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 37 - Printemps 2015

◉ Editorial *Philippe Delebecque* **Page 1**
◉ "Said to contain" *Olivier Cachard* **Pages 2 & 3**
◉ "Le squat" *François Laffoucrière* **Pages 4 & 5**
◉ "Solvabilité II" *Didier Marsac* **Page 6**
◉ Colloque AMLOG **Page 7**
◉ Web maritime **Page 8**
◉ Nouvelles de la Chambre
◉ Revue de presse **Page 8**

" Quod semper aequum ac bonum est, jus dicitur "

La réforme du droit des contrats du pour et du contre

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

Après de longues tergiversations, le Ministère de la Justice a décidé d'engager la réforme du droit des contrats et des obligations (le projet : http://goo.gl/EmWQsL). Il faudrait, dit-on, moderniser notre droit des contrats et tenir compte davantage des données économiques et sociales contemporaines, ce que l'on comprend, mais ce qui n'est peut-être pas une justification suffisante pour toucher à un monument tel le Code civil, que le doyen Carbonnier avait qualifié de constitution civile de la France. Il est en tout cas curieux qu'une telle réforme puisse se faire par simple ordonnance, que les pouvoirs publics devront au demeurant adopter avant la fin de l'année.

Le projet est ambitieux, car il embrasse le droit des contrats, le droit des obligations et le droit de la preuve. C'est dire qu'il aura nécessairement un impact sur la rédaction des contrats, leur pratique et le contentieux judiciaire ou arbitral, d'autant plus qu'il affecte tous les contrats, qu'il s'agisse de contrats de consommation ou de contrats entre professionnels, comme le sont les contrats maritimes, *i.e.* le transport, l'affrètement, la manutention, la construction ou encore le contrat d'agence. En nous limitant ici à quelques observations sur les contrats et en nous réservant ainsi le droit de revenir sur les autres aspects tout aussi importants du projet (notamment sur la subrogation et la cession de créances réaménagées), on voudrait se féliciter de certaines avancées, tout en exprimant quelques doutes.

On relèvera, avec satisfaction, l'attention portée, dans des dispositions préliminaires ayant valeur de principes, à la liberté contractuelle (art. 1102), au thème de la bonne foi qui doit présider à l'exécution, mais aussi à la formation des contrats (art. 1103), à la distinction entre les contrats de gré à gré et les contrats d'adhésion (art. 1108), qui sous-tend la distinction entre l'affrètement et le transport, et aux questions de négociation précontractuelle, partagées entre les exigences de liberté, de loyauté et de confidentialité, ou encore d'interprétation avec, notamment, la consécration dans les contrats d'adhésion de la règle *contra proferentem* (art. 1193), découverte en matière maritime.

Il est très heureux que le législateur envisage assez largement la théorie de la représentation, en considérant comme inopposable au représenté l'acte accompli par un représentant démuni de pouvoir, en interdisant à un représentant d'agir pour le compte des deux parties ou de contracter pour son propre compte avec le représenté (art. 1160) – dont acte pour les consignataires - et en accordant au tiers qui a des incertitudes sur l'étendue des pouvoirs du représentant une action interrogatoire (art. 1157).

Tout aussi original et, à la réflexion, bienvenu est le droit pour le créancier victime d'une exécution imparfaite du contrat auquel il est partie, d'accepter la situation et de réduire proportionnellement le prix (art. 1223), ce qui devrait intéresser beaucoup de réceptionnaires. On se réjouira aussi de voir consacrer le droit pour le cocontractant victime d'une "inexécution suffisamment grave" de résilier unilatéralement le contrat (*v. aussi Editorial de la Gazette N°19 d'avril 2009 :* ***http://goo.gl/94sliZ***).

Malgré ces dispositions qui sont certainement de nature à donner au droit français des contrats le nouvel élan dont il a besoin, on se permettra d'exprimer les réserves les plus extrêmes sur deux dispositions. D'abord sur l'article 1169 qui transpose dans tous les contrats la théorie des clauses abusives pourtant conçues pour les contrats de consommation. Le législateur a jugé bon de consacrer la jurisprudence récente concluant à la nullité de toute clause privant de sa substance l'obligation essentielle du débiteur (art. 1168), ce qui renforce, si besoin était, les solutions qui ont interdit au fréteur à temps ou au voyage de se dispenser de l'obligation d'assurer la bonne navigabilité du navire. Est-il besoin d'aller plus loin encore et de permettre au juge de "supprimer une clause qui crée un déséquilibre significatif dans les droits et les obligations des parties au contrat", à la demande du cocontractant au détriment de laquelle elle est stipulée ? Cette atteinte à la liberté contractuelle est difficilement acceptable et remet en cause la foi que l'on doit avoir dans le contrat. Est tout aussi critiquable l'article 1196 qui revient sur la jurisprudence Canal de Craponne et donc sur l'un des plus grands arrêts de la jurisprudence dont le message était particulièrement clair : aux parties - et aux seules parties - de prévoir les changements pouvant venir bouleverser l'équilibre contractuel (v. article Gazette N°29 http://goo.gl/fh3DsH). Le contrat doit rester la chose des parties. Le juge ou l'arbitre est simplement là pour assurer son respect et non pour le refaire.

