CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an **(Janvier - Avril - Septembre)** **Numéro 36 - Hiver 2014 / 2015**

◉ Editorial
Philippe Delebecque
Page 1

◉ "Naissance des chartes-parties"
Jean-Pierre Laffaye
Page 2 & 3

◉ "Surestaries dans le contrat de vente"
Capt. Sow
Pages 4 & 5

◉ Sentences récentes
Page 6

◉ Web maritime
Page 7

◉ "Tirer profit d'une rupture de charte"
Philippe Delebecque
Page 7

◉ Revue de presse
Page 8

" Ubi societa, ibi jus"

Clause "Himalaya": de nouveaux bénéficiaires

Editorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

La nouvelle rédaction de la clause Himalaya proposée il y a quelque temps par le BIMCO est officialisée depuis le mois de novembre dernier. Bien que l'*International Group des P and I Clubs* ait diffusé l'information par l'intermédiaire de ses nombreux membres, il nous semble utile de la porter spécialement à l'attention des lecteurs de la Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

Comme on le sait, la clause Himalaya est née le 29 octobre 1954 lorsque la Chambre des Lords (in Adler v. Dickson, 1954, 2 Lloyd's Law Rep. 267) a décidé qu'une passagère de l'Himalaya, sévèrement blessée lors d'un débarquement à Trieste, ne pouvait se voir opposer par le capitaine et le maître d'équipage, assignés en responsabilité, la clause d'exonération stipulée sur le billet de passage : en tant que tiers au contrat de transport, ils ne pouvaient profiter de ses clauses. La pratique, sur la suggestion des juges, avait immédiatement préconisé d'inclure dans les documents de transport (de passagers et de marchandises) une clause accordant aux auxiliaires du transporteur les mêmes protections contractuelles que celles dont le transporteur lui-même pouvait tirer avantage. D'où le nom de clause Himalaya (cf. notam. clause 15 du Conlinebill 2000) dont l'objet n'était que d'élargir le cercle des bénéficiaires des moyens de défense reposant sur un contrat de transport (cas exceptés, limitation de réparation, courte prescription). Par la suite, les textes en reprirent l'idée en permettant aux intéressés de se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer (Règles de La Haye Visby, art. 4 bis ; code des transports, art. L. 5422-14, al. 2), en ne visant toutefois que les "préposés" du transporteur, dans les versions françaises et les "*servants and agents*" dans les versions anglaises. La jurisprudence de son côté, après quelques hésitations, n'a cessé de valoriser ces clauses (v. Cour suprême des Etats-Unis du 9 nov. 2004, in Norfolk Southern Railway v. Kirby, accordant le bénéfice de la clause à un sous-traitant ferroviaire dans un transport multimodal transmaritime), avant que la pratique ne multiplie le nombre des élus en y intégrant les "*independent contractors*", dont les manutentionnaires et les sous-traitants requis par le transporteur pour exécuter telle ou telle prestation comprise dans l'opération de transport.

Malgré l'ampleur des clauses Himalaya, on a pu se demander si les *ship managers* ou les *vessel managers* pouvaient en bénéficier. A défaut, les actions délictuelles, "*in tort*", auraient prospéré. C'est précisément pour mettre un terme au débat et mettre toute la cohérence voulue dans les actions en responsabilité qu'il est désormais précisé que l'expression "*servant*" s'applique notamment aux "*owners, managers, operators of vessel (other than the carrier)*", c'est-à-dire aux armateurs et autres gestionnaires du navire.

Si large soit la nouvelle clause, on ne voit pas ce qui pourrait mettre obstacle à son application. En droit anglais, la clause est comprise ou conçue en termes d'"*agency*", ce qui signifie que le transporteur qui conclut le contrat avec toutes les protections qu'il contient agit non seulement en son nom et pour son compte, mais aussi au nom et pour le compte de ses auxiliaires, lesquels bénéficient donc des protections prévues. En d'autres termes, le mécanisme de la représentation place les substituts dans la même position que le transporteur. En droit civil, on préfère se référer au mécanisme de la stipulation pour autrui : en concluant le contrat de transport, le transporteur stipule de son ou ses cocontractants l'engagement de faire bénéficier ses préposés et agents de tous les moyens de protection dont il pourrait lui-même se prévaloir.

Si l'extension des règles du transport portée par la clause Himalaya nous semble heureuse et s'inscrit parfaitement dans l'évolution contemporaine (cf. art. 4 des Règles de Rotterdam), une question demeure : faut-il comprendre parmi les moyens de défense dont les agents du transporteur et autres opérateurs peuvent se prévaloir, les clauses de juridiction ou d'arbitrage ? Il ne s'agit pas à proprement parler d'exception ou de limitation ni même de condition (comp. The Makhutai 1996 2, Lloyd's Rep. 1 PC), mais rien, semble-t-il, ne s'oppose à ce que leur application soit expressément réservée dans la clause Himalaya elle-même. C'est du reste l'un des autres apports de la version 2014.

*(Ndlr : L'Himalaya clause :**http://goo.gl/bXKZ2p**)*

SS "Goodwood" 1937

Tyne & Wear Shipping

2796 Grt - 93,27 x 13,41 x 5,79 m.

L'élément humain du maritime

Quel est le nombre total de marins dans le monde ? Quel pays a le plus grand nombre de marins ?

Cette infographie vous fournira les réponses ainsi que d'autres informations sur le monde maritime et ses marins :
http://goo.gl/dh9oCR

Extrait de "Helm" ("Le gouvernail"), une publication de Wilhelmsen Ships Service présentant des reportages, des interviews et des commentaires d'une manière vivante et colorée sur l'industrie maritime.

Pour s'abonner, contacter :
wss.communications@wilhelmsen.com

Droit français, droit anglais...

4 raisons de choisir l'Arbitrage Maritime à Paris

Technicité des arbitres
Choix des arbitres
Rapidité de la procédure
Coût réduit

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

www.arbitrage-maritime.org
Tél: 01 42 96 40 41

Piraterie

La piraterie et les attaques sont devenues de plus en plus violentes dans les eaux de l'Afrique occidentale impliquant souvent des armes à feu.
L'*International Chamber of Shipping* et plusieurs associations ont publié un Guide d'assistance, en relation avec le BMP4, *Best Management Practices*, à l'attention des armateurs, opérateurs et commandants de navires contre les pirates sévissant dans le Golfe de Guinée.
Le Guide :http://goo.gl/McFrcS
BMP4 : http://goo.gl/C7ldvn

Mais comment donc naissent les chartes-parties ?

