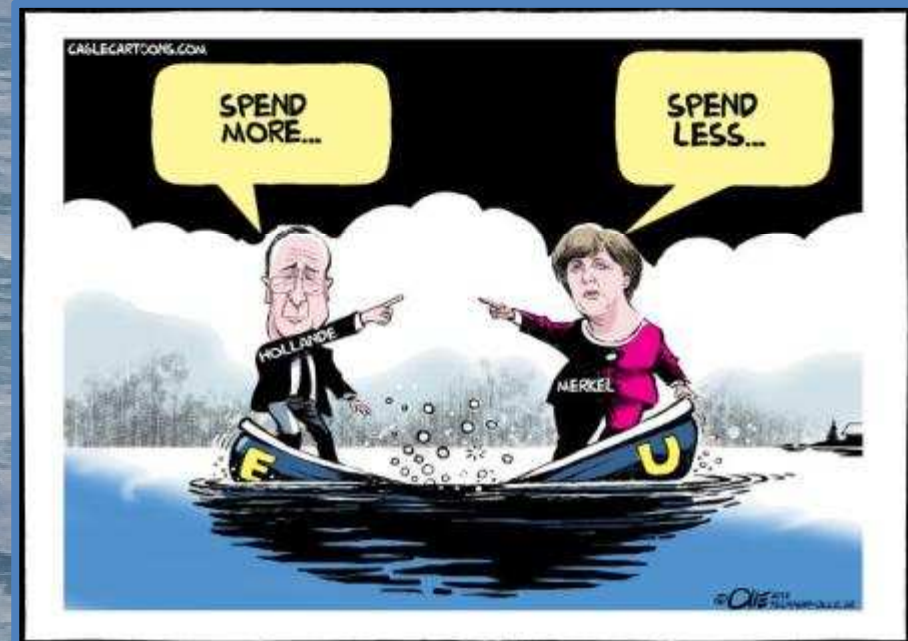
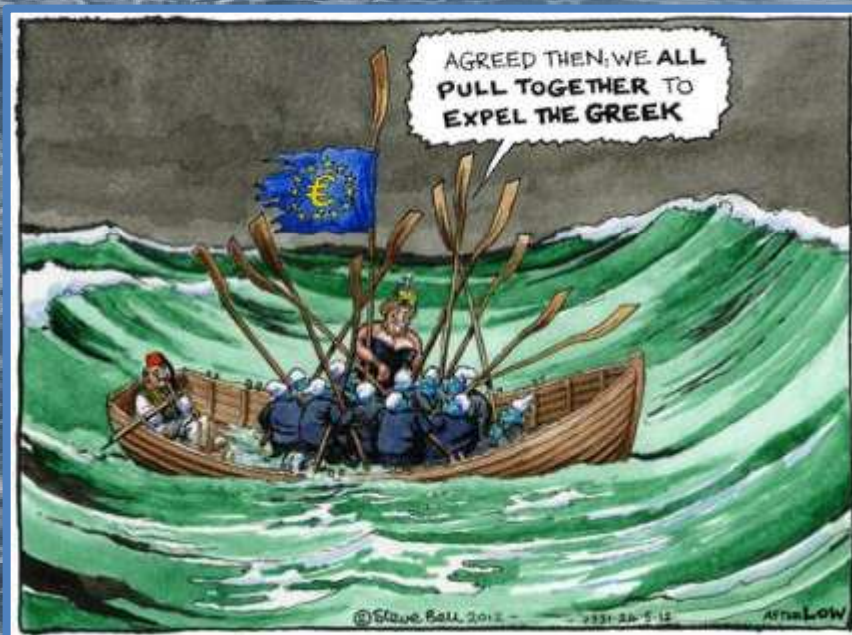


**Assemblée générale
du
Syndicat des Armateurs
et Consignataires de
Navires
du port de Bordeaux**

25 juin 2012

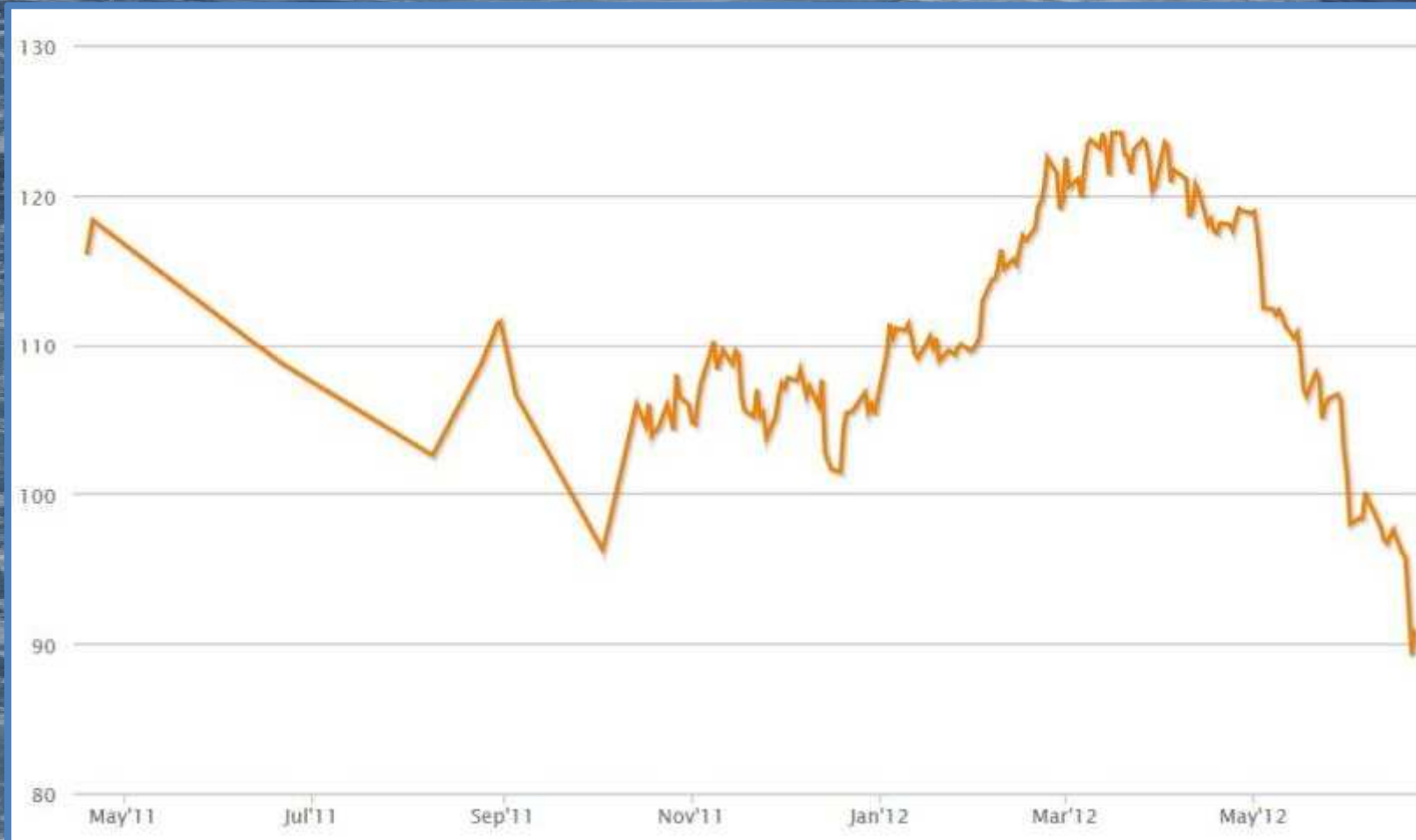
Un contexte incertain



Les indices: BALTIC DRY INDEX

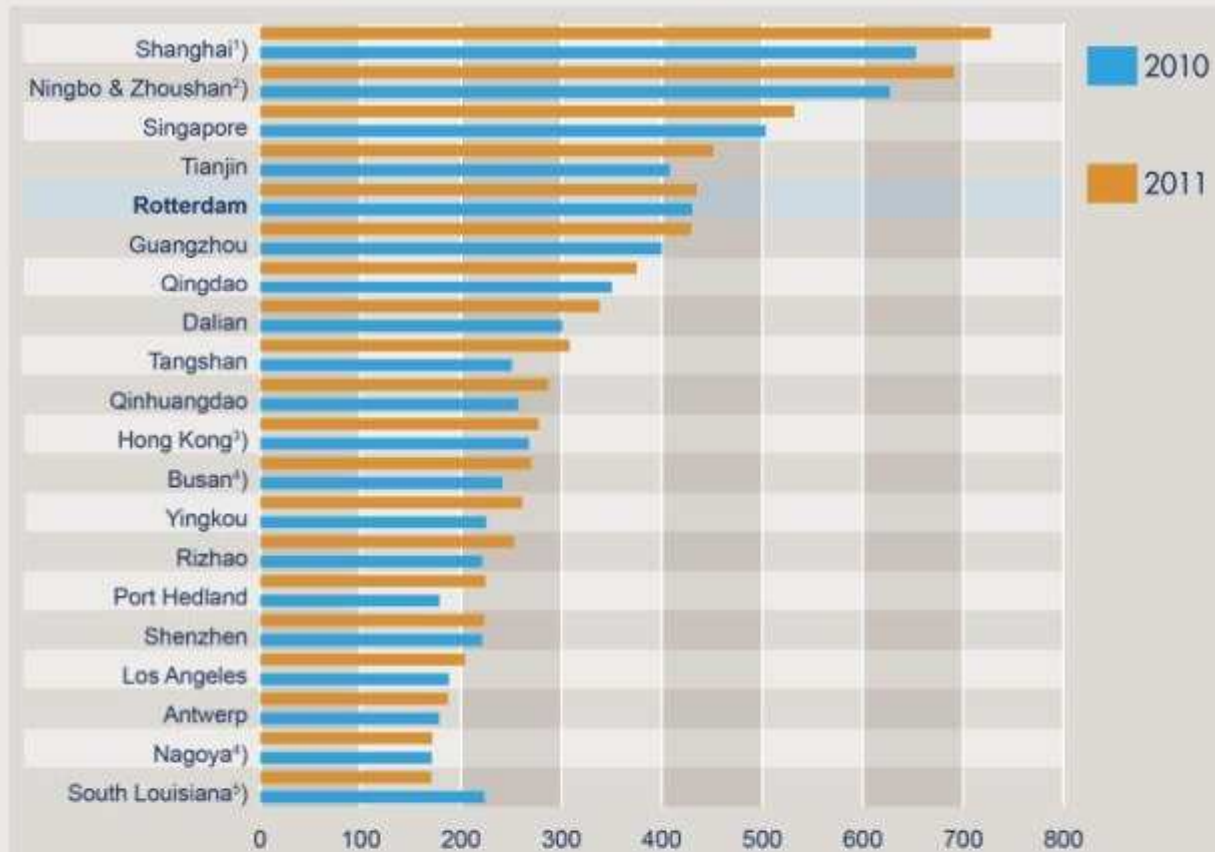


Les indices: Pétrole



Les grands ports mondiaux

TOP 20 WORLD PORTS

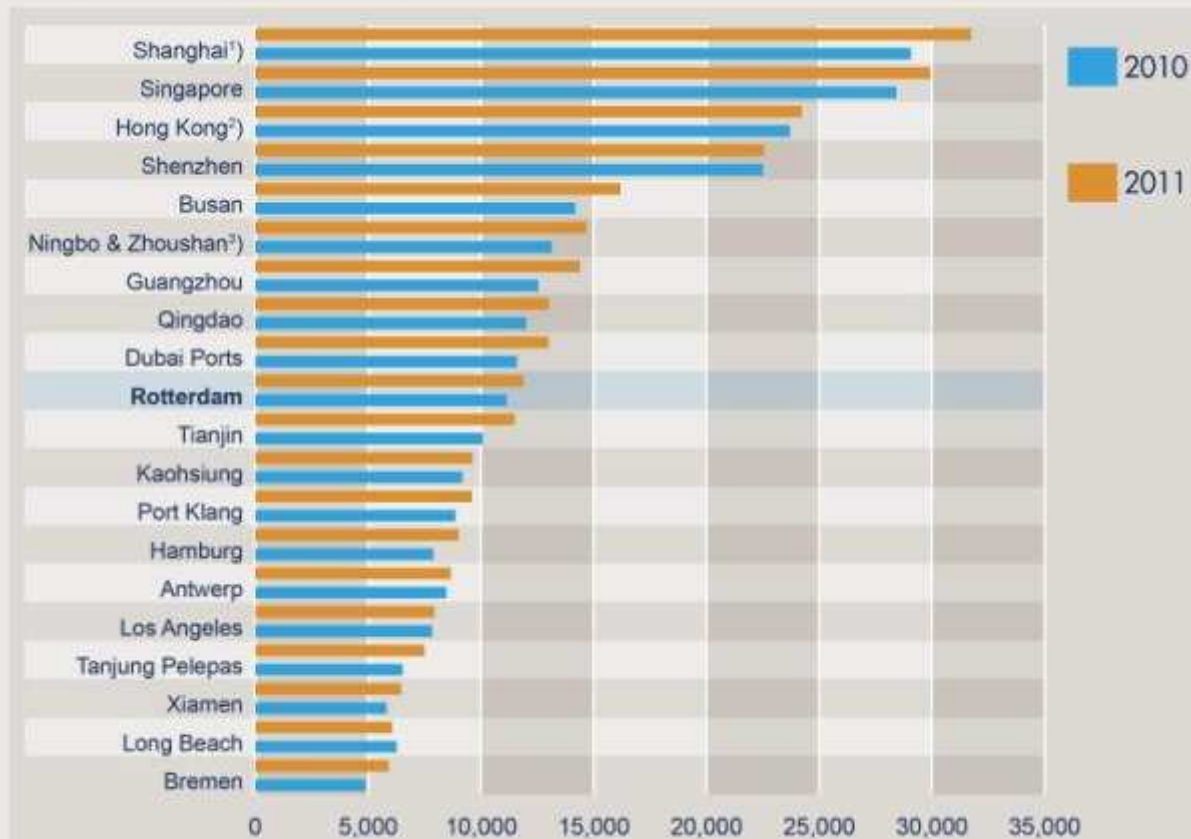


Gross weight x 1 million metric tons; ¹⁾ Including domestic trade; ²⁾ Ports combined in 2006;
³⁾ Including river trade; ⁴⁾ Converted from freight ton to metric ton;
⁵⁾ Converted from short ton to metric ton