On aurait préféré une réforme plus ciblée, tant il est vrai que certaines questions contractuelles font difficulté (cf. rétractation d'une promesse unilatérale de vente ; interdépendance contractuelle et caducité du contrat accessoire ; exécution forcée subordonnée ou non à une exigence de coût raisonnable ; rupture unilatérale du contrat). Ce n'est pas l'option qui a été retenue. On peut le regretter, car le contrat est l'outil le plus approprié de régulation des rapports sociaux et sa réforme, à la supposer nécessaire, passe par une large consultation des professionnels, fussent-ils spécialisés comme le sont les praticiens du monde maritime.

Pertes maritimes, Evénements de mer et Sécurité maritime

Parution de la 3ème édition, millésime 2014, de l'excellente revue annuelle maritime éditée par Allianz :

http://goo.gl/ttqkMg

ACCIDENTS MARITIMES

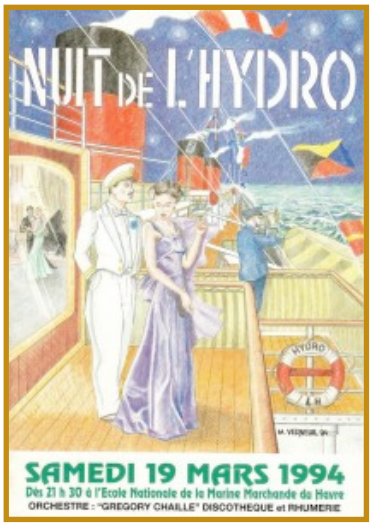
A bord d'un navire une simple erreur peut provoquer une catastrophe

Le *"Swedish Club"* a publié une analyse complète avec des exemples précis sur tous les types d'accidents répertoriés :

http://goo.gl/xJAxge

Menaces et risques maritimes

Le P&I Club North s'est associé à Gray Page pour proposer en ligne une carte des menaces et risques maritimes en temps réel : http://goo.gl/TaJ73z
La carte : http://goo.gl/ZKQVLx



Jurisprudence

La remise à l'armateur d'un navire affrété, avant la date prévue, même à une date postérieure à celle initialement annoncée par l'affréteur, n'est pas automatiquement synonyme de manque à gagner.

L'arrêt, Maestro Bulk Ltd v Cosco Bulk Carrier Ltd (The "Great Creation") [2014] EWHC 3978 (Comm) :

http://goo.gl/SM8be8

Le commentaire du cabinet ReedSmith :

http://goo.gl/pv33Ji

La clause *"Said to contain"*

De la pratique à la théorie (et non l'inverse...)

Olivier Cachard
Agrégé de droit privé
Arbitre maritime

1.- La clause *said to contain*, adoptée depuis longtemps par la pratique avec d'autres clauses voisines (*said to weight, shipper's load and count*) y compris dans les transports de vracs (R. Achard, "Nouveaux commentaires sur la clause *said to contain*", DMF, 1981, p. 259) connaît un certain regain avec la généralisation de la conteneurisation. La conteneurisation, qui a radicalement modifié les pratiques maritimes et portuaires, est aujourd'hui irréversible sous le double effet de l'accroissement constant de la capacité de transport des porte-conteneurs et de la diversification des trafics concernés : sont maintenant transportés par conteneurs non seulement les produits manufacturés, mais encore les denrées alimentaires réfrigérées ou à température dirigée et même parfois des vracs secs ou liquides. Plus que la distinction technique des différents types de conteneurs, c'est la distinction fonctionnelle de leur usage qui importe réellement, en particulier pour le transport de biens manufacturés. Il convient en effet de distinguer le conteneur de groupage, qui rassemble dans une même boîte, des marchandises provenant de différents chargeurs du conteneur complet (*Full Container Load*) qui est empoté pour le compte d'un seul chargeur. En effet, s'il est possible que le conteneur de groupage soit empoté sous le contrôle du transporteur ou de l'un de ses préposés, le conteneur complet est le plus souvent empoté sous le contrôle exclusif du chargeur qui se trouve donc seul maître de la sincérité des déclarations figurant sur les documents de transport et sur les documents douaniers.