Jean-Pierre Laffaye
Arbitre maritime
Vice-Chairman* - BIMCO *Documentary Committee

Les chartes-parties dont l'exécution parfois génère ces contentieux dont les arbitres ont à connaître portent bien souvent le timbre du "Baltic International Maritime Council" mieux connu sous le sigle BIMCO. Pourquoi cela ?

BIMCO ?
BIMCO est une association qui fournit une large palette de services à ses quelque 1 500 membres provenant du monde entier tous investis, à titre divers tel qu'armateur, opérateur, courtier ou agent, dans l'industrie du transport maritime international. Le siège de BIMCO est situé près de Copenhague et son secrétariat compte environ 55 personnes.

BIMCO est née au début du XXe siècle de la volonté des acteurs du transport de bois en mer Baltique voulant mettre fin aux désordres qui régnaient dans la multitude de documents régissant cette industrie : il s'agissait de se réunir pour établir des règles et des contrats facilitant les échanges.

Il est donc compréhensible que la mission principale de BIMCO soit demeurée de faciliter les opérations commerciales de ses membres en établissant des contrats et des clauses standard, en fournissant des renseignements de valeur, des avis éclairés et une éducation de qualité.

BIMCO promeut des pratiques franches, équitables et justes, un libre accès à un marché libre, l'application des règlements internationaux édictés par les instances régulatrices (OMI, etc.) auprès desquelles elle est accréditée et surtout l'harmonisation et la standardisation des activités relatives au transport maritime international.

Dans ce domaine BIMCO est universellement reconnue comme le leader mondial pour la production et la révision des contrats standard de l'industrie maritime. Le travail du "*Documentary Committee*" de BIMCO est la pierre angulaire de l'association depuis plus de 100 ans en raison de sa capacité à proposer des documents facilitant le commerce et harmonisant les pratiques de l'industrie du transport maritime, une tâche en adéquation avec la vision et la mission de BIMCO.

En rédigeant de nouveaux contrats standard ou en révisant des documents existants, le *Documentary Committee* se fait un devoir de respecter de manière équitable le juste intérêt des parties. Les documents sont rédigés dans des termes juridiquement sûrs et d'une façon qui expose clairement aux parties les risques et avantages du contrat ou de la clause. Cela assure une plus grande utilisation des documents, par conséquent améliore l'harmonisation des pratiques et réduit le risque de contentieux issus de l'interprétation des contrats.

La mécanique de la production ?
C'est donc le *Documentary Committee* (DC) qui produit (ou approuve) les contrats types et les clauses standard estampillés BIMCO. C'est lui aussi qui révise les formes anciennes pour les mettre en adéquation avec les besoins du temps.

Composition du *Documentary Committee*.
Outre son Président et les Vice-Présidents, le DC est composé
- de 30 représentants désignés par des associations nationales d'armateurs de la façon suivante : 20 sont désignés par les 20 Etats les plus gros contributeurs au budget de BIMCO et 10 sont désignés sur invitation de l'organe directeur de BIMCO, l'*Executive Committee*.
- d'un représentant de chacun des Clubs et Associations membres de BIMCO,
- jusqu'à 5 invités *intuitu personae* sur proposition du Président et des Vice-Présidents.

Choix des sujets.
C'est une constante du DC de toujours s'adapter et d'être inspiré par les souhaits et besoins de l'industrie en matière de documentation, que ceux-ci émanent des membres ou d'autres entités. Chaque demande est étudiée soigneusement par le DC qui, s'il considère que le besoin est réel et sérieux, ajoute le projet au programme de travail.

L'élaboration.
C'est alors qu'un sous-comité est créé pour rédiger le document. La composition des sous-comités est de la responsabilité du service *Documentary Affairs* du secrétariat, qui prend en compte le volontariat des membres du DC et les nécessités techniques du sujet.

Les sous-comités sont composés de 3 membres au moins s'il s'agit de revoir et mettre à jour une simple clause mais peuvent aller jusqu'à une dizaine de membres dans le cas de l'élaboration d'une charte-partie qui est un document lourd et complexe.

Les membres des sous-comités sont choisis parmi des professionnels de la matière à traiter lesquels ne sont pas tous des membres du DC. Bien au contraire BIMCO cherche à s'entourer des meilleurs spécialistes et de juristes expérimentés pour constituer des sous-comités appropriés et solides. Si besoin est, le support d'expertises extérieures est ponctuellement requis.

Suite de l'article page 3/8

Suite de l'article de la page 2/8 "Mais comment donc naissent les chartes-parties ?"
Les sous-comités se réunissent autant que de besoin autour de représentants du service Documentary Affairs du secrétariat. Les réunions se tiennent en divers lieux (Copenhague, Hambourg, Londres, Paris, etc.) et durent entre 6 et 8 heures.

Sous l'égide des Présidents qui sont toujours des membres du DC, les sous-comités s'attachent à rédiger des documents équilibrés, clairs et fonctionnels car il est important que les documents produits soient utilisés et utilisables par l'industrie tout en étant bien fondés en droit et acceptables par les assureurs.

Lorsque le sous-comité considère que le projet prend forme, celui-ci est proposé à la lecture et à la discussion des membres du DC sur le site internet de BIMCO et sa présentation officielle est mise à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière du DC.

Avec l'apport des membres du DC, le travail progresse et finalement le projet de document (ou de clause) est mis à l'agenda du DC pour adoption.

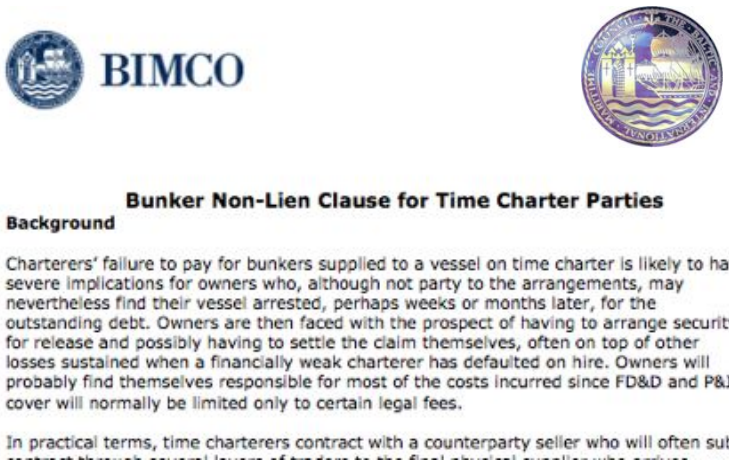
La même démarche s'applique à la révision de documents anciens ou de clauses devenues obsolètes. Pareillement le DC est parfois amené à approuver des documents rédigés ou révisés par d'autres entités pour la qualité desquels elles souhaitent recevoir l'approbation de BIMCO. Le même processus est alors développé sur la base de sous-comités communs : c'est le cas actuellement de la NYPE qui est à l'atelier avec l'ASBA comme ce fut le cas en 2000 avec la SYNACOMEX.