Source: Port Authorities

Les grands ports mondiaux

TOP 20 WORLD CONTAINER PORTS



Number x 1,000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)

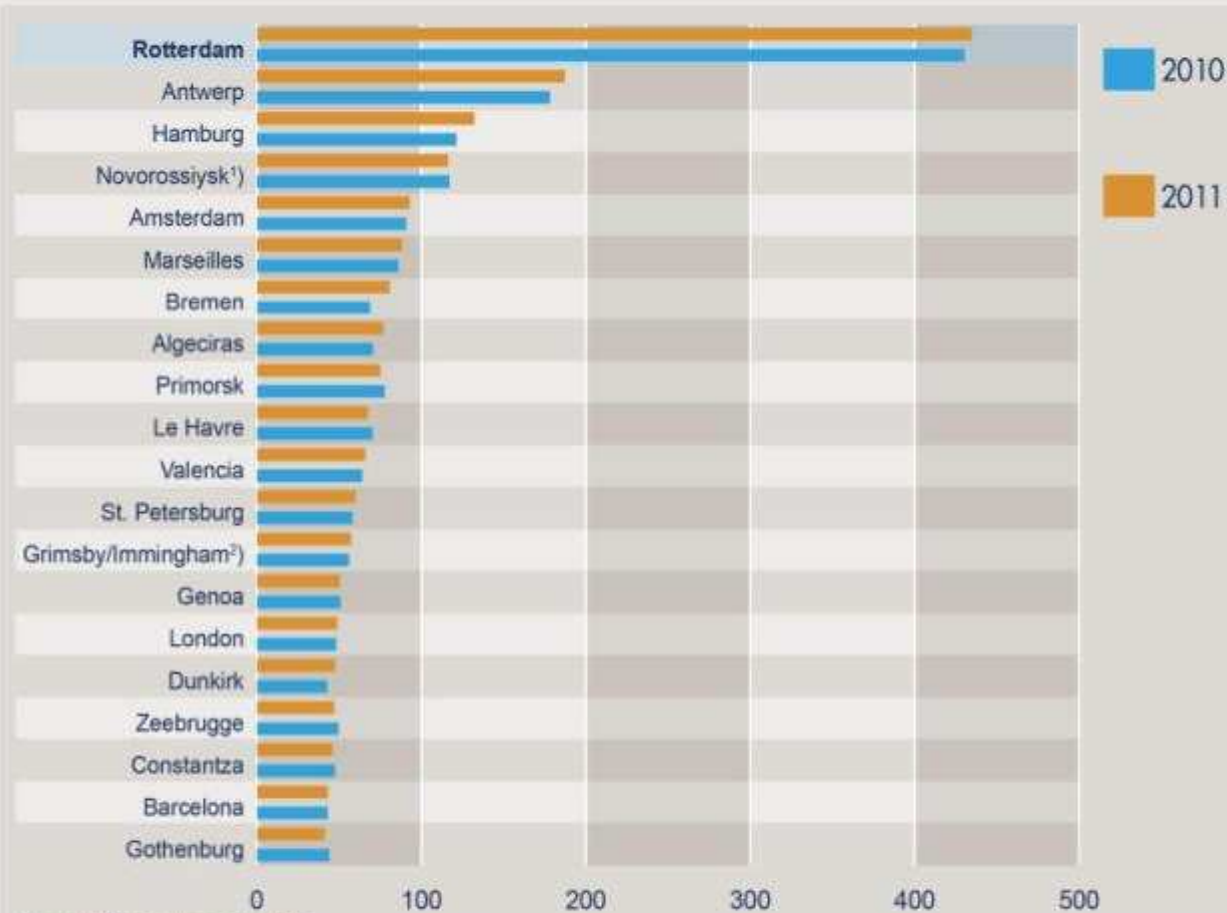
¹⁾ Including domestic trade; ²⁾ Including river trade.

³⁾ Ports combined in 2006

Source: Port Authorities

Les grands ports européens

TOP 20 EUROPEAN PORTS

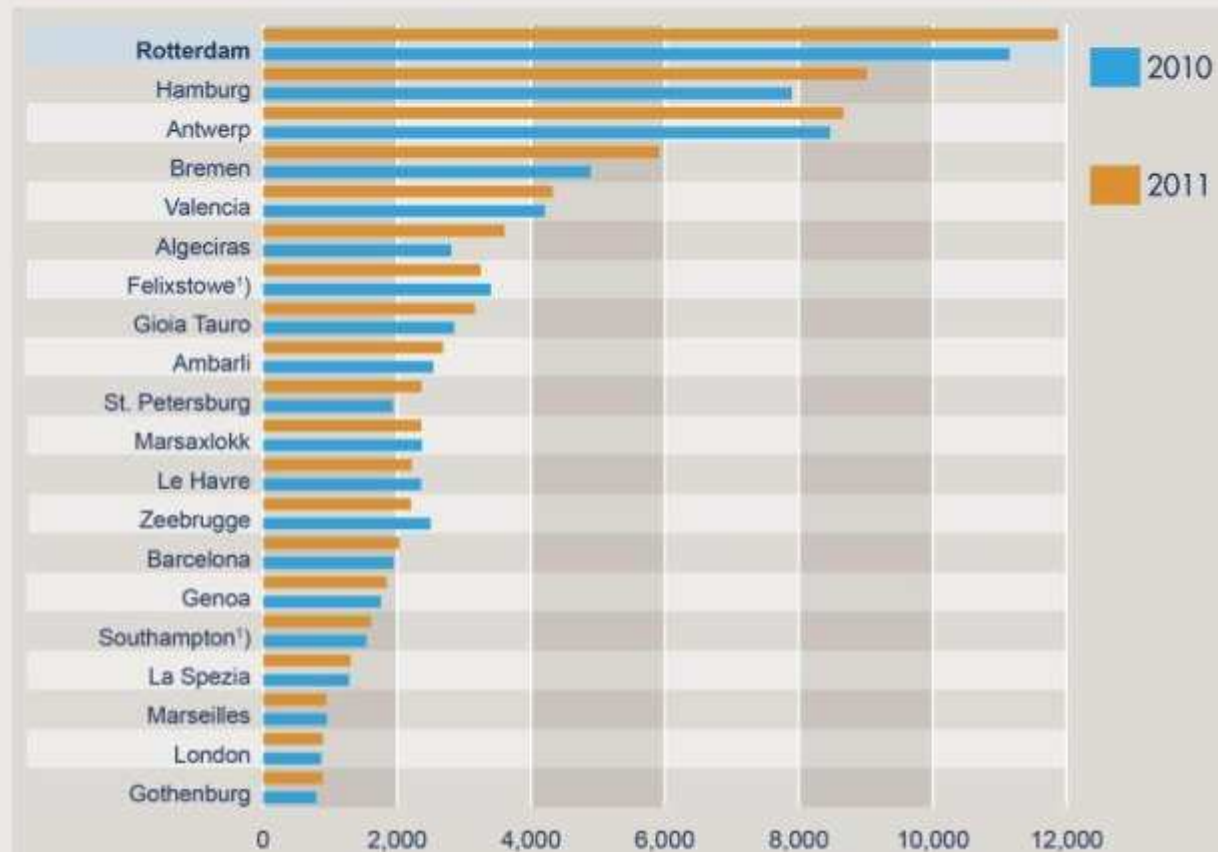


Gross weight x 1 million metric tons
¹⁾ Including Caspian pipeline Consortium Marine Terminal
²⁾ 2011 Provisional figures (Department of Transport)

Source: Port Authorities

Les grands ports européens

TOP 20 EUROPEAN CONTAINER PORTS



Number x 1,000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)
¹⁾ 2011 Provisional figures (Department of Transport)

Source: Port Authorities

Un nouveau paquet portuaire européen



EUROPEAN COMMISSION - PRESS RELEASE

Transports: la Commission européenne va présenter un nouveau paquet de mesures pour les ports en 2013

Bruxelles, le 8 septembre 2011 - Lors de sa visite du port de Rotterdam aujourd'hui, Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a annoncé son intention de présenter en 2013 une série de propositions visant à aider les ports à rester compétitifs et à soutenir l'énorme potentiel de croissance du secteur portuaire. Le vice-président a souligné son intention de présenter des mesures comprenant: un soutien à la réduction des formalités administratives dans les ports, des propositions visant à améliorer la transparence du financement des ports, ainsi que des propositions de mesures concernant les services portuaires. En tant que membre de la Commission européenne responsable des transports, Siim Kallas a félicité le port de Rotterdam pour son rayonnement, ses excellents résultats et sa capacité à s'adapter au changement. Il a toutefois mis en évidence les grands défis auxquels sont confrontés des centaines de ports maritimes en Europe et la nécessité de créer des conditions réglementaires appropriées pour permettre aux ports de prospérer.

Le vice-président Siim Kallas a déclaré: «Les ports sont un moteur de développement économique et des sources de prospérité pour nos villes, régions et pays. Mais, dans les 20 années à venir, nos centaines de ports maritimes seront confrontés à d'énormes défis en ce qui concerne la productivité, les besoins d'investissements, l'emploi et l'intégration avec les villes et régions portuaires. Ma visite à Rotterdam cette semaine renforce ma conviction que nos ports ont un potentiel phénoménal de croissance dans les années à venir mais que nous devons éliminer les goulets d'étranglement qui freinent leur développement et mettre maintenant en œuvre une politique plus cohérente en matière d'infrastructure portuaire et maritime. J'ai l'intention de présenter en 2013 des propositions pour le secteur portuaire.»

Aujourd'hui à Rotterdam, le vice-président Kallas a souligné la nécessité d'agir dans trois domaines:

1. Mesures concernant les services portuaires

«Il est crucial, par exemple, de veiller à ce qu'il y ait un environnement concurrentiel et ouvert pour les prestations de services portuaires afin que les ports maritimes puissent s'adapter aux nouvelles exigences économiques, industrielles et sociales.»

2. Appui aux mesures destinées à réduire encore les formalités administratives dans les ports

«Il faut que nous aidions les ports à rester compétitifs en réduisant encore les formalités administratives; le projet pilote 'Ceinture bleue' ('Blue Belt'), programme prioritaire qui étudie de nouveaux moyens pour faciliter le transport maritime à courte distance, contribue déjà à réduire les formalités administratives dans les ports.»

3. Propositions destinées à améliorer la transparence du financement des ports

«Nous devons améliorer la transparence du financement des ports pour éviter les distorsions de concurrence et voir exactement où vont les deniers publics. Les investissements privés, qui sont vitaux pour la croissance du secteur portuaire, seront ainsi encouragés.»

Prochaines étapes

Comme annoncé aujourd'hui par le vice-président Kallas, une conférence sur l'avenir des ports européens se tiendra en 2012. Après une consultation des parties prenantes et une analyse d'impact approfondie, la Commission européenne présentera en 2013 des propositions pour le secteur portuaire.

Contexte

La visite du vice-président Kallas au port de Rotterdam aujourd'hui s'inscrit dans le réexamen par la Commission, annoncé dans le Livre blanc sur les transports publié en mars 2011, du cadre législatif applicable aux ports de l'Union européenne. Le réexamen porte sur les défis et les perspectives qui se présenteront aux ports d'ici à 2030.