2.- C'est à l'arrivée que les difficultés surgissent lorsque le destinataire se plaint d'une avarie ou, comme cela est de plus en plus fréquent, d'un manquant correspondant à un *short shipment*, c'est-à-dire une expédition minorée. Or puisque les documents de transport, et en particulier les connaissements, font foi de la quantité et de l'état de la marchandise reçue à bord, la conteneurisation fait peser sur le transporteur et, en amont, sur le commissionnaire de transport, le risque systémique d'une non-correspondance entre la cargaison et les documents. En effet, pour d'évidentes raisons d'exploitation commerciale, le transporteur n'est pas en mesure de vérifier, même indirectement, la véracité des déclarations portées au connaissement. Le conteneur est scellé ; tout au plus un contrôle optique automatisé de son état extérieur peut-il être réalisé à l'entrée du terminal. Le nombre insuffisant de scanners douaniers et les cadences ne permettent d'ailleurs que de réaliser un contrôle douanier par échantillonnage (Rép Ministérielle, question 24206, JO 07/01/2014 p. 91). Dans ce contexte, la clause *said to contain*, généralisée sur les connaissements, cesse potentiellement d'être une clause de style. La stipulation d'une telle clause peut être analysée sous divers angles selon le problème posé : sous l'angle douanier pour savoir qui répond de l'infraction douanière résultant d'une déclaration inexacte, sous l'angle bancaire pour savoir si un tel connaissement peut être présenté au titre du crédit documentaire lorsque la lettre de crédit mentionne la présentation d'un connaissement sans plus de précision, mais d'abord et surtout sous l'angle du contrat de transport pour déterminer son effet entre les parties. C'est cette dernière approche que l'on privilégiera ici. Inventée par la pratique, la clause *said to contain* a pourtant donné lieu à des conjectures théoriques (I) dont il convient de s'affranchir parce qu'elles reposent sur des présupposés. Il est préférable de revenir à une méthodologie d'appréciation concrète des conditions de l'efficacité de ces clauses (II).

I. Conjectures théoriques

3.- En France comme à l'étranger, la clause *said to contain* a suscité une vaste littérature académique (en dernier lieu, O. C., "Le trafic conteneurisé et la clause *said to contain*", DMF, 2013, n° 749). Or selon les auteurs et selon les systèmes juridiques, les opinions les plus diverses s'affrontent.

4.- Partant des Règles de La Haye et / ou du droit civil, un courant doctrinal a cru pouvoir proposer une analyse substantialiste de la clause *said to contain* dont l'objet et l'effet direct seraient de libérer le transporteur de son obligation d'accuser réception de la marchandise reçue à bord et donc de le soustraire à sa responsabilité (Cass. com., 29 jan. 1980, navire *American-Legacy*, JCP 1980. II. 19338, note R. Rodière). Présenter ainsi la clause *said to contain* revient déjà à postuler sa condamnation dans les relations entre les parties au contrat de transport. Une approche, en apparence plus clémente, consisterait à raisonner par analogie avec les contre-lettres émises en marge d'un connaissement *clean*, valables *inter partes*, mais inopposables au tiers. Mais à raisonner ainsi et à tenir la clause *said to contain* pour une réserve affectant le connaissement, on condamnerait le connaissement lui-même qui cesserait d'être conforme au connaissement visé par la lettre d'ouverture du crédit documentaire. D'ailleurs les RUU 600 admettent explicitement à l'article 26 lettre b) que "Un document de transport comportant une clause telle que "poids et décomptes du chargeur" et "contient aux dires du chargeur" est acceptable". Il faut en déduire que pour la banque opérant le contrôle documentaire, la clause *said to contain* n'a pas dénaturé le connaissement : le transporteur est toujours tenu de ses obligations de recevoir la marchandise, de la déplacer et de la livrer. Mais la preuve du manquement à l'une de ses obligations, par l'effet de la convention de preuve stipulée au connaissement, ne pourra plus découler de la seule mention portée dans la case "description des marchandises". L'approche probatoire est donc préférée à l'approche substantielle. ***Suite de l'article page 3.***

Relèvement d'épaves

Suivant la *Nairobi Wreck Removal Convention* (WRC)* applicable à compter du 14 avril 2015 et ratifiée par une quinzaine de pays*, tout bateau de 300 tjb ou plus devra être assuré pour couvrir les frais de repérage et enlèvement de l'épave en cas de naufrage.