L'adoption.
Le DC se réunit en séance plénière deux fois par an. La totalité des membres désignés ne se présente pas toujours et l'assistance compte généralement une cinquantaine de membres, armateurs (cadres dirigeants, commerciaux ou juridiques), associations nationales d'armateurs et P&I Clubs.

Ces réunions se déroulent de façon immuable : les documents (chartes-parties, contrats et clauses) qui sont considérés comme aboutis et prêts à l'adoption sont soumis à l'approbation du DC. Même à ce stade du processus il est fréquent que le document ne puisse être adopté et que la discussion mène au retour du projet devant le sous-comité concerné pour modification, car la lettre du texte n'est pas élaborée en séance mais par le sous-comité qui est invité à revoir sa copie sur tel ou tel aspect.

Le rythme de travail bisannuel des séances impacte celui de la production des documents si bien que l'unité de temps usuelle du DC de BIMCO est le semestre. Un projet conséquent ne saurait donc être adopté en moins d'une année après son acceptation. Un travail très important et de grande qualité comme Newbuildcon (contrat de construction neuve) a nécessité plus de 30 réunions du sous-comité et le travail a duré presque 4 ans.

Il peut arriver, il est arrivé, qu'un évènement soudain exige qu'une clause soit proposée à l'industrie pour en pallier les effets : ce fut le cas par exemple de l'accident nucléaire de Fukushima quand il a fallu se préoccuper des cas où l'équipage refuserait de procéder vers la côte sud du Japon. C'est alors qu'un sous-comité ad-hoc permanent et le secrétariat proposent aux membres du DC l'adoption en urgence d'une clause via une consultation par l'internet.


BIMCO

Bunker Non-Lien Clause for Time Charter Parties

Background

Charterers' failure to pay for bunkers supplied to a vessel on time charter is likely to have severe implications for owners who, although not party to the arrangements, may nevertheless find their vessel arrested, perhaps weeks or months later, for the outstanding debt. Owners are then faced with the prospect of having to arrange security for release and possibly having to settle the claim themselves, often on top of other losses sustained when a financially weak charterer has defaulted on hire. Owners will probably find themselves responsible for most of the costs incurred since FD&D and P&I cover will normally be limited only to certain legal fees.

In practical terms, time charterers contract with a counterparty seller who will often sub-

Exemple d'une note explicative du BIMCO sur une nouvelle clause " Bunker non lien clause for time charter parties".

La note complète et la clause : http://goo.gl/GLGQGN

La publication.
Une fois adopté, le document ou la clause est publié. Cela se fait par l'intermédiaire de la publication trimestrielle de BIMCO : Bimco Bulletin. Cela se fait aussi au travers de la presse spécialisée, Lloyds List et autres. Il ne suffit pas de publier le document brut : un texte présente les raisons de l'élaboration, l'historique de son développement et surtout une notice explicative, clause par clause, paragraphe par paragraphe éventuellement. Cette notice est de grande importance et ne devrait jamais être négligée lors d'éventuels contentieux car elle décrit la volonté des rédacteurs et du DC.

Mais surtout le document et sa notice sont disponibles sur le site de BIMCO : **https://www.bimco.org**, en accès libre pour les clauses que tout un chacun peut utiliser, mais en lecture libre seulement pour les chartes parties.

La charte-partie est enfin insérée dans le système d'édition IDEA (Internet Document Editor Application) hébergé sur le serveur de BIMCO qui permet aux utilisateurs, contre monnaie, de rédiger et surtout de conserver leurs contrats originaux.

Ainsi donc naissent les chartes-parties dont BIMCO est la maïeuticienne. Il appartient alors à l'industrie de les faire vivre.

*(Ndlr : Lien vers la page du système d'édition IDEA de BIMCO : **https://www.bimco.org/Products/idea_2.aspx?RenderSearch=true**).*

Jurisprudence

La clause compromissoire insérée dans un contrat survit à la transaction qui met fin à ce contrat :

Cass. 1ere civ, 2 avril 2014, N° 11-14692 : http://goo.gl/UlRZSJ

Une clause compromissoire type en anglais

This contract shall be governed and construed in accordance with the French law or alternatively with the law otherwise formally agreed by the parties..

Any dispute arising out of or in connection with this contract, including its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Paris in accordance with the Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 16 rue Daunou 75002 Paris, in force at the commencement of the arbitration proceedings, which rules are deemed to be incorporated by reference in this clause.

Cas pratique d'arbitrage de l'École de Droit de Sciences Po Paris

Intéressant scénario à base maritime à propos d'un contrat de rénovation selon la modalité "clé en main" ("*turn key*") pour le concours d'Arbitrage International de Paris, concours par équipes ouvert aux étudiants préparant un diplôme de niveau master issus de toutes les universités quelle que soit leur localisation dans le monde, et aux élèves de formation des barreaux ou centres de formation professionnelle des avocats. Le cas : http://goo.gl/3x7ZuH

Le concours : http://goo.gl/XT1wLp

http://www.sciencespo.fr/ecole-de-droit/

Confirmation du terme *"as is where is"* dans les contrats de ventes de navires et les contrats d'achat

Dans un récent commentaire le cabinet Ince and Co analyse la décision de la Cour suprême Michael Hirtenstein & Others v. Hill Dickinson LLP [2014] EWHC 2711 (Comm) : http://goo.gl/V7reY1

Le commentaire de Ince and Co : http://goo.gl/GfvlrP

Rappel de la décision Dalmare SPA v. Union Maritime Ltd (Union Power) [2012] EWHC 3537 (Comm) : http://goo.gl/MnHoQ0

MV "Tuva" (1935)

Van Uden

4752 Grt. - 114,3 x 16,15 x 8,92 m.

pour s'abonner GRATUITEMENT

à la lettre d'information électronique

la Gazette de la Chambre

3 numéros par an

Janvier - Avril - Septembre

Contacter le Secrétariat de la Chambre

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

Surestaries dans le contrat de vente maritime

Capt. Mamadou Sow

Managing director

Globe Chartering Casablanca

www.globechartering.com

Contrairement au contrat d'affrètement au voyage, dans le contrat de vente maritime, la victime du dommage lié à la perte de temps n'est plus directement le navire (fréteur), mais l'affréteur. C'est donc, pour reprendre l'expression de Roger Sepkes ("*Writing laytime and demurrage clauses in sales contracts to cover part cargoes", Advanced Demurrage workshop, Asdem, May 2010, Geneva*) , à ce dernier qu'appartient le navire. Tout se passe donc comme si l'affréteur - même au voyage - gérait commercialement le navire.