Pour les ports, l'objectif est d'assurer le fonctionnement harmonieux du marché des services portuaires et de créer les conditions nécessaires pour que le réseau européen de transport puisse faire face à la croissance attendue de la demande en 2020-2030. Étant donné que la situation économique a fortement changé, il y a lieu également de réexaminer la stratégie qui consiste à privilégier les mesures non contraignantes («soft law»). Les ports sont les principaux points d'entrée du réseau et peuvent contribuer dans une large mesure à réduire les émissions de CO₂ imputables aux transports. Ils offrent des possibilités non exploitées de création d'emplois et de stimulation de l'économie.

Le port de Rotterdam est le plus grand port d'Europe et le quatrième port du monde, avec 430 millions de tonnes de marchandises traitées. Rotterdam n'est pas seulement un port de transit; c'est également un vaste complexe industriel qui contribue à la croissance économique et procure des emplois à plus de 86 000 personnes, dans le port et dans des entreprises connexes.

Efficiency and quality of port services in the EU



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT
Directorate B - European mobility network
Unit B.3 - Ports & Inland navigation

Brussels, 24 January 2012
D(2012)

TO WHOM IT MAY CONCERN

Subject: Impact Assessment Study on "Measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU"

By means of this letter, the undersigned confirms that the Directorate General for Mobility and Transport of the European Commission has asked a consortium of consultants formed by:

- *PricewaterhouseCoopers (PwC) EU Services EESV (main contractor) and*
- *NEA (a consultancy company part of PANTELA BV group)*

to conduct a study aimed at supporting an impact assessment on measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU.

The research will be conducted during the period January 2012-October 2012. The terms of reference of the study are available on request.

The consultants will require a great deal of detailed facts and business' independent opinions, which both the consultants and the European Commission undertake to treat with the degree of discretion commensurate with information of that nature.

Any assistance which your Organisation may be able to render will be highly appreciated.

For any question related to this study, please contact Mr. Bernardo Urrutia (+32 2 295 85 53, e-mail: bernardo.urrutia@ec.europa.eu) or Mr. Pieter De Meyer (+32 2 298 83 07, e-mail Pieter.de-meyer@ec.europa.eu), policy officers in my Unit following this file.

Yours sincerely,

Dimitrios Theologitis
Head of Unit

Efficiency and quality of port services in the EU

Survey: Port operators

**Stakeholder consultation:
Port service operators**

Instructions

CONTENT:
The first section identifies the respondent's organisation. In the next part you will be asked to identify port challenges and define the quality level of specific port services. The third part focuses on labour, while the fourth one on competition in the port service market. Then a section on market access delineates the freedom in the port market and the presence or lack of performance indicators. After, you will be addressed a few questions on transparency in the port charges and to evaluate the current capacity of the terminals of the port. Finally you will be asked to predict the future development of the European port business.

If other people in your organization can answer about ports or issues that are outside of your own scope, please forward the questionnaire (or its link) to them as well.

PRACTICAL INFORMATION:
Most questions are equally posed to all stakeholders' groups and, therefore, include the full list of services. We understand some may not be of any interest or relevance to you. We therefore please you to answer only to those questions concerning services you consider relevant and for which you reached enough experience to provide information on.

Please remember that you can save your progress and continue at another time. A button on the bottom of the page will send to you a e-mail address a link that leads you directly where you were before leaving the questionnaire.

Please be aware that you cannot get back to previous questions to which you have already answered (or left blank). In case of mistakes you must restart the whole process or write it down on a comment box when available.

If you want to have a look at the questionnaire before starting it, you can see the PDF preview by clicking on the icon. Be aware that some of the questions reported in the PDF document might not be displayed in this survey depending on the answers you provide.


Port service operators questionnaire.pdf

CONFIDENTIALITY:
The information collected will be regarded as confidential and PricewaterhouseCoopers/MEA will not disclose the information provided by respondents to anyone apart from the own personnel involved in the processing of the data you provide.

The opinions expressed will be presented in a highly aggregated without exposing any particular port, organisation, company, name or cases.

CONTACTS & SUPPORT:
Requests for further information about the project, or clarifications of the questionnaire, can be obtained from:

II.1 Port organisation

16. Which of the following challenges related to port organisation is the port confronted with?

- Insufficient capacity / autonomy of the Port Authority to deal with unexpected events (either natural or man-made)
- Insufficient integrated information services (single window for information)
- Insufficient synchronisation of information systems with other ports
- Insufficient coordination of the different port services
- Insufficient control and monitoring of the overall quality of the port services provided within the port area
- The fact that port charges are set in a non-transparent or discriminatory way and don't reflect the cost of the infrastructures and/or of the service provided (lack of financial autonomy)
- Insufficient level of security for goods
- Insufficient level of safety and/or security for passengers
- Insufficient level of safety and/or security for workers / seafarers
- Insufficient capacity to absorb traffic growth (congestion)
- None
- Other

17. Please, comment on how these challenges affect the efficiency of this port and what are the reasons for the fact that these challenges have not been solved. Present your considerations on how the situation can be improved.

II.2a Pilotage services

18. Which of the following challenges affect the port in relation to pilotage services?

- Insufficient quality (in terms of availability, reliability, flexibility, speed, security or sustainability)
- Lack of pilotage services
- None (please skip next questions and go to next page)
- Other

19. In case you have encountered organisational challenges concerning pilotage services, please indicate if they are due to any of the following causes related to market access and transparency, specifying whether the challenge concerns insufficient quality, price or other issues (as indicated in the previous question). In case you think the cause does not apply, please leave blank.

La piraterie



http://www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/hcop_2011_version1.4.pdf

Quelques évènements maritimes...

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE **DU CABOTEUR FLUVIO-MARITIME** **UNION NEPTUNE** **SURVENU LE 22 JUILLET 2011** **AU LARGE DE L'ÎLE D'OLÉRON**



Photo : Préfecture Maritime de l'Atlantique

22/07/11



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Page 1 sur 40

Néanmoins, les éléments transmis par l'armateur (rapport du capitaine et manifeste de la cargaison) indiquent :

1. que de fortes pluies sont tombées pendant les deux dernières heures du chargement ;
2. que le navire a appareillé de Bassens sans qu'aucun signe avant-coureur ne soit perceptible ;
3. que le capitaine a agi conformément aux bonnes pratiques dès qu'il a eu les premières inquiétudes.

Les deux premiers points sont corroborés par le relevé de pluviomètre et par le rapport du pilote qui a senti le navire au départ de Bassens.

Cependant, compte tenu de « l'historique » de la cargaison, il est étonnant que le chargement du navire se soit poursuivi, en fin de shift, malgré la pluie, d'autant que l'appareillage n'était prévu que le lendemain midi.

La non-interruption des opérations commerciales pendant une période où la pluie était persistante constitue un **facteur déterminant** entraînant un « changement d'état » d'une partie de la cargaison.

7 RECOMMANDATION

Le CESM recommande à l'armateur :

De faire en sorte que les capitaines aient à leur disposition les caractéristiques des produits transportés, ainsi que les conditions de chargement qu'il convient de respecter.



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Page 15 sur 40

Quelques évènements maritimes...



Significant salvage claim: French fishing vessel Yemoupee tugged Costa Concordia to MAFB in the Seychelles.

Costa Cruises in fresh salvage woes

French fishing vessel could file \$1.3m Costa Concordia salvage claim

By M. Mason

AS IT struggles to resolve the Costa Concordia casualty, expected to be the shipping industry's most complicated salvage case yet, Costa Concordia may now face significant salvage claims for its shipwrecked Costa Concordia, which caught fire in the Indian Ocean.

Depending on the terms of its contract, French fishing vessel Yemoupee may have the right to claim more than €1m (\$1.3m) for towing Costa Concordia into the port of Victoria on Mahé in the Seychelles last week.

According to salvage experts, the reward will be determined by the value of the ship, the fact that passenger goods were saved, the time taken for the rescue and the technical merits involved. International Salvage Union general manager John Noble said the fishing boat was equivalent to a salvage tug, although much would depend on whether it had signed a formal salvage contract.

"The easiest option would be the Lloyd's open form but the owners may have tried to insist on a day rate because in this would be quite a lot cheaper," Mr Noble said.

"If there was no contract agreed,

then the fishing vessel is the common law salvor and can make a substantial claim to court."

Mr Noble said that if a day rate had been negotiated then the case would be straightforward. Under an LOF, the parties could reach an agreed settlement or go to arbitration. In the latter case, the settlement would be agreed by arbitrators under Article 13.1 of the 1980 Salvage Contract.

ISU secretary-general Mike Lacey said that LOF arbitration would be held in London. However, a common

"The fishing vessel is not a professional salvor and will not be awarded on the same basis. Whether it will be €1m is another matter"

Mike Lacey, ISU secretary-general

law contract would offer several options. Arbitration could take place where the services were rendered in the Seychelles, in France where the fishing vessel is flagged, in Italy where Costa Concordia is registered or in London, if both parties agree to hold the arbitration based on a private arbitration.

"The vessel is obviously very valuable," Mr Lacey said.

"The fishing vessel is not a professional salvor and will not be awarded on the same basis. Whether it will be €1m is another matter. There is

no fixed nature in salvage arbitration so it may vary much depend on the decision of the court.

"It is also refused to hand over to the two tugs then that will not help if case, but it did what was required as well therefore get awarded."

Meanwhile, it is still unclear how Costa Concordia, valued at \$200m, will be salvaged. The latest update from Costa Concordia's oil salvor-fee contractor on March 3 when the firm said had completed the discharge of heavy fuel oil, diesel oil and sludge from its double bottom tanks.

"Weather permitting, the cruise barge Meloria will now be moved forward in her moorings in between the stabilisers and the large damaged area," Sudd said.

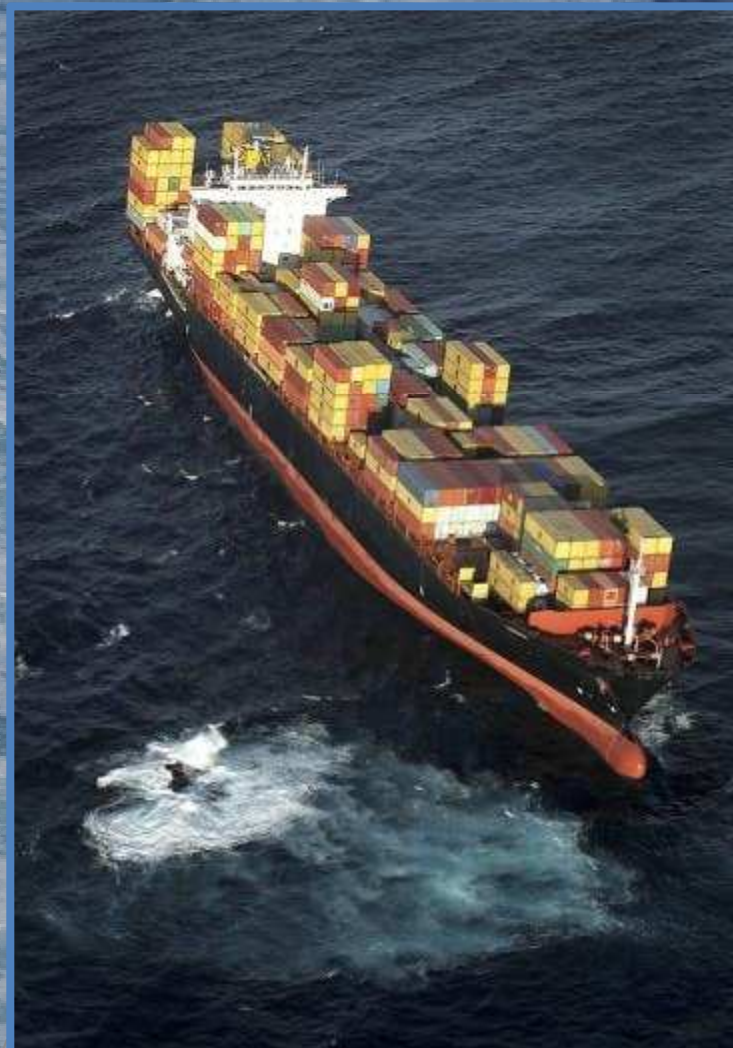
"An access hole will be created in the hull to allow the divers to enter to engine room spaces where the settling and service tanks are located.

"Once the corrections have been installed, the contents will be transferred to the offloading tankers. Thereafter the contents of the sewage tanks will also be pumped out of the ship."

The salvage companies are bidding for the Costa Concordia contract and will submit their proposals to Costa Concordia at the beginning of March.

Experts have predicted that the most complicated marine salvage operation in history will cost hundreds of millions of dollars. ■

www.breitbart.com/usa



Quelques évènements maritimes...



The Most Expensive Rock In World History

Assemblée générale SAGN 25 juin 2012

Un grand chantier portuaire: Dunkerque LNG...