(*) : http://goo.gl/73Cnh5
Le commentaire du cabinet Ince & Co : http://goo.gl/oMvGac
La convention : http://goo.gl/nbVSUx
Le texte en français : http://goo.gl/69z1gv

Jurisprudence

La convention d'arbitrage a une validité et une efficacité propres qui commandent d'en étendre l'application aux parties directement impliquées dans l'exécution du contrat et dans les litiges qui peuvent en résulter.

CA Paris, 28 octobre 2014, n° 13/18811

http://goo.gl/zFRQL3

Jurisprudence

Il incombe à la partie qui invoque la violation par l'arbitre du principe de la contradiction d'en apporter la preuve.

L'abstention volontaire d'une partie à l'arbitrage de participer à la procédure d'instruction conduite par l'arbitre avant de rendre sa sentence lui interdit de se prévaloir des irrégularités éventuelles pouvant entacher l'instance arbitrale, sauf à faire montre d'une attitude devant être qualifiée d'estoppel ou de déloyauté procédurale.

Civ. 1, 5 novembre 2014, n° 13-11745
http://goo.gl/t0FiW6

Suite de l'article "La clause said to contain" de la page 2.

5.- Pour commencer, les conventions maritimes elles-mêmes adoptent, de façon ontologique, une approche probatoire. Les Règles de La Haye ne sont-elles pas fondées sur l'émission d'un connaissement, tandis que les Règles de Rotterdam élargissent le champ à un document de transport ? Ne souligne-t-on pas que l'émission d'un connaissement n'est pas une condition de validité du contrat, mais une condition exigée (Art. III § 3) à la fois pour l'application des Règles de la Haye et *ad probationem* ? Le mécanisme de présomption est inscrit dans la lettre même des Règles de La Haye (Art. III § 4) et des Règles de Rotterdam (Art. 41). Cela change la perspective car la clause *said to contain* cesse d'être traitée comme une clause de non-responsabilité ou comme une contre-lettre. Elle est une convention sur la preuve, qualification qui respecte la nature des choses. Plus précisément, une convention sur le procédé de preuve et sur la force probante : sur le procédé car elle brise le monopole du connaissement et sur la force probante car elle libère le juge ou l'arbitre des mentions manifestement incohérentes d'un connaissement. Une analyse sous l'angle du droit de la preuve dispose de solides appuis doctrinaux et même jurisprudentiels en droit comparé (B. Mercadal, "Valeur juridique de la formule *"said to contain"* " Bull. marit. Havre 1977, no 31 ; W. Tetley, "*The burden and order of proof in marine cargo claims*", 2004, conférence donnée à l'Association Canadienne de Droit Maritime, **http://goo.gl/xVEI5c**).

6.- Mais de quelle cohérence parlons-nous ? Il faudra vérifier la cohérence des documents avec l'organisation de l'opération de transport et la cohérence des documents entre eux. Telle est la méthodologie pratique.

II. Méthodologie pratique

7.- Pour commencer, il convient de déterminer le contexte dans lequel le conteneur a été empoté. L'empotage a-t-il été réalisé sous le contrôle exclusif du chargeur ou de l'un de ses préposés, ce qui est fréquent pour les conteneurs complets ? Car alors, les mentions figurant sur le connaissement et recopiées du manifeste sont sous la puissance unilatérale du chargeur. Ou alors l'empotage a-t-il été réalisé sous le contrôle soit du transporteur ou de l'un de ses préposés, soit d'un tiers indépendant dont la mission était de procéder à la certification des conditions de chargement ? Si le transporteur est intervenu dans l'empotage, pour les conteneurs de groupage, alors la clause *said to contain* n'est plus qu'une clause de style.

8.- Pour poursuivre l'analyse, il faut encore tenter de déterminer si l'intégrité du conteneur a été respectée à l'occasion des opérations de transport. Cela vise aussi bien les perforations et éventrations accidentelles de l'enveloppe, que l'ouverture contradictoire ou clandestine des scellés. La perforation ou l'éventration peut être assez bien tracée par les contrôles images à l'entrée ou à la sortie des terminaux français. L'ouverture officielle à l'occasion d'un contrôle douanier inopiné peut aussi être retracée. Quant à l'ouverture clandestine du conteneur qui pourrait se produire dans certains terminaux peu sécurisés plutôt qu'à bord, elle est en principe exclue par la sophistication croissante des systèmes de plombage. En présence des scellés conformes à ceux utilisés par la compagnie, l'ouverture clandestine n'est qu'une allégation, à étayer par d'autres éléments de preuve.