En simplifiant quelque peu les choses, on pourrait dire que, dans un port donné, les surestaries nées dans le cadre du contrat de vente correspondent systématiquement à celles qui - dans le même port - seraient dues au fréteur. Un tel raisonnement, cependant, fait une part trop belle à l'aspect indemnitaire des surestaries (I), et ne tient pas suffisamment compte de l'autonomie des clauses de surestaries/vente par rapport à leurs homologues des chartes-parties (II).

L'aspect indemnitaire des surestaries dans le contrat de vente

Envisagées sous le seul angle de l'équilibre économique du contrat, les surestaries/vente ne seraient rien d'autre que l'indemnité versée à l'affréteur par son cocontractant/vente pour compenser précisément les frais de surestaries dues dans le cadre de la charte-partie. La nature indemnitaire des surestaries/vente ne serait que la résultante de la symétrie entre les obligations temporelles de la charte et celles du contrat de vente, dès lors que ces deux conventions s'inscrivent économiquement dans un même bloc contractuel. En jurisprudence, on a pu tirer du renvoi de la clause de surestaries/vente au taux de surestaries donné par la charte-partie une conséquence sur cette nature indemnitaire ("Fal Oil v. Petronas", [2003] EWCH 2225 (Comm). **http://goo.gl/kP1kwU**); la High Court ayant considéré que l'obligation de payer les surestaries n'était pas une obligation indépendante pouvant prospérer en dehors des prérogatives de la charte-partie (Ce jugement sera ultérieurement renversé par la Court of Appeal (v. "The Devon", [2004] 2 Lloyd's Rep 282 **http://goo.gl/ZN7M9V**).

En droit maritime français, le caractère indemnitaire des surestaries/vente ne va pas de soi, dès lors que ces sommes sont considérées comme un supplément de fret. L'acheteur CFR, en payant des surestaries à son cocontractant, ne fait que payer le (supplément de) fret convenu dans le contrat de vente CFR. La vente opère le report des surestaries dues par l'affréteur sur le dernier maillon de la chaîne, l'acheteur final.

En tout cas, des clauses de temps claires doivent être expressément stipulées dans le contrat de vente. Toute clause de renvoi à la charte se doit d'être très explicite : le simple renvoi consistant dans la formule *"demurrage as per charterparty"* ne suffira pas pour transposer intégralement toutes les clauses de temps de la charte dans le contrat de vente. Certains spécialistes ont pu suggérer d'insérer une clause opérant par plafonnement, du type : *"it is understood that the seller will not charge demurrage in excess of the total amount they incur on the voyage"*. Mais, si cette formule a le mérite d'instituer une limitation de responsabilité ou de réparation (pour surestaries) au bénéfice de l'acheteur, il reste qu'elle ne suffit pas à assurer au créancier le recouvrement de toutes les surestaries nées au port de décharge. Elle n'opère en effet que dans un seul sens : elle plafonne le montant des surestaries payées par l'acheteur CFR à celui des surestaries payées par le vendeur CFR/affréteur au port de déchargement ; mais elle ne fait pas obstacle à ce que l'acheteur CFR paye moins de surestaries que celles dues sous l'empire de la charte-partie. En cela, cette clause, en ne se souciant que de la protection financière de l'acheteur, ne saurait à elle seule conférer un caractère indemnitaire parfait aux surestaries nées dans un contrat de vente.

Il apparaît donc que le caractère indemnitaire des surestaries/vente n'a rien d'automatique ; sa mise en œuvre exige ainsi une vigilance particulière dans la rédaction des clauses de temps en général et de celles de surestaries en particulier. En effet, malgré le lien économique étroit entre ces deux conventions, les clauses de temps, de surestaries, contenues dans le contrat de vente restent, sauf dispositions contraires, autonomes par rapport à celles de la charte-partie.

L'autonomie des clauses de surestaries dans le contrat de vente

En l'absence d'une référence claire à la charte-partie, les clauses de temps contenues dans le contrat de vente doivent, par principe, être interprétées indépendamment du contrat d'affrètement. En droit, le raisonnement est implacable : le principe de l'effet relatif du contrat s'oppose en effet à ce que vendeur FOB et acheteur CFR soient rendus débiteurs des obligations temporelles contenues dans la charte-partie à laquelle ils ne font pas parties. Ainsi, nonobstant la dialectique temporelle qui s'opère entre ces deux conventions, il y a, *a priori*, une présomption d'indépendance des clauses de temps contenues dans le contrat de vente maritime.

Ce principe d'indépendance a été récemment réaffirmé par la *Court of Appeal* dans l'affaire "NYK Bulkship (Atlantic) N.V. v Cargill International S.A."(**http://goo.gl/0i4psK**). Du reste, le droit anglais a posé en règle, dès le début du XXe siècle, que rien n'interdisait au vendeur CIF de faire du bénéfice avec les clauses de surestaries contenues dans le contrat de vente (Voir Houlder Brothers and Co v. "*The Commissioners of Public Works*" [1908] AC 276 (**http://goo.gl/AVBFCs**). ***Suite de l'article page 5/8***

Jurisprudence

La clause compromissoire est juridiquement indépendante du contrat qui la contient.

Son existence et son efficacité s'apprécient, sous réserve de l'ordre public international, d'après la commune volonté des parties, sans qu'il soit nécessaire de se référer à une loi étatique.

CA Paris, 11 février 2014, N° 12/19130

http://goo.gl/o0cDhK

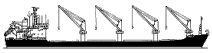
Virus Ebola

L'impact sur les contrats de vente

Les trois pays les plus affectés (Sierra Leone, Guinée, Liberia) sont d'importants importateurs de grains. La Guinée est un des principaux exportateurs de bauxite.