**NON
AU TERMINAL METHANIER
A DUNKERQUE**

SEVESO +1

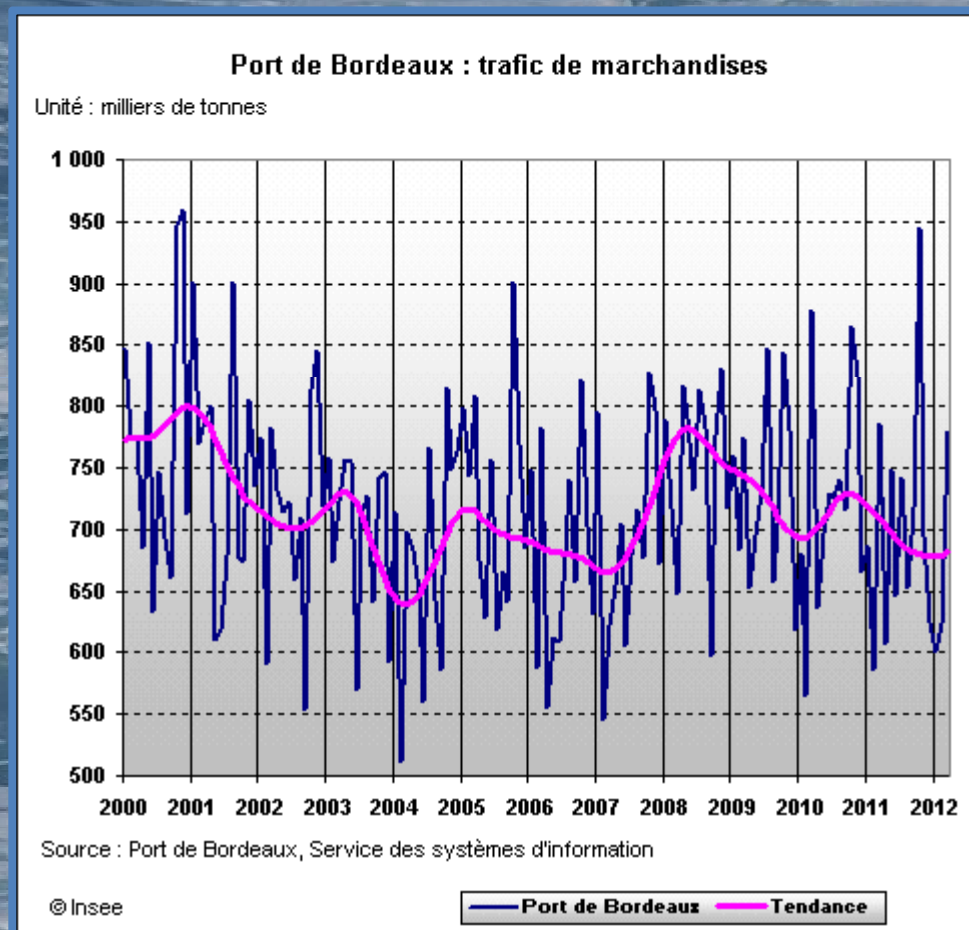
NATURE -1

= 0

Signez la petition



Le port de Bordeaux en 2011 : 8,4 millions de tonnes contre 8,7 en 2010



La réforme portuaire

12 | Gironde

« Des cars pas adaptés pour les handicapés »

BUS-PLAGE Des personnes handicapées dénoncent le manque de cars estivaux adaptés



Joël Solari, conseiller municipal bordelais délégué aux handicapés : « Les personnes handicapées ne peuvent pas profiter des plages océanes méditerranéennes ».

Les deux postes de bus-plateau, mis en place par le Conseil général, en période estivale, ne sont pas adaptés. Les 20 lignes reliant Bordeaux et des communes de la Gironde direction de la Côte océane, se sont organisées à partir du 1er juillet jusqu'au 4 septembre.

« Une fois, pour les handicapés bordelais, de pointer du doigt l'insuffisance du nombre de lignes adaptées à destination des plages méditerranéennes. Là où il y a des bus-plateaux, il y a des handicapés », dit Joël Solari, conseiller municipal délégué aux handicapés et responsable des plages océanes méditerranéennes. « Les personnes handicapées ne peuvent pas profiter des plages océanes méditerranéennes. Elles ne peuvent pas profiter des plages océanes méditerranéennes », dit Joël Solari, conseiller municipal délégué aux handicapés et responsable des plages océanes méditerranéennes.

Mise aux normes en 2015
« Les autobus ont des directions des phares adaptées aux handicapés mais ils ne sont pas adaptés », dit Joël Solari, conseiller municipal délégué aux handicapés et responsable des plages océanes méditerranéennes.

LES CARS EN CHIFFRES
90% est le nombre de communes gironnaises qui participent au financement des bus-plateaux.

60 000 € est le budget attribué par le Conseil général au dispositif cette année.

13 000 € est le nombre de véhicules qui ont profité de ces autobus pendant l'été 2010.

2 € est le prix en euros dont bénéficie les familles et les jeunes de moins de 20 ans.

Vendredi 10 en cadeau !!

Kawasaki
CROSS - JET - ROUTE - CUSTOM

2 Jours d'essai

20 motos à l'essai

LOUIT MOTO
RÉSÉRVATION - ERIC

3, rue Gutenberg
Mérignac
kawasaki-merignac.com

Le port dans l'impasse

BASSES Faute d'accord sur la réforme de la manutention, le vide juridique met le port à l'arrêt



Michel Montel, secrétaire général de la CGM (CGM) : « La réforme de la manutention est en impasse juridique ».

Depuis une semaine, le port de Bordeaux est à l'arrêt. Pas de navires, pas de marchandises, pas de personnes. Le port est en impasse juridique. Une situation qui a été créée par la réforme de la manutention des ports de Bordeaux. La réforme de la manutention des ports de Bordeaux est en impasse juridique. Une situation qui a été créée par la réforme de la manutention des ports de Bordeaux.

Une réunion administrative
Où les représentants des gruyers et des gruyères se réunissent pour discuter de la réforme de la manutention des ports de Bordeaux.

13 | Gironde

François Deluga se présentera sur la 9^e circonscription

LÉGISLATIVES Le député de la 8^e choisit le Sud-Gironde pour autant quitter le Bassin où il est maire



François Deluga, maire de Tech et député de la 8^e circonscription, se présente sur la 9^e circonscription.

Le maire socialiste du Tech, François Deluga, 55 ans, député depuis novembre 2008 de la 8^e circonscription qui s'étend du Cap Ferret au Bassin, veut le choix de la 9^e circonscription de la Gironde. Rester sur le Bassin et se présenter sur la 9^e circonscription, limite à trois cantons du bassin d'Arcachon (Arcachon, Audenge, La Teste-de-Buch), ou à quatre dans le Sud-Gironde (bigorre le siège de la nouvelle circonscription qui comprend tout de même six anciens cantons de la 1^{re} (Belin-Bellet, Saint-Symphorien, Villandraut, Capbreton, Bazas et Gajac), aux quatre cantons de la 2^e (Nérac, Nérac-Médoc, Nérac-Océan et Langoiran).

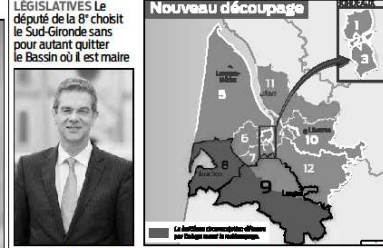
Les gruyers bordelais défendent leur régime

NÉGOCIATION Elle bute sur le maintien, après 2012, du système actuel de protection sociale

Le trafic des conteneurs est bloqué
En raison de la réforme de la manutention des ports de Bordeaux.

13 | Gironde

Nouveau découpage



Le nouveau découpage des circonscriptions législatives de la Gironde.

Le maire socialiste du Tech, François Deluga, 55 ans, député depuis novembre 2008 de la 8^e circonscription qui s'étend du Cap Ferret au Bassin, veut le choix de la 9^e circonscription de la Gironde. Rester sur le Bassin et se présenter sur la 9^e circonscription, limite à trois cantons du bassin d'Arcachon (Arcachon, Audenge, La Teste-de-Buch), ou à quatre dans le Sud-Gironde (bigorre le siège de la nouvelle circonscription qui comprend tout de même six anciens cantons de la 1^{re} (Belin-Bellet, Saint-Symphorien, Villandraut, Capbreton, Bazas et Gajac), aux quatre cantons de la 2^e (Nérac, Nérac-Médoc, Nérac-Océan et Langoiran).

Des élections sans passion

CULTE MUSULMAN Le nouveau conseil régional a été élu dimanche. Plusieurs fédérations ont boycotté le scrutin

Baisse de la participation
Ces élections ont été marquées par une baisse de la participation.

La réforme portuaire

Bordeaux Les grues ont repris du service

Sans personnel dans les grues depuis le 1^{er} juin (« le marin » de la semaine dernière), le grand port maritime de Bordeaux (GPMB) a retrouvé une activité normale le mardi 7. Décidé lundi 6 juin, lors d'une réunion au ministère des Transports, ce redémarrage de l'outillage pourrait être l'ultime épisode du feuilleton de la réforme portuaire sur Bordeaux. Jeudi, à l'heure où nous mettions sous presse, partenaires sociaux et représentants de la société Bordeaux Atlantique Terminal (BAT), propriétaire de l'outillage, étaient en effet réunis en vue de ratifier l'accord collectif.

Dans la foulée, il était prévu de signer les conventions tripartites de détachement qui doivent sceller le transfert de 47 salariés du GPMB vers la société BAT. « Je ne vois pas pourquoi nous ne signerions pas », déclarait Marie-Luce Bousseton, la directrice générale du GPMB, à la veille de la journée décisive. **Mais nous sommes trois alors...** »

Dans les arguments en faveur d'un accord figurait le rapprochement entre le GPMB et BAT qui avaient pourtant, selon un proche du dossier, onze points de divergences. Parmi eux se trouvaient la réparation des outillages défectueux et l'affiliation de BAT à la caisse de prévoyance du port.

Concernant les engins, il a notamment été convenu que le GPMB mènerait à bien les travaux sur le portique 201 du



Stoppées le mercredi 1^{er} juin, les grues sur le port de Bordeaux ont redémarré le 7 au matin.

Verdon. Quant au maintien de BAT dans le régime, « le GPMB a garanti les prestations individuelles à cotisations équivalentes à la fois pour les salariés et pour l'employeur », selon un membre de la direction du port.

LA DIRECTRICE QUITTE LE PORT

Dans la catégorie des points qui pouvaient encore remettre en cause tout accord se trouvait, pour l'essentiel, l'absence de confirmation ministérielle d'une affiliation de BAT à la caisse de prévoyance après le 31 décembre 2012. « On nous a promis ce document, on l'attend », a indiqué Cyril Mauran, le

secrétaire général de la CGT des grutiers à Bordeaux.

Sans aucun lien avec ce retard dans l'application de la réforme, il a été annoncé, le mardi 7 juin, au ministère de tutelle du GPMB, le départ de Marie-Luce Bousseton de ses fonctions à la tête du port. Un départ que l'intéressée confirme pour le vendredi 10 juin au soir. « C'était prévu de longue date. Je pars pour me rapprocher de ma famille qui est sur Paris. »

Depuis de longs mois, la communauté portuaire avait que depuis l'abandon du projet de terminal méthanier au Verdon une fissure s'était ouverte entre elle et la direction du port.