Lire l'article de Hill Dickinson :

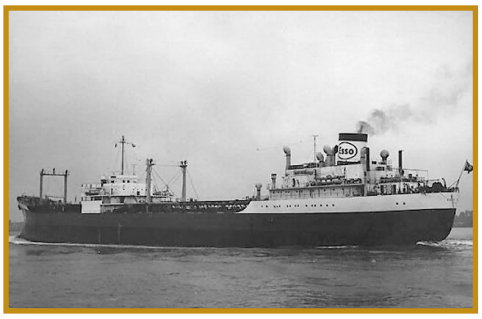
http://goo.gl/skfi1R



Le dilemme des armateurs avant de faire escale dans les pays touchés par Ebola

Réflexions d'un courtier grec

http://goo.gl/vYe1JI



"Esso Colon" 1939

9848 T. - 149,30 x 20,10 m.

Démutualisation des P&I Clubs ?

Dans son édition du 31 octobre 2014, le Lloyd's List annonçait qu'un des leaders du secteur, sans le nommer, étudiait la possibilité de se "démutualiser". Le modèle actuel, qui a encore de nombreux supporters, a subi très peu de changements depuis l'époque victorienne et si cette tendance se généralisait ce serait une véritable révolution dans le monde de l'assurance maritime.

Voir aussi le rapport 2014 du marché des P&I Clubs établi par le courtier américain Arthur J. Gallagher & Co. :

http://goo.gl/fmJ6gY

ainsi que celui sur les activités des P&I Clubs présenté par le courtier britannique Tysers :

http://goo.gl/jMWRi2

Suite de l'article "Surestaries dans le contrat de vente maritime" de la page 4/8

Cet aspect spéculatif des surestaries, s'il n'est pas totalement méconnu d'un bon nombre de petits opérateurs import/export des pays en développement, est très souvent relégué au second plan, du moins dans la négociation des contrats de vente maritime. Qu'ils soient acheteurs ou vendeurs, rares sont ceux parmi eux qui négocient réellement les clauses de temps dans le contrat de vente. Il arrive en effet qu'un acheteur FOB s'engage –dans la charte- sur une cadence de chargement avant même de s'assurer que son fournisseur (vendeur FOB) dispose de moyens logistiques pouvant assurer la cadence convenue dans la charte. De même, nous avons pu être confrontés à des cas où l'affréteur/acheteur FOB s'était engagé sur la clause SHINC lors même que le vendeur ne pouvait garantir un chargement les dimanches et jours fériés.

Il nous semble ainsi important de rappeler que si, du point de vue juridique, la vente et l'affrètement restent des contrats indépendants, l'affréteur n'a cependant pas intérêt à s'engager dans l'un en ignorant le dispositif temporel de l'autre. Ainsi, l'acheteur FOB gagnera à ce que la *"delivery ou shipment period"* ne soit pas fixée en fin de planche (*LayCan*), et que les staries (*Laytime*) allouées par la charte-partie au port de chargement soient, si possible, supérieures ou égales au temps alloué dans le contrat de vente.

C'est aussi ici l'occasion de souligner que le droit commun de l'affrètement au voyage ne peut être fidèlement transposé dans le régime du contrat de vente, fût-il maritime. Ainsi, l'affréteur/vendeur CFR ne doit pas perdre de vue qu'en *Common law*, il n'y a pas d'obligation implicite pour l'acheteur CFR de décharger la cargaison (voir Congimex v. Tradax [1983] 1 LLR 250), moins encore de le faire avec une cadence donnée (*La clause 13 de Gafta n°100 pose cependant que "discharge shall be as fast as the vessel can deliver in accordance with the custom of the port…")*. Ce qui d'ailleurs, à notre sens, peut paraître contradictoire avec l'esprit de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, laquelle pose dans son article 60 une obligation, pour l'acheteur, de prendre livraison en retirant les marchandises, et en accomplissant tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui pour permettre au vendeur d'effectuer la livraison.

Dans le même ordre d'idée, il nous semble également important de signaler que les interprétations des clauses de temps contenues dans le contrat de vente obéissent parfois moins aux fondamentaux du droit des surestaries qu'aux principes du droit commun des contrats. Ainsi, dans l'affaire *The World Navigator* ((1991), 1 Lloyd's Rep. 277), le vendeur FOB a été jugé responsable de tous les frais résultant du retard du navire, en plus des surestaries, et ce pour n'avoir pas suffisamment coopéré pour faire accoster le navire. De même, il pourrait être tenu responsable, en plus des surestaries, des dommages-intérêts pour pertes subies à cause de la fluctuation du prix de la cargaison dont le chargement serait intervenu hors de la *delivery period* convenue dans le contrat de vente. On retrouve là une différence par rapport à une créance de surestaries sous l'empire du contrat d'affrètement au voyage. Dans celui-ci en effet, il a pu être statué que le fréteur ne pouvait, en plus des surestaries, bénéficier des dommages-intérêts [sur la base] de la seule violation de la clause des staries (dépassement du *Laytime*) Voir "The Luxmar" [2006] 2 Lloyd's Rep 543 .

Au-delà de leurs enseignements, les décisions évoquées laissent entendre que, malgré la proximité des clauses de temps contenues dans les deux conventions, les parties au contrat de vente ne doivent pas, en rédigeant de telles clauses, avoir l'impression de subir la dictature de la charte-partie (*dans la pratique, il arrive souvent que le contrat de vente maritime renvoie à la charte-partie, encore inexistante*). Le risque de voir des clauses de temps incorporées dans le contrat de vente perdre l'effectivité escomptée est toujours là : les mêmes stipulations n'ayant pas toujours les mêmes incidences selon que l'on se trouve dans l'un ou l'autre des contrats*.

** (Dans l'affaire Soufflet Négoce c. Bunge SA ([2010] EWCA Civ 1102) **http://goo.gl/y8Fue** , un vendeur FOB, ayant retardé le chargement du navire au motif que, après inspection, il aurait trouvé les cales du navire impropres au chargement de l'orge fourragère, a été tenu responsable de ce temps perdu. La Court of Appeal a en effet estimé que le vendeur FOB n'avait aucun intérêt légitime [à défendre] en refusant de charger la cargaison, en ce que la responsabilité résultant de la défaillance commerciale du navire et les risques y afférents incombaient à l'acheteur FOB/Affréteur. Dans un contrat d'affrètement au voyage, l'affréteur aurait pu, sous réserve des dispositions de la charte, suspendre le temps pour cause d'innavigabilité commerciale du navire).*

Documentation

Sur le site de la Chambre www.arbitrage-maritime.org vous pouvez télécharger gratuitement tous les numéros de "La Gazette de la Chambre" déjà parus ainsi que les "Tirés à part" de tous les articles qui ont été publiés.

Divers autres articles et communications sont également disponibles gratuitement dans la rubrique "Miscellanées":

http://goo.gl/ZXwYW

"A certain amount of verbal manipulation was acceptable"

Etonnant concept relevé dans cet article http://goo.gl/Op2NBm qui commentait la décision d'appel de la Cour anglaise pour le *"Channel Ranger"* :
http://goo.gl/MYxH7b

Les clauses sanction

Lloyd's of london publie un guide sur les clauses sanction dans les contrats d'assurances : http://goo.gl/QQyLXO

(Voir aussi l'article de la Gazette N°27 de janvier 2012 : http://goo.gl/zJL68w)

Le paquebot mixte "Cap Varella"
Compagnie des Chargeurs Réunis (1926)

Jurisprudence

Clause compromissoire et ensemble contractuel

Un contrat d'assurance et une transaction entre un assureur et la victime assurée constituent un ensemble contractuel, de sorte que la clause compromissoire contenue dans le contrat d'assurance n'est pas manifestement inapplicable au litige relatif au non-respect de la transaction, opposant l'assurée et la société ayant racheté l'assurée. En revanche, si la société absorbante poursuit le réassureur, sur un fondement délictuel, pour avoir contribué à la violation par la société assurée de la transaction, et non pour réclamer l'exécution du contrat de réassurance auquel la première était étrangère, la convention d'arbitrage n'est pas, en l'absence de liens entre ces contrats, applicable au litige.

Cass. 1ère Civ., 9 juillet 2014,
N° 13-17495 : http://goo.gl/6onNch

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences,
contacter le Secrétariat de la Chambre
16 rue Daunou - 75002 Paris, ou
remplissez le formulaire à l'adresse :
http://tinyurl.com/qon9ch

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :
http://goo.gl/FjS9pH
To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link

Quelques sentences récentes

Sentence 1219 : C/P Supplytime 2005 – Navire de soutien polyvalent – Pose d'un câble sous-marin – Tirant d'eau trop important – Déficiences du navire – Responsabilité de l'armateur pour le tirant d'eau excessif (non), pour les déficiences (oui).
Un navire de soutien a été affrété à temps pour poser un câble sous-marin. L'affrètement était divisé en deux périodes, l'une dite stand-by durant laquelle le navire devait être équipé par l'affréteur et l'autre à un taux plus élevé pour effectuer la pose et l'ensouillage du câble. Sur une partie de la zone d'ensouillage, il s'est avéré que le tirant d'eau du navire était trop important ce qui a nécessité l'affrètement en supplément d'un remorqueur releveur d'ancres. Par ailleurs un certain nombre de déficiences ont été constatées après la livraison du navire. L'affréteur demandait la suspension du loyer durant la période d'attente pour équipement et durant la période d'affrètement du remorqueur releveur d'ancres et subsidiairement d'étendre la période de *stand-by* à la totalité de la période d'attente.
Les arbitres ont d'abord estimé qu'il n'y avait pas lieu de suspendre le loyer pendant l'affrètement du remorqueur pour tirant d'eau excessif car l'affréteur ayant fait inspecter le navire de soutien avant la conclusion de son affrètement, celui-ci était sur ce point conforme à sa description. Sur les autres déficiences, bien qu'elles fussent avérées, elles n'avaient pas empêché le navire de travailler or la charte-partie ne prévoyait la suspension du loyer qu'en cas d'empêchement de travailler. L'affréteur a donc été débouté de sa demande de suspension du loyer. En revanche les arbitres ont décidé d'étendre la période de *stand-by* jusqu'au moment où l'armateur avait remédié aux déficiences et condamné ce dernier au remboursement du loyer trop perçu.

Sentence 1220 : C/P Synacomex 90 – Blé en vrac – Mouille partielle de la cargaison – Assureurs demandeurs – Recevabilité (oui) – Subrogation légale (oui) – Clause FIO - Responsabilité du fréteur (non).
Durant le déchargement de la cargaison dans un port africain de fortes pluies avaient interrompu à plusieurs reprises les opérations. Une mouille importante ayant été constatée, l'assureur missionna un expert pour évaluer les dégâts dans les entrepôts du réceptionnaire après le départ du navire. L'assureur ayant indemnisé son assuré se prévalait de la subrogation pour demander réparation au fréteur en application des termes de la charte-partie qui incorporaient la Convention de Bruxelles de 1924. Le fréteur contestait la validité de la subrogation, opposait la prescription et sur le fond soutenait que la clause 5 de la charte-partie transférait à l'affréteur le risque des opérations de déchargement.
Sur la subrogation, les arbitres ont observé qu'elle découlait de l'indemnisation versée par les assureurs à leur assuré, que la demanderesse bénéficiait donc de la subrogation légale en vertu de l'article L 172-29 du code des assurances et constaté que la demande n'était pas prescrite. Sur le fond, l'état des faits et la feuille de temps indiquaient que les cales avaient été fermées à temps avant les épisodes de pluie et que la mouille n'avait pu se produire qu'après que les marchandises avaient quitté les cales. Selon la clause 5 de la charte-partie, le déchargement devait s'effectuer aux frais et risques de l'affréteur. Appliquant une jurisprudence bien établie de la CAMP, les arbitres ont jugé qu'en adoptant la clause 5, la commune intention des parties avait été que celle-ci l'emportât sur l'article 3-2 de la Convention de Bruxelles et ont donc débouté l'assureur de sa demande.