Loïc FABRÈGUES

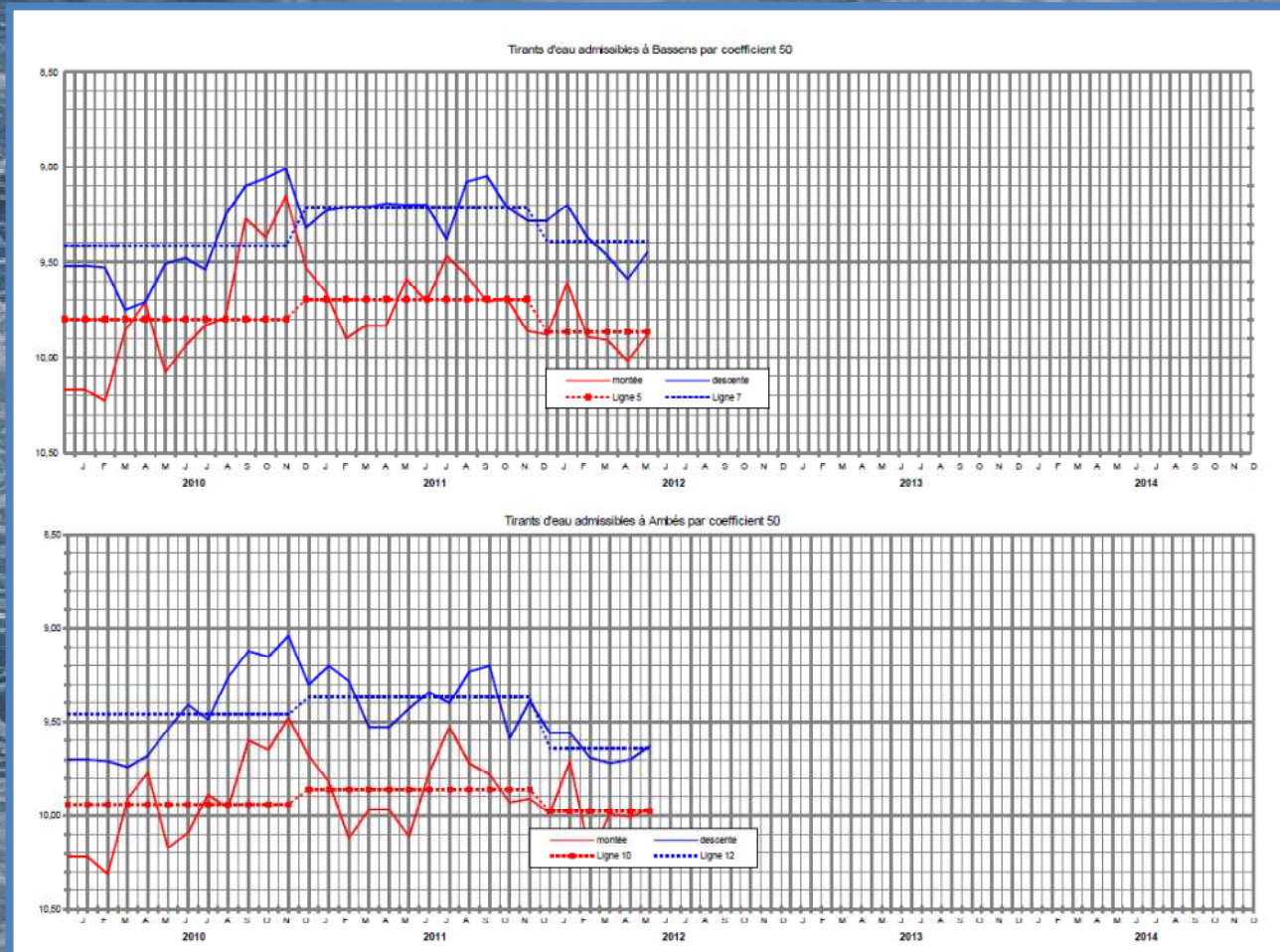
La visite du Préfet Maritime de l'Atlantique le 24 mars 2011



Le baptême de « QUINOA » le 4 novembre 2011



Les tirants d'eau



La future drague « Anita CONTI »



La rectification de la passe d'entrée en Gironde



RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION - LOI SUR L'EAU
(ARTICLES L.214-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE
(ARTICLES L. 123-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

ETUDE D'IMPACT VALANT DOSSIER D'INCIDENCE LOI SUR L'EAU
(ARTICLES L. 122-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

La rectification de la passe d'entrée en Gironde

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX
RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE
DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – NOTICE NATURA 2000

SOMMAIRE

5.1. RAPPELS REGLEMENTAIRES.....	1
5.1.1. OBJECTIF DU DOCUMENT D'EVALUATION DES INCIDENCES AU REGARD DE LA CONSERVATION DES SITES NATURA 2000.....	1
5.1.2. CONTENU DU DOCUMENT D'EVALUATION DES INCIDENCES AU REGARD DE LA CONSERVATION DES SITES NATURA 2000.....	1
5.2. CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AUTORISATION.....	3
5.2.1. RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE ET DEPOT D'UNE PARTIE DES SEDIMENTS A TERRE.....	3
5.2.2. OBJET DE LA DEMANDE.....	5
5.3. DESCRIPTION DES OPERATIONS.....	6
5.3.1. PRINCIPE DES OPERATIONS DE DRAGAGE.....	6
5.3.1.1. Localisation des sites de dragage.....	6
5.3.1.2. Volumes de dragage.....	7
5.3.1.3. Techniques de dragage.....	8
5.3.2. PRINCIPE DE L'IMMERSION.....	8
5.3.2.1. Localisation du site d'immersion.....	8
5.3.2.2. Principe de l'immersion.....	8
5.3.3. PRINCIPE DU DEPOT A TERRE.....	9
5.4. NATURE ET QUALITE DES MATERIAUX DRAGUES ET IMMERGES.....	10
5.5. RAPPEL DES IMPACTS PHYSIQUES.....	10
5.5.1. IMPACTS HYDROSEDIMENTAIRES.....	10
5.5.1.1. Matières en suspensions.....	10
5.5.1.2. Incidences sur la couverture sédimentaire.....	12
5.5.2. IMPACTS SUR LA ZONE TERRESTRE.....	12
5.6. LOCALISATION DES OPERATIONS ET DESCRIPTION DES SITES NATURA 2000.....	13
5.6.1. LOCALISATION DES OPERATIONS PAR RAPPORTS AUX SITES NATURA 2000.....	13
5.6.1.1. Station.....	13
5.6.1.2. Sites NATURA 2000 marins.....	13
5.6.1.3. Sites NATURA 2000 terrestres.....	14
5.6.2. SIC PANACHE DE LA GIRONDE ET PLATEAU ROCHEUX DE CORDOUAN.....	16
5.6.2.1. Présentation.....	16
5.6.2.2. Caractérisation.....	16

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX
RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE
DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – NOTICE NATURA 2000

5.6.3. ZPS PANACHE DE LA GIRONDE.....	19
5.6.3.1. Présentation.....	19
5.6.3.2. Caractérisation.....	19
5.6.4. SIC ESTUAIRE DE LA GIRONDE.....	19
5.6.4.1. Présentation.....	19
5.6.4.2. Caractérisation.....	19
5.6.5. SIC MARAIS DU BAS MEDOC.....	20
5.6.5.1. Présentation.....	20
5.6.5.2. Caractérisation.....	20
5.6.6. ZPS MARAIS DU NORD MEDOC.....	20
5.6.6.1. Présentation.....	20
5.6.6.2. Caractérisation.....	21
5.7. HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE SUR LES SITES NATURA 2000 DE LA ZONE D'ETUDE.....	21
5.7.1. CARACTERISATION DES HABITATS.....	21
5.7.2. HABITATS RECENSES DANS LES ZONES NATURA 2000 DANS LA ZONE D'ETUDE.....	21
5.7.2.1. Habitats marins présent sur la zone d'étude.....	21
5.7.2.2. Habitats terrestres présents sur la zone d'étude.....	23
5.7.3. CARACTERISATION DES HABITATS SUR LES ZONES DE PROJETS.....	23
5.7.3.1. Caractérisation de la zone draguée et de la zone d'immersion.....	23
5.7.3.2. Caractérisation du site portuaire du Verdon-sur-Mer.....	25
5.7.4. ESPECES RECENSEES AU TITRE DE LA DIRECTIVE HABITATS ET PRESENTES SUR LA ZONE D'ETUDE.....	28
5.7.4.1. Espèces marines.....	28
5.7.4.2. Espèces terrestres.....	39
5.7.5. ESPECES RECENSEES AU TITRE DE LA DIRECTIVE OISEAUX ET PRESENTES SUR LA ZONE D'ETUDE.....	42
5.7.5.1. Oiseaux marins.....	42
5.7.5.2. Autres oiseaux.....	42
5.8. INCIDENCES SUR LES HABITATS ET ESPECES D'INTERET COMMUNAUTAIRE.....	44
5.8.1. INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 MARINS.....	44
5.8.1.1. Incidences sur les habitats côtiers d'intérêt communautaire.....	44
5.8.1.2. Incidences sur les espèces marines d'intérêt communautaire.....	45
5.8.1.3. Incidences sur les mammifères marins.....	47
5.8.1.4. Incidences sur les oiseaux marins.....	47
5.8.2. INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 TERRESTRES.....	48

Le SAGE Estuaire de la Gironde



PREFET DE LA GIRONDE

Direction Départementale des Territoires
et de la Mer de la Gironde
Service des Procédure Environnementales

Bordeaux le,

23 MARS 2012

Affaire suivie par : Catherine ALLEAU
Mail : catherine.alleau@gironde.gouv.fr
Tél. : 05 56 95 31 41 Fax : 05 56 24 83 25

OBJET : SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés »
renouvellement de la commission locale de l'Eau

Monsieur le Directeur,

La commission locale de l'Eau (CLE) chargée de l'élaboration et du suivi du schéma d'aménagement et de gestion des eaux « Estuaire de la Gironde et milieux associés » a été mise en place le 8 février 2006. Le mandat de six ans des membres de la CLE étant expiré depuis le 8 février 2012, il m'appartient de renouveler intégralement la commission.

La composition de la commission a été modifiée pour y associer de nouveaux membres. Vous trouverez ci-joint la nouvelle composition de la CLE comprenant un représentant de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux.

Je vous sollicite afin de désigner un représentant qui siègera dans le collège des usagers et des organisations professionnelles pour une période de six ans.

Il convient de renouveler dans les meilleurs délais cette instance, aussi je vous serais obligé de bien vouloir me communiquer **avant le 15 avril prochain** le nom et les coordonnées de votre représentant.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,

Le directeur adjoint,
délégué à la Mer et au Littoral de la Gironde,
Eric NÉVÉAS

Monsieur le Directeur
de l'Union Maritime et Portuaire
De Bordeaux
14 place des Quinconces
33000 BORDEAUX

Cat Administrative - B.P. 90 - 33000 BORDEAUX cedex
Découvrez la nouvelle organisation de l'État en Gironde sur www.gironde.pref.gouv.fr

La Commission Portuaire de Bien-être des Gens de Mer du port de Bordeaux



PREFET DE LA GIRONDE

Direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA COMMISSION PORTUAIRE DE BIEN-ÊTRE DES GENS DE MER DU PORT DE BORDEAUX

Conformément au décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports et à l'arrêté du 15 décembre 2008 relatif aux commissions portuaires de bien-être des gens de mer, la Commission portuaire de bien-être des gens de mer du port de Bordeaux, ci-après désignée la commission, a été créée par arrêté préfectoral en date du 16 septembre 2011.

Le présent document précise ses modalités de fonctionnement et se réfère notamment à la circulaire n° 2008-001 du 15 décembre 2008 relative à l'installation et au rôle des commissions portuaires de bien-être des gens de mer.

Article 1 – Objet et missions de la commission

La commission est une structure de concertation, sans personnalité morale, qui, par la mobilisation et la concertation de l'ensemble des acteurs portuaires et maritimes, a pour objet de faciliter la mise en œuvre locale des dispositions de la convention n° 163 et de la recommandation n° 173 de l'organisation internationale du travail.

Les besoins sont définis et appréciés par les représentants des syndicats des gens de mer et associations œuvrant au bien-être des gens de mer dans le port.

La commission tient à jour un état des lieux des structures d'accueil et des services proposés aux marins. Elle examine leur pertinence, en mettant en évidence les complémentarités, redondances, ou absences constatées, en fonction notamment de l'évolution des infrastructures portuaires et de trafic. Elle formule toutes propositions pour améliorer leur fonctionnement de manière réaliste et raisonnable.

La commission examine la liste des personnes intervenant dans le cadre des moyens et services de bien-être en vue de leur habilitation par l'autorité portuaire à circuler dans l'enceinte portuaire.

Conformément aux indications de la recommandation 173 de l'OIT, la commission veille à ce que les moyens et services de bien-être bénéficient de ressources financières régulières et suffisantes. A cet effet, le tour de table des financements potentiels devra être fait régulièrement.

La commission soumet au Conseil supérieur du bien-être des gens de mer toutes difficultés ou problèmes n'ayant pu être résolus localement.

Article 2 – Composition de la commission

Les membres de la commission sont désignés pour une durée de cinq ans par arrêté préfectoral. Ils s'obligent à une présence régulière aux réunions.

Les règles de suppléance des membres absents ou empêchés sont celles de l'article 3 du décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif :

- 1° Le président et les membres qui siègent en raison des fonctions qu'ils occupent peuvent se faire suppléer par un membre du service ou de l'organisme auquel ils appartiennent ;
- 2° Un membre désigné en raison de son mandat électif ne peut se faire suppléer que par un élu de la même assemblée délibérante ;
- 3° Les personnalités qualifiées ne peuvent se faire suppléer.

Le préfet d'Aquitaine, préfet de la Gironde, ou, en son absence, le directeur départemental adjoint des territoires et de la mer de la Gironde, délégué à la mer et au littoral, préside la commission. Il est assisté :

- d'un bureau, composé de six membres issus de collèges différents ;
- d'un secrétariat assuré par la direction départementale des territoires et de la mer.

La commission peut entendre ou associer à ses travaux, en tant que besoin des personnes qualifiées et des représentants des administrations concernées.