Sentence 1221 : C/P à temps NYPE 1946 – Loi anglaise – Armateur demandeur - Mises hors location pour pannes de grues – Grue endommagée par manutentionnaire – Réclamation pour manquants – Application de l'Inter Club Agreement (non) – Sursis partiel à statuer (non).
Le litige portait sur trois points principaux : (1) les mises hors location opérées par l'affréteur pour pannes de grues du navire, (2) l'avarie à une grue au cours du déchargement, (3) une réclamation de l'armateur au titre de l'Inter Club Agreement.
Sur les réductions de loyer pour pannes de grues, les arbitres ont appliqué une clause additionnelle qui, contrairement à la clause imprimée, n'imputait pas à l'armateur les soutes consommées lorsque le loyer était réduit au prorata des grues disponibles et ont réintégré dans la location les périodes déduites à tort lorsqu'une grue de terre était mise à disposition par l'armateur pour remplacer une grue en panne. Ils ont déclaré l'affréteur à temps responsable de l'avarie à la grue endommagée par la manutention et de ses conséquences. Enfin, ils ont rejeté pour manque de preuves la demande de l'armateur au titre de l'Inter Club Agreement relative au remboursement de 50 % d'une franchise payée à son P & I Club à la suite d'une réclamation pour manquants faisant l'objet d'un autre arbitrage et ont refusé de surseoir à statuer sur ce point en raison de l'indivisibilité de l'instance. (JYT)

Le Rapport 2014 sur le transport maritime de la CNUCED est paru

Le transport maritime est la colonne vertébrale du commerce international et de l'économie mondiale. Environ 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur sont transportés par mer. Ces pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en voie de développement.

http://goo.gl/zByrQt

Peut-on reprocher à un armateur de tirer profit d'une rupture de charte imputable à l'affréteur ?

Philippe Delebecque
Arbitre maritime

C'est en substance la question posée par l'affaire du "New Flamenco" (Fulton Shipping Inc. of Panama v Globalia Business Travel SAU – QBD (Comm. Ct.) (Popplewed J) 2014 EWHC 1547 (Comm.) – 21 mai 2014 **http://goo.gl/EcacaK**.

Ce petit navire de croisière avait été frété à temps (*NYPE form*) en février 2004 pour une durée de près de 5 ans et demi. Le 28 octobre 2007, un peu plus de deux ans avant l'expiration du terme du contrat, l'affréteur avait restitué le navire, ce qui constituait – incontestablement - une rupture anticipée de la charte autorisant le fréteur à réclamer un dédommagement (un peu plus de 7 M euros en raison de la non-perception des loyers dus entre octobre 2007 et novembre 2009).

L'armateur avait cependant, en octobre 2007, quelques jours avant la restitution du navire, passé un compromis de vente pour une somme de plus de 23 M USD. Dans ces conditions, l'affréteur entendait tirer, lui aussi, profit de cette vente réalisée dans d'excellentes conditions financières, sachant qu'en novembre 2009 la valeur du navire n'était plus que de 7 M USD. En d'autres termes, l'affréteur prétendait qu'il était lui-même à l'origine de la bonne affaire de l'armateur, compte tenu de la restitution anticipée du navire, et qu'il fallait nécessairement en tenir compte dans le dédommagement dû à l'armateur ("*the owner had to give credit for the difference*"), raisonnement que les arbitres saisis de l'affaire avaient suivi.

La décision a été renversée en appel au motif que le bénéfice réalisé par l'armateur n'avait aucun lien de causalité juridique avec la rupture de la charte ("*it was not a benefit which was legally caused by the breach*"). Autrement dit, la différence de prix du navire entre octobre 2007 et novembre 2009 n'était en rien liée à la rupture de la charte et ne tenait qu'à la chute du marché : l'affréteur ne pouvait donc en tirer argument pour refuser tout dédommagement voire pour en atténuer la charge. La solution se comprend si, comme en l'espèce, la décision de vendre le navire est prise avant la rupture anticipée. Il n'y a alors aucun lien de causalité entre le manquement contractuel et le préjudice ou plutôt l'absence de préjudice. La *London Court* laisse cependant entendre que la solution pourrait être la même lorsque le bénéfice réalisé (en raison de la vente du navire) est lié à la décision de rupture : la loyauté et la justice ne devraient pas permettre à la partie fautive de s'approprier, ne serait-ce que partiellement, les fruits que la partie innocente doit, avant tout, à sa propre diligence. Il reste que la partie victime d'un manquement contractuel a le devoir de minimiser son préjudice et que si elle en retire profit, il ne serait pas illogique que la victime puisse en bénéficier à son tour, du moins dans une certaine proportion.

Les mystères de la réparation du préjudice ne sont peut-être pas encore tous élucidés.

"Ubi societa, ibi jus"
Là où il y a une société, il y a un droit

Il n'y a rien de plus beau que la mer, mais on oublie souvent qu'elle peut être dangereuse et imprévisible...
En 2013, 7 594 hommes, femmes ou enfants ont été secourus par les Sauveteurs en Mer, au large ou à partir des plages.
Pour continuer à intervenir aussi rapidement et efficacement, les Sauveteurs en Mer ont aujourd'hui besoin de vous.

Découvrez en vidéo comment vous pouvez les aider et mobilisez-vous pour ceux qui, 24h sur 24 et 7J sur 7, sont toujours là pour sauver notre vie ou celles de nos proches : http://goo.gl/KAEucB

Voyage dans le temps

Petit tour du monde des ports à l'entre-deux-guerres

Un voyage dans le temps à travers des films d'époque de la vie dans quelques ports autour du monde dans les années 30 et 40

◉ Singapour Carrefour de l'Asie (11'20)
http://goo.gl/SV6Twl

◉ Hong Kong La porte de la Chine (11'20)
https://www.youtube.com/watch?v=hIHTrmz4hTI

◉ Le port de Shanghaï en 1947 (10'33)
https://www.youtube.com/watch?v=PT7EvH4hFIg

◉ Le port de Marseille de 1840 à 1940 (3'51)
http://vimeo.com/104916786

◉ Le Havre 1938 Un voyage en Normandie (10'49)
https://www.youtube.com/watch?v=wT18txrpCRA

◉ Port de New York Une promenade sur l'Hudson River 1938 (9'52)
https://www.youtube.com/watch?v=B3nzAbXk17M

◉ New York Dockers dans les années 30 (2'57)
http://www.britishpathe.com/video/dock-workers

◉ Casablanca, années 40 (31'21)
https://www.youtube.com/watch?v=HmU4jKPz_w4

◉ Arrivée au port d'Alger en couleur. Muet (2'55)
https://www.youtube.com/watch?v=2BGZgEDIHmg

◉ Croisière aux Antilles Nassau 1938 (7'50)
https://www.youtube.com/watch?v=EvxtASA4fT0

◉ Egypte L'entrée du Canal de suez. Muet (8'09)
https://www.youtube.com/watch?v=t2pwunXawFg

◉ Le port à containers de Singapour en 2013 (46'53)
http://goo.gl/bd9QZm

Fraude maritime

La plupart des données AIS (*Automatic Identification System*) sont correctes et précises, cependant dans un rapport sur la manipulation intentionnelle des données en mer, la société Windward, analyste de données spécialisées, identifie cinq pratiques de plus en plus couramment utilisées.
Le rapport : http://goo.gl/PoBzS8
Windward : http://www.windward.eu

Revue de presse
North East West South
N.E.W.S.

12/09 Le Marin - Le brésilien Vale signe finalement un méga-contrat à long terme, portant sur les VLOCs (*Very Large Ore Carriers*) minéraliers géants dits "Valemax" de 400 000 tonnes de port en lourd, avec Cosco pour pacifier ses relations avec la Chine.

Le monde maritime

Une belle infographie pour découvrir les chiffres et les faits marquants de l'industrie maritime mondiale :

http://www.marineinsight.com/?p=62164

26/09 Le Marin - Le navire de croisières "Quantum of the Seas" sera le premier navire de ce type et de cette taille à utiliser un système d'injection de microbulles sous la coque pour diminuer la résistance dans l'eau et donc sa consommation de carburant.

01/10 Lloyd's List – Les armateurs grecs ont conclu avec les autorités fiscales un accord basé sur le volontariat pour contribuer via le paiement d'une taxe de 420 millions au budget de l'Etat. (*voir aussi la note d'Isemar* http://goo.gl/f7NHud).

10/10 JMM - Protection de pavillon. Des amendements au projet de loi sur la transition énergétique prévoient d'étendre la loi de 1992 au transport de produits raffinés.

A la chasse aux papillons

En Chine, en Russie orientale, en Corée ou au Japon, les papillons "Bombyx disparates", connus aussi sous le nom AGP (*Asian Gypsy Moth*) colonisent littéralement les navires en pondant des milliers d'œufs sur le pont et les superstructures des navires. Aux Etats-Unis et au Canada, l'absence d'un rapport d'inspection dans le dernier port est sanctionnée à partir du 1er janvier 2015. Au 1er septembre, douze navires avaient déjà été sortis de Long Beach (Los Angeles) pour subir des décontaminations au large. "*Les recommandations des autorités prévoient de gratter au couteau les nids et les œufs car ils pourraient flotter en mer, mais c'est complètement impossible, il y en a des milliers !*", explique un commandant victime d'une invasion. Pour le moment, aucune prévention n'est envisageable et le travail des équipages est réduit à la chasse aux papillons durant une partie du trajet. *Le Marin 25 sept. 2015*

14/10 Petro Global News - Le géant pétrolier russe Rosneft a besoin de conseil juridique sur la question des sanctions économiques à l'égard de la Russie. La société est donc à la recherche d'un unique cabinet anglo-saxon d'un montant de 22 472 000 € pour 37 000 heures à 607 €/heure. (http://goo.gl/em2Atd)

14/10 L'Antenne - La Chine va se construire une piste aérienne dans l'Antarctique, une nouvelle étape dans le renforcement rapide de sa présence sur le continent blanc où elle dispose déjà de quatre stations de recherche.

Pilotage et innovation

Pour les 10 ans de son simulateur de manœuvre, la station de Pilotage du Havre diffuse un film montrant le lien entre le virtuel et le réel permettant de servir et d'accueillir dans les meilleures conditions les plus gros navires du monde.
http://jeunemarine.fr

Vidéo de la station de pilotage du Havre :
http://goo.gl/WEhANp

28/10 World maritime news - Les pirates somaliens ont développé une approche professionnelle en fonction du type de navires, de l'armateur et des pavillons arborés. (http://goo.gl/7bxfX6).

04/11 Hellenic shipping news - A la fin octobre, il restait 37 otages entre les mains des pirates, il y en a eu jusqu'à 600, et une estimation de 1400 pirates ou suspects sont en prison ou en cours de procédure dans 20 pays.

Canal de Panama

Les restrictions des navires Panamax vont incontestablement changer en raison de l'agrandissement des écluses du Canal de Panama dont les travaux sont prévus être terminés début 2016. Les Aframax chargés et même les pétroliers Suezmax modérément chargés pourront transiter par cette voie. (*Hellenic Shipping News 5 janvier 2015*) : http://goo.gl/2bQUEk

04/11 Jeune Marine – entretien avec la réalisatrice du film "Fidelio", film réalisé à bord du navire éponyme racontant l'histoire d'une odyssée amoureuse et maritime http://goo.gl/pE9dEE

17/11 L'Antenne - La France, nation du Pacifique grâce à trois collectivités d'Outre-Mer, aurait intérêt à se préoccuper de ses richesses exploitées ou potentielles dans une zone devenue le terrain de jeu des grandes puissances du XXIe siècle, Chine en tête.

25/11 Trade Winds - Avec le rachat du scandinave *RS Platou*, le courtier britannique *Clarksons*, dont le siège du nouveau groupe sera à Londres, emploiera environ 1400 personnes dans 21 pays.

Qu'est-ce que le mal de mer ?

la revue de 50 moyens pour l'éviter

http://goo.gl/F33VOl

Vidéo d'une évacuation sanitaire par hélicoptère dans la tempête en Atlantique nord : http://goo.gl/F6yTff

29/11 Marine & Océans - L'équipage d'un navire inculpé en Grèce pour trafic d'êtres humains :
http://goo.gl/WtyfiM

12/12 Mer et Marine - 196 : c'est désormais le nouveau numéro pour appeler gratuitement et directement un centre de sauvetage en mer (CROSS), 24H/24 - 7j/7.

17/12 G Captain - Par manque de preuves, la Cour d'appel des Seychelles a relâché trois Somaliens précédemment condamnés pour piraterie.

19/12 JMM - L'utilisation d'un carburant d'une teneur en soufre inférieure à 0,1 % dans les zones de contrôle des émissions à partir du 1er janvier 2015, imposée par Marpol, inquiète les armateurs. Pour certains navires le coût du carburant va augmenter d'environ 50%.

Limitation des émissions de soufre au 1er janvier 2015

La notice de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) :
http://goo.gl/LGchNe
Les questions fréquentes :
http://goo.gl/ffBnv2
L'annexe VI de la réglementation :
http://goo.gl/ZS3UBe
La directive d'Armateurs de France :
http://goo.gl/TdljKz

24/12 Marinfos - Rabais (sous conditions) pour les vracs secs via le canal de Suez : http://tinyurl.com/nm6f8ee.

30/12 Maritime Connector - Les prédictions 2015 pour le marché maritime conteneurisé : http://goo.gl/zAZuvv

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41
Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web :

http://www.arbitrage-maritime.org

Dispositions légales

Les opinions émises dans les articles sont propres à leurs auteurs et n'engagent ni la Rédaction, ni la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.