Article 3 – Fonctionnement de la commission

Lors de sa première réunion, la commission adopte son règlement intérieur et désigne son bureau.

Le bureau se réunit autant que de besoin sur convocation de son président.

La commission se réunit en assemblée plénière au minimum deux fois par an, dont une fois en début d'année pour adopter son rapport annuel. Elle peut également être réunie à la demande du président ou du bureau en cas d'événement exceptionnel.

Chaque réunion fait l'objet d'un compte rendu adressé à ses membres et à la sous-direction des gens de mer de la direction des affaires maritimes (bureau GMS).

La commission communique toutes observations ou suggestions utiles au secrétariat du Conseil supérieur de prévention des risques professionnels maritimes et du bien-être des gens de mer.

Le simulateur du pilotage



Le simulateur du pilotage



Le simulateur du pilotage



Le simulateur du pilotage



Le simulateur du pilotage



Le remorquage à 3

CONSEIL GENERAL
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

INSPECTION GENERALE
DES
AFFAIRES MARITIMES

Rapport n° : 007282-02

Organisation du remorquage portuaire

établi par:

Gérard PATEY
ingénieur général
des Ports, des Entés et des Forêts

Bruno BARADUC
inspecteur général
des Affaires maritimes

Vincent ALLAÏS
ingénieur en chef
des Travaux publics de l'Etat

Jean-Pierre MANNIC
administrateur général
des Affaires maritimes

28 novembre 2011

5.8. Le remorquage à trois

La décision d'effectif est parfois considérée en France comme « outil de régulation sociale » par les partenaires sociaux et par l'administration. Tel est le cas notamment au remorquage où l'armement à 4 hommes d'équipage fait figure de dogme à défendre pour les organisations syndicales, et à faire tomber pour les armateurs. Les organisations syndicales sont fermement attachées au « respect » de l'armement à 4, tandis que les armateurs attendent une évolution de la « règle » pour pouvoir armer leurs navires à 3, comme la plupart des remorqueurs dans les grands ports en Europe.

Concernant le « remorquage à trois », il n'y a donc pas lieu d'avoir une position prédéterminée ni globale pour l'ensemble de l'activité ou même un port ou une catégorie d'activité. Chaque décision d'effectif, au remorquage comme pour toute autre catégorie de navigation professionnelle, doit être prise « navire par navire » et pour une activité donnée, au niveau de décision approprié.

Précisément, dans le cas du remorquage portuaire, l'armement à 4 hommes d'équipage (sans mention de l'organisation à bord et des qualifications) quelle que soit la taille du navire, sa puissance, son mode de propulsion et son degré d'automatisation, son activité sur un plan d'eau

calme ou en pleine mer, la durée des vacances, etc... n'a pas grand sens.

Il a pu être observé que des remorqueurs strictement identiques, opérant sous pavillon français dans un port français ou sous un autre pavillon dans un port d'Europe, avaient un effectif différent ; et, de la même façon, qu'un remorqueur français avait pu bénéficier, pour une activité identique, d'une décision d'effectif différente selon qu'il opérât en France ou hors de France.

La décision d'effectif relève en premier lieu de la responsabilité de l'employeur (l'armateur). L'administration en accordant son visa ne fait que confirmer que les conditions de sécurité sont réunies et que l'effectif permet de respecter « a priori », dans les conditions présentées par l'armateur, la réglementation sur la durée du travail.

Cela étant dit, l'observation des effectifs des remorqueurs dans la plupart des ports européens, pour des navires identiques et une activité très comparable, montre un armement très majoritairement arrêté à trois hommes d'équipage dont 2 officiers, en accord avec l'approche internationale de la sécurité de la navigation maritime.

On peut ainsi raisonnablement penser qu'une partie de la flotte au remorquage pourrait disposer d'une décision d'effectif à 3 sans altération de la sécurité de la navigation et dans le respect de la durée du travail, celle-ci étant davantage impactée par le rythme des rotations et relèves que par l'effectif présent simultanément à bord (3 ou 4).

Lors de l'instruction des demandes de visas d'effectifs, l'administration devrait bien sûr s'assurer qu'un accord préalable entre l'armateur et les représentants des personnels navigants a été recherché comme précisé par le décret de 1967 et que l'impact éventuel sur l'emploi a été mesuré et pris en compte par ailleurs dans le cadre des procédures prévues en la matière.

En conclusion, il conviendrait de laisser aux acteurs locaux des marges d'initiatives suffisantes pour régler ces questions suivant les principes évoqués ci-dessus et de renoncer à vouloir traiter cette question par une « doctrine nationale ».

Le remorquage à 3





FONASBA

The logo of FONASBA is a large, light blue watermark in the background. It consists of a circle containing a stylized 'S' shape, with a horizontal line passing through the middle of the 'S'.

**THE FEDERATION OF NATIONAL
ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND
AGENTS**

**PRESENTATION TO THE
ANNUAL GENERAL MEETING OF
FACAM**

NANTES 1st JUNE 2012

FONASBA

The Aims of FONASBA

FONASBA was formed in 1969 to speak with authority on behalf of the shipping profession in so far as shipbrokers and agents are concerned, to promote fair and equitable practices in those professions, to co-operate with other international maritime bodies and to consult and advise on any matters of concern to the shipping industry.

FONASBA has consultative status with IMO, UNCTAD UNCITRAL and WCO, as well as a close association with INTERCARGO. The Baltic Exchange, BIMCO, INTERTANKO, ITIC and the Shipbrokers' Register are Club Members.

FONASBA Membership 2012

AFRICA: Kenya, Mauritania, Mauritius, Morocco, Nigeria, Senegal, South Africa, Tunisia,

AMERICAS: Argentina, Brazil, Mexico, Peru, USA

ASIA/PACIFIC: Australia, China, **India**, Indonesia, Japan, the Philippines

EUROPE: Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Denmark, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Malta, Montenegro, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russia, Slovenia, Spain, Sweden, Turkey

MIDDLE EAST: Dubai, Israel, Jordan, Qatar, Syria, Yemen

FONASBA

FONASBA Membership 2012

FONASBA Membership currently represents:

- 69% of global population (4.77 billion people)
- 71% of global GDP (US\$ 52.78 trillion)
- 6 of the G7 countries (excl Canada)
- 7 of the G8 countries (excl. Canada)
- 17 of the G20 countries (excl. Saudi Arabia, South Korea & EU)
- 19 of the 27 EU countries (excl. Austria, Czech Rep. Estonia, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Romania and Slovakia)
- All 5 of the BRICS countries (Brazil, Russia, India, China and South Africa)

FONASBA

Global Reach

By virtue of the extent and breadth of its international membership, FONASBA is uniquely placed to represent the interests, aspirations and concerns of the global shipbroking and agency communities at all levels of legislative and governmental authority.

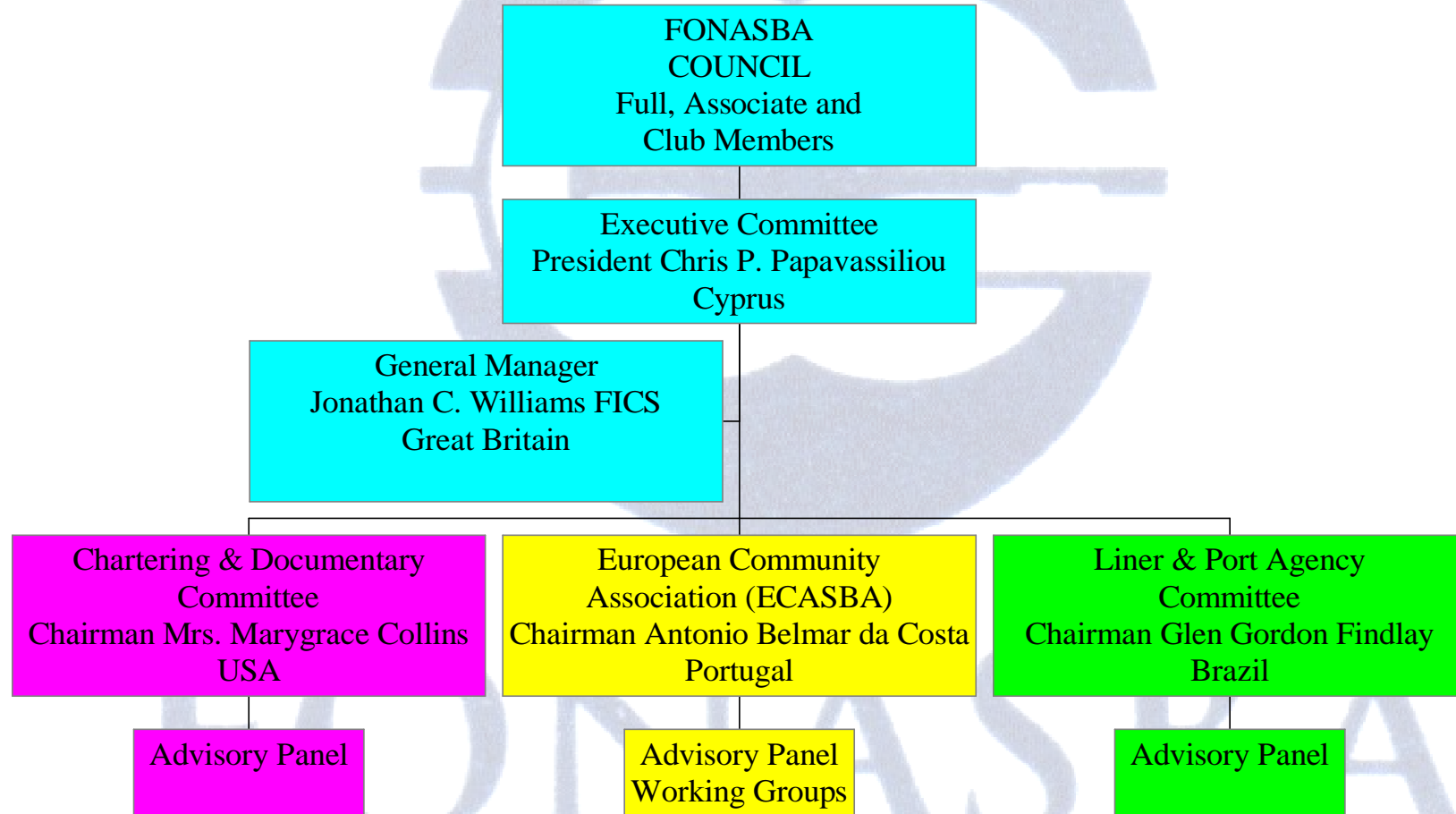
In order to achieve these aims it therefore maintains close and active links, both directly and through its member associations, with regional, national and international bodies.

Administration

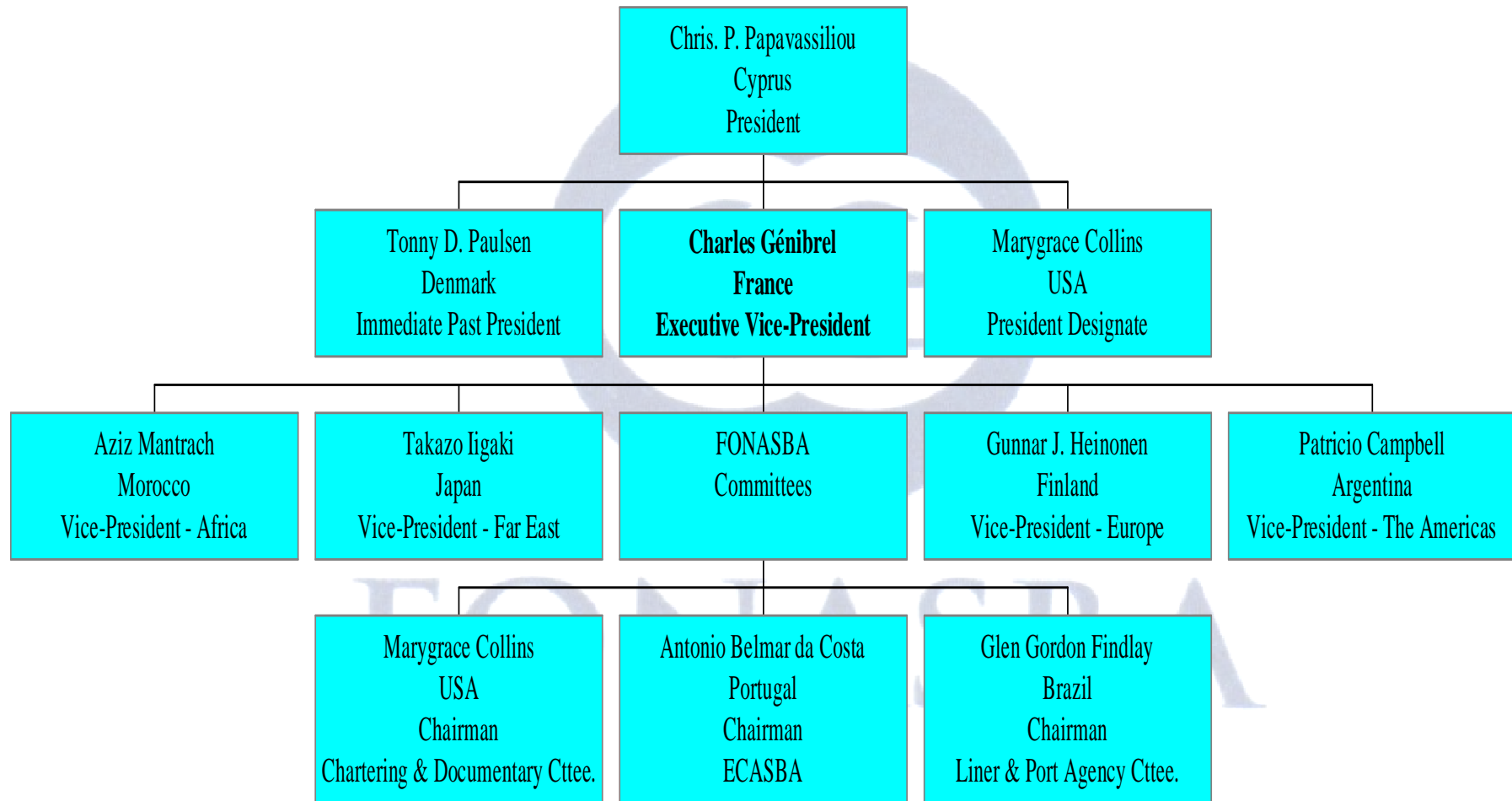
FONASBA is administered by an Executive Committee consisting of the President, Executive Vice-President, four Vice-Presidents (each representing a specific geographical area) the Immediate Past President and the Chairmen and Vice-Chairmen of the three standing committees: Chartering & Documentary, Liner & Port Agency and ECASBA, the body representing European member associations at European Union level.

The Executive Committee meets three times a year to develop FONASBA policy and procedures, with its proposals being placed before the Council, consisting of representatives of all member associations, for ratification at the Annual Meeting.

FONASBA Structure



FONASBA Executive Committee 2010/12



Working Groups

FONASBA has formed Working Groups to support the three Committees through the provision of practical knowledge and experience in specified areas. The groups comprise individuals who are currently active in the particular fields covered by the group, led by a coordinator who is a member of, and reports to, the relevant Committee.

The FONASBA Secretariat

- Based in London from 1969 – 1990 and since 2000
- Own office at the Baltic Exchange since 2010
- JCW General Manager since 2000
- Primary Responsibilities:
 - Administration of the organisation
 - External Relations Policy Development
 - Primary accredited representative at IMO and with the European Commission
 - Internal (Member Association) Communication and Relations
 - Administration of the FONASBA Quality Standard
 - Organisation of Annual Meeting, seminars and other events
 - Preparation and distribution of newsletters and other correspondence
 - Maintenance of FONASBA/ECASBA websites

FONASBA External Relations Policy Development

- Objective: To comment on any issue – in whatever forum – that is of relevance to the global ship broking and ship agency sectors
- Where relevant to cooperate with other maritime organisations in order to seek common positions but at the same time to...
- ensure that FONASBA's policies are distinct and focus primarily on the matters of concern to the membership
- Methodology: To develop and maintain links with all relevant international and regional authorities and industry sector bodies, to monitor developments and comment as appropriate
- Oversight: The General Manager develops FONASBA policy in consultation with the relevant Committee Chairman and with the oversight of the Executive Committee

Relations with Members

- Additional to its outward role in promoting and protecting the strategic interests of the global ship broking and ship agency communities, FONASBA also works with, and provides support to, national associations on individual domestic issues, for example:
 - FONASBA's spread of membership and the breadth of knowledge and experience that it encompasses allows a member association to gain useful additional information, often from a global perspective, which can be vital in assisting the association to make a case strong enough for its views to prevail
 - Evidence of global best, or well-established, practice, allied to the support of the world's major maritime nations, can be very persuasive in such cases
- FONASBA actively encourages national associations to share their concerns, burdens and successes with the wider membership to mutual advantage

Relations with IMO and the European Commission

- FONASBA was granted consultative status with IMO in November 2007
- FONASBA is the only organisation within IMO representing the ship broking and ship agency sectors
- FONASBA's role is to technical and advisory provide input to relevant IMO Committees and correspondence groups on issues of importance to the membership
- ECASBA is one of the core consultative organisations for the European Commission on maritime sector issues
- ECASBA has very close links with DG-MOVE, DG-TAXUD and DG-MARE and is developing similar links with DG-COMP and DG-ENVI. Other links are developed as necessary
- The Commission now actively seeks ECASBA's input on relevant issues

ECASBA



ECASBA is the European committee of FONASBA.

ECASBA exists to promote and protect the interests of those members of FONASBA domiciled in member, or applicant member, states of the European Union and to ensure the wider FONASBA membership is aware of the maritime policy developments taking place in Europe.

ECASBA undertakes this role by voicing the opinions of its members to, and in consultation with, the European Commission, the European Parliament and other relevant bodies.

ECASBA Membership 2012



The following countries are represented within ECASBA:

Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Denmark, Finland, France, Germany, Great Britain, Hungary, Greece, Ireland, Italy, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Slovenia, Spain, Sweden and Turkey.

ECASBA maintains direct, close and regular contact with the European Commission, other European institutions and organisations representing other sectors of the European maritime industry.

FONASBA Future Development

In terms of future development, FONASBA is committed to maintaining its position as the pre-eminent shipbroking and agency organisation and to this end is actively seeking new members on a world-wide basis. Through the network of range committees, and utilising the wide range of contacts within the membership, FONASBA is currently in discussions with national associations in all geographical areas.

FONASBA is also committed to developing initiatives and maximising benefits for its members across a broad range of opportunities and disciplines.

Current Issues - FONASBA

Port Procedures Survey

- Developed by FENAMAR in Brazil. Web-based portal to allow agents to upload information on procedures applied at ports.
- Currently being populated with information by associations.
- Clearly demonstrates lack of coordination of procedures/requirements etc. locally, regionally nationally
- Useful tool to demonstrate the complexity of the agency function and therefore the value to the principal – we all know it, now we can prove it!
- Results can be used by individual associations, ECASBA and FONASBA and externally
- Interest shown by European Commission (DG-MOVE) in support of its campaign to harmonise and streamline port procedures – Ship Reporting Formalities Directive (2002/59/EC)

Current Issues - FONASBA

Port Procedures Survey

FONASBA PORT PROCEDURES SURVEY 2011

<http://www.fenamar.com.br/survey/Formulario.php?toDo=new>



[Back to main menu](#)

Fill form

Country City Port User email

Drafts:

Models:

01 - Tugboats	01. Tugboats
02 - Pilotage	1) Service provided by <input type="checkbox"/> Private Companies <input type="checkbox"/> Port Authority <input type="checkbox"/> Other (specify)
03 - ISPS	2) Tariff is <input type="radio"/> Negotiated <input type="radio"/> Set by Authorities
04 - Working Hours	<hr/>
05 - Cargo Documents	In this box, please mention any answer/situation not covered in the above questions. Also, please feel free to use this space for any comments/suggestions you may have:
06 - Agents Responsibilities	<input type="text"/>
07 - Ships Clearance	
08 - Port Structure	
09 - Port State Control	
10 - Port Charges	
11 - Crew Matters	

Current Issues – FONASBA

Agent as port single window

- An initiative aimed at enhancing recognition of the role of the agent at the very heart of the port/ship interface and the...
- added value of having a qualified agent receiving, collating, checking and despatching information between the vessel the shore
- Links to Quality Standard and Port Procedures Survey
- Paper to IMO FAL 36 and action in Europe.
- Presentations at FAL 37 by Norway and Portugal show message is getting through – albeit slowly



E

FACILITATION COMMITTEE
36th session
Agenda item 5.5

FAL 36/5/3
28 June 2010
Original: ENGLISH

ELECTRONIC MEANS FOR THE CLEARANCE OF SHIPS

The use of the Single Window Concept

Recognizing the ship's agent as the port Single Window

Submitted by FONASBA

SUMMARY

Executive summary: This document explains why FONASBA believes that the ship agent should be recognized as the *de facto* port single window

Strategic direction: 8

High-level action: 8.0.3

Planned output: 8.0.3.1

Action to be taken: Paragraph 12

Related documents: FAL 35/17, FAL 35/5/1, FAL 35/5/2 and FAL 36/5/1

Background

1 The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, hereafter called FONASBA, is the only organization with consultative status with IMO directly representing the international ship broking and ship agency professions.

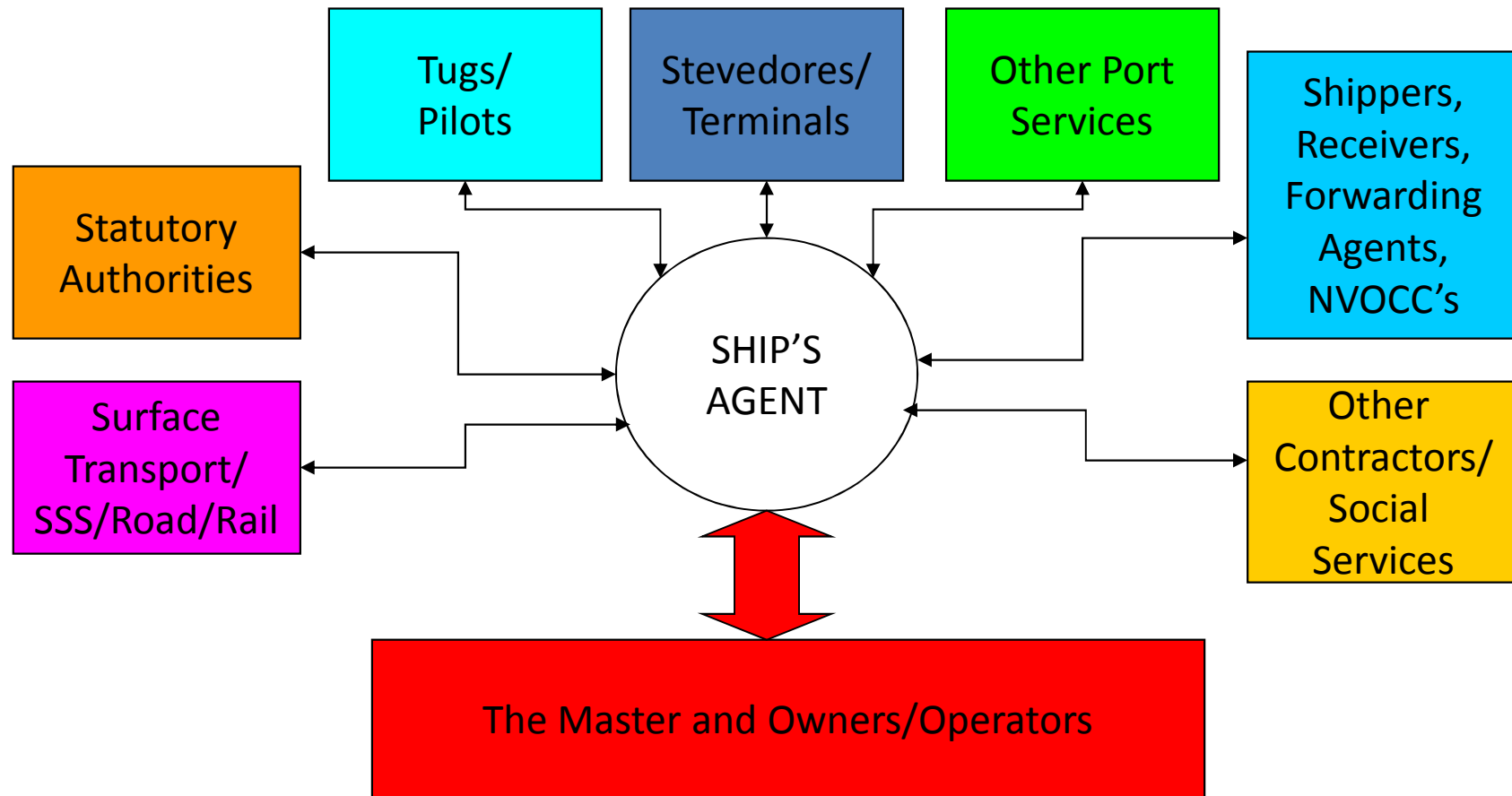
2 It therefore welcomes and notes with interest the actions being undertaken by the Correspondence Group on the Development of guidelines for the setting up of a single window system in Maritime Transport and the references in the draft Guidelines (FAL 36/5/1) to the role of the ship's agent in this process.

3 FONASBA also notes with interest the work previously undertaken by the Republic of Korea in developing standards for information exchange within the proposed single window concept (FAL 35/5/2).

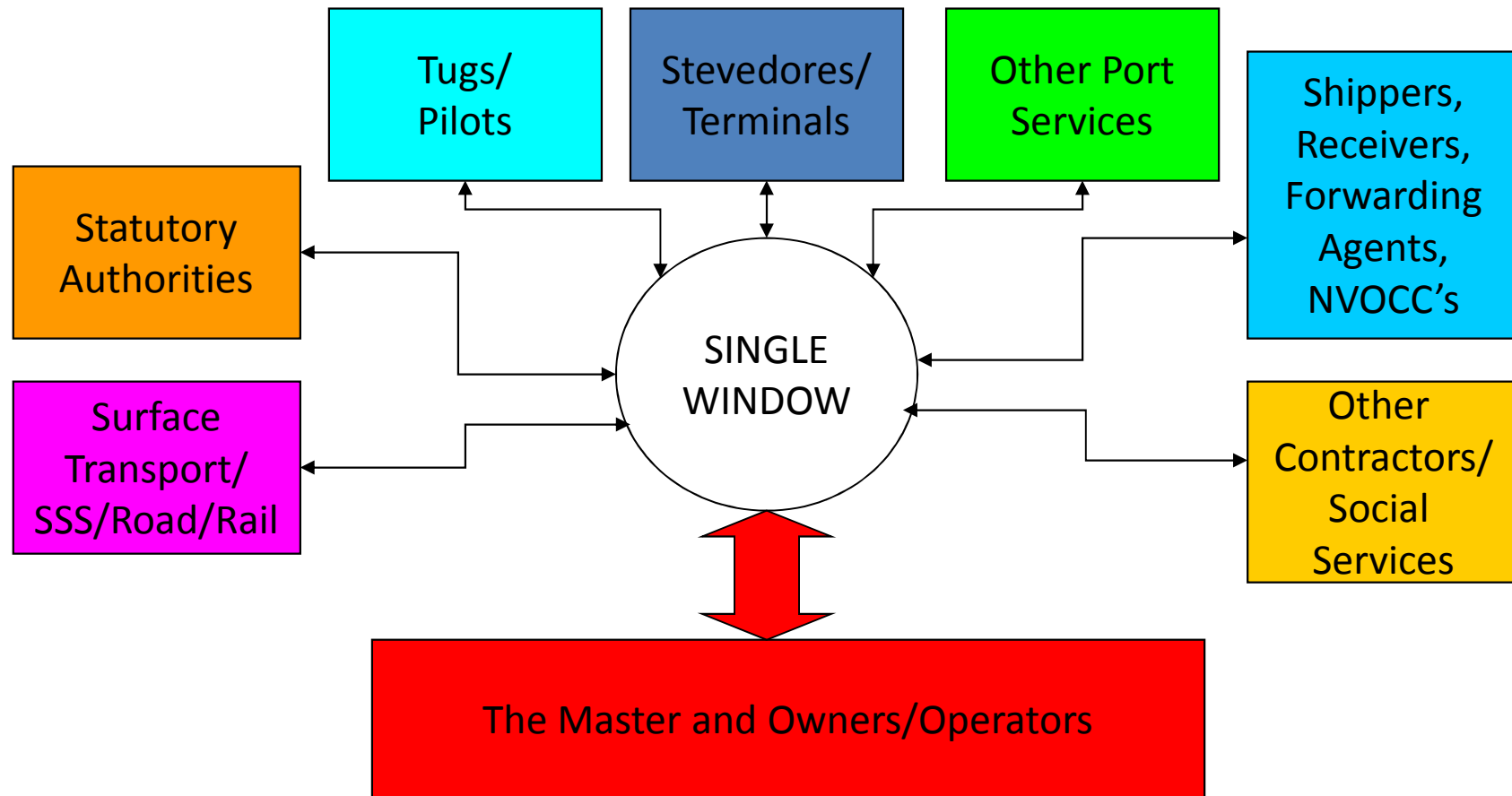
4 In submitting this document FONASBA aims to expand the coverage of the definition of the ship's agent in the Guidelines (FAL 36/5/1, paragraph 3.16 of the annex) and by so doing to demonstrate that the ship's agent is already undertaking most of the tasks envisaged for the port single window.

5 For the purposes it was intended, the brief definition of the role of the agent as stated in paragraph 3.16 of document FAL 36/5/1 was succinct and relevant. For further discussion, however, FONASBA feels that this should be expanded as in the following paragraphs.

The Role of the Ship's Agent in the Port Call



The Role of the Ship's Agent in the Port Call



FONASBA Quality Standard

In October 2007, FONASBA unveiled its Quality Standard for Ship Brokers and Agents. This is designed to set an internationally recognised set of quality criteria by which companies operating in the broking and agency industries can be judged.

Only companies that are members of FONASBA member associations can secure this standard.

Currently FONASBA associations in 15 countries (Argentina, Australia, Belgium, Brazil, Croatia, Denmark, Finland, Great Britain, Japan, Malta, Norway, Slovenia, Spain, Sweden and the USA) are accredited to the Standard.



FONASBA Quality Standard

How is the Standard gained?

- FONASBA established a set of minimum criteria that were approved by Council in 2007
- National associations draft their own criteria that meet or exceed the FONASBA minima but which incorporate country-specific amendments based on accepted national practice or regulation
- The draft national association criteria are examined by FONASBA's Executive Committee and then...
- Following approval, the national association invites member companies to apply for accreditation in accordance with the agreed criteria
- The names of the companies approved by the national association are notified to FONASBA which maintains the master list.
- Details of accredited companies are available from the FONASBA website



FONASBA Quality Standard

What are the standard criteria?

- Membership of the appropriate FONASBA association
- Compliance with the FONASBA Code of Conduct
- Documentary evidence of full compliance with applicable national accounting and company registry regulations
- Clearly separate accounting for principal's funds
- A commitment to providing appropriate and relevant training to staff and where applicable to encouraging staff to obtain higher or professional qualifications
- Having professional indemnity insurance is not a condition of granting the Standard, but applicant companies are encouraged to put in place adequate and relevant PI cover as evidence of best practice
- Companies with appropriate ISO certification can obtain the Standard subject to meeting the financial compliance requirements above



THE FEDERATION OF
NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP
BROKERS AND AGENTS



FONASBA



**QUALITY STANDARD
FOR
SHIP BROKERS AND AGENTS**

This is to certify that:

CORY BROTHERS SHIPPING AGENCY LTD.

of

TILBURY

**has been awarded the FONASBA Quality Standard
with effect from:**

24th April 2008

Signed:

Position: General Manager, Federation Council

Association: The Institute of Chartered Shipbrokers

duly authorised by the Executive Committee of FONASBA to issue this certificate.

This certificate remains the property of FONASBA and shall be returned to FONASBA immediately should the above-mentioned company no longer comply with the requirements of the Quality Standard.



As at mid-2012, some
250 agency and broking
companies worldwide
have the Quality
Standard

FONASBA Quality Standard/2

Why not ISO ?

- Not directly relevant to the needs of the agency and broking professions
- Too cumbersome
- Too time consuming
- Too expensive
- Significant burden on what in many cases are small, tightly run companies, many of which are struggling to remain afloat
- ISO companies can secure “fast track” accreditation subject to certain additional Standard criteria also being met



FONASBA Quality Standard/3

How is the Standard regulated?

- Primary responsibility for ensuring compliance lies with the national association
- The association is required to effect at least a biennial audit of the accredited companies
- Any deviation from the criteria will initially be investigated, and if possible rectified, between the company concerned and the national association
- If necessary the issues can be referred to the FONASBA Executive Committee for a ruling
- Failure to rectify the issues will lead to withdrawal of the Standard – and the website record annotated accordingly



FONASBA Quality Standard/4

Industry support for the Standard

8 Insight & Opinion

Lloyd's List

69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ
editorial@lloydslist.com

Standard measures

AGENTS and brokers around the world come in many shapes and sizes. There are gigantic international groups which might better be described as "global marine service providers".

But there are little traditional family companies, in small ports that not many ships use, in faraway countries. There are specialists in arcane elements of the industry. So how can you compare apples and bananas and produce a "quality standard" that is meaningful for all, so that wherever your ship might be found, you will know that your agent and broker are up to par?

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents has worked

The Public Ledger

The latest news, analysis and daily market prices for over 700 commodities

For further information please visit our website
www.agra-net.com

Lloy
lloydslist.com

New Fonasba standard to assist owners

New quality charter for shipbrokers and agents

Michael Grey

AN INTERNATIONAL quality standard for shipbrokers and agents designed to provide assurance to owners and operators that their interests will be protected, has been published by Fonasba, the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents.

The standard will address the fact that in many countries, there are no regulations governing the establishment of a shipbroking or agency company. The London-based organisation has produced a standard designed to be equally applicable to small and large agency companies, said general manager Jonathan Williams.

The standard, which it is hoped will be adopted by agencies across the globe, addresses four main components identified as minimum requirements.

These are: a demonstrable confirmation

These are the basic requirements that owners and operators have come to expect, Mr Williams said.

The emergence of a standard, which was finally agreed upon by the Fonasba Council last year, also reflects the changing nature of the business, with the growing responsibilities agents and brokers face and a general quest for quality.

Member organisations of Fonasba will be responsible for organising the auditing procedure. Companies that are granted the standard will be entitled to demonstrate the award by using the Fonasba Quality Standard logo on their stationery and to describe themselves as a Fonasba Quality Approved company.

Lists of companies that have been awarded the standard will be circulated by the organisation.

It is hoped that the widespread use of the standard will also help to raise the profile of Fonasba, reflecting its growing influence and helping to promote the identity of the brand.

A full-time secretariat and permanent premises reflect the organisation's deter-



A SY

The FONASBA Website/1

- www.fonasba.com / www.ecasba.com
- Currently undergoing technical upgrade to HTML 5 Standard and
- review as part of newly-launched (April 2012) coordinated public relations exercise
- Upgraded site will be the centre of all communications with members and externally
- Utilise relevant social media (probably Linked-In and Twitter)

FONASBA

The FONASBA Website/2

- Contents to include:
 - The role and importance of the ship agent and ship broker
 - FONASBA internal Structure and administration
 - Membership and Committee/Working Group Lists
 - Document download – both public and private (Members' area)
 - Information on the Quality Standard and currently accredited associations and companies
 - FONASBA and ECASBA events, including online booking facilities
 - Education Pages
 - Photographs of events etc.
 -other content as suggested by members and PR consultants

Current European Issues

- Transport White Paper Review
- Environment
 - SECA's Update
- Port Policy
- E-Maritime/Single Windows/Blue Belt
- Customs
 - ICS/ECS Introduction Update
 - MCC/UCC IP Progress
 - Misdeclaration of Cargo
- State Aid Guidelines Review
- Short Sea Shipping
- Port Reception Facilities
- NAIADES Project Review (River Transport)

ECASBA

Transport White Paper Review

- Acknowledgement of ECASBA paper received 03.10.2011 from Keir Fitch, Deputy Head of Kallas' cabinet.
- Letter picks up on a number of our comments:
 - admits there is still room for improvement on administrative burdens on SSS
 - 300 km limit on road transport is a “benchmark” not a specific policy goal but...
 - progress on distances above this is likely to be “more pronounced
 - Policy requires full engagement by industry in order to succeed
 - Confirmed further port package and transparency in port financing
- ECASBA has confirming willingness to participate in future discussions and consultations at the highest level

ECASBA

Current Issues – ENV/CLIMA

Emission Control Areas – Review of Sulphur Directive

- 0.1% Sulphur Emissions for N. Sea and Baltic ECA's in 2015
- Major concerns for short sea shipping industry on cost and practicalities
- Will result in modal backshift from sea to road due to significant fuel price rises
- Joint industry letter to Kallas and Potočnik May 2010
- October 2010 - Transport Ministers accept concerns and agree to monitor technical developments
- September 2011 – Commission issues Staff Working Document “The Sustainable Waterborne Transport Toolbox”
- ENV. Cttee Proposals March 2012 threaten to extend SECA's to all European waters
- ECASBA Position Paper on SECA's March 2012

ECASBA

Port Policy 2012

- A collection of interlinked initiatives rather than a holistic policy
- No intention to address issues of port governance
- Approach has the support of port organisations
- ECASBA has provided input to development of port users questionnaire aimed at identifying outstanding issues and establishing baseline assessment of current situation

ECASBA

E-Maritime/Single Windows/Blue Belt

- Ship Reporting Formalities
- E-Maritime
- Single Windows – Portugal and Norway
- The Blue Belt Project

ECASBA

Customs Developments

- ICS/ECS
- Modernised Customs Code/Union Customs Code Recast – Impact on Implementation Procedures
- Authorised Economic Operators
- Customs Fines
- Actions on Misdeclared Cargo

ECASBA



THANK YOU

FONASBA

Assemblée générale de la FACAM

1° juin 2012