9.- Pour développer encore l'analyse, il convient de rapprocher les mentions du connaissement, en particulier sur l'état et la quantité, des mentions figurant dans les autres documents liés à la vente et requis pour le financement : bon de commande, facture, certificat de qualité de l'usine, liste de colisage, etc. car c'est bien la même marchandise qui est commandée, fabriquée, certifiée, déclarée et chargée. Cette méthode de recherche de la convergence des documents évoque celle en vigueur dans le crédit documentaire. Ainsi, dans l'affaire du Navire *Carmen* (C. App. Versailles, 12ème ch., 7 oct. 2014, DMF 2015, n° 765, note J. Lecat) la Cour de Versailles a pu constater l'incohérence totale entre la quantité mentionnée au connaissement, surévaluée par rapport à la quantité vérifiée ou prise en compte dans les autres documents. Elle en a déduit un *short shipment*. Il ne s'agit pas seulement d'une enquête factuelle, mais bien d'un raisonnement conduit sur la charge de la preuve et la force probante : "Considérant en outre que les incohérences sur les quantités déclarées par les intérêts cargaison sont de nature à mettre en doute les volumes mentionnés et à renverser la présomption selon laquelle le conteneur était plein à l'embarquement".

10.- Voudrait-on, *in cauda venenum*, objecter qu'un tel rapprochement des documents est matériellement et juridiquement impossible ? S'il l'était matériellement, alors, les circuits de crédit documentaire n'existeraient pas. Il ne l'est pas davantage en droit. Ainsi, il y a bien séparation entre le contrat de vente et le contrat de transport, de sorte que la qualité de partie et les obligations au titre du contrat de transport doivent être recherchées dans le contrat de transport : on respecte alors la fonction d'*instrumentum* du contrat de transport dévolue au connaissement. Et précisément, si le connaissement stipule une clause *said to contain*, cela signifie que dans l'esprit des parties et selon les circonstances, la preuve de la quantité et de l'état de marchandise peut être recherchée ailleurs. Tout en restant le seul *instrumentum* du contrat de transport, le connaissement n'est plus le seul document faisant preuve de la réception de marchandises à bord. Il n'y à cela aucune incohérence, mais le respect des différences de nature entre les trois fonctions différentes du connaissement …

"Quod semper aequum ac bonum est, jus dicitur"
Ce qui est toujours équitable et bon s'appelle le droit

Piraterie

Même si son propriétaire l'a vendu après incendie, un navire piraté peut être considéré comme une perte totale, que les assureurs devront indemniser.

Le pétrolier *"Brillante Virtuoso"* naviguait de l'Ukraine vers la Chine avec une cargaison de fioul quand le navire a été abordé par des pirates au large d'Aden. L'équipe armée a maîtrisé l'équipage et a ordonné au commandant de naviguer vers la Somalie. La salle des machines et les logements ont été noyés suite à une panne de la machine qui n'a pu être remise en marche mais qui a déclenché une explosion.

Dans un récent commentaire le cabinet ReedSmith analyse la décision de la Cour suprême : http://goo.gl/e3wB45

Le jugement : [2015] EWHC 42 (Comm)

http://goo.gl/NvIx34

Piraterie et clause "In Transit Loss" dans les chartes au voyage

Cette clause de responsabilité couvrant les pertes de cargaison permettant de traiter commercialement les pertes inévitables comme l'évaporation et les différences volumétriques constatées à l'arrivée ne joue pas si ce sont des pirates qui ont siphonné une partie de la cargaison. Navire "*Valle di Cordoba*"/ Trafigura Beheer BV. vs Navigazione Montanari Spa. L'arrêt [2014] EWHC 129 (Comm) : http://goo.gl/uo6In5

Le commentaire du cabinet anglais Bentleys : http://goo.gl/vHWDf9

Le *"squat"*

Cdt François Laffoucrière
Docteur en droit - Arbitre maritime

Le "*Squat*" est un terme anglais qui signifie accroupissement et qui, dans le domaine maritime, fait référence au phénomène de sur-enfoncement du navire associé à sa vitesse (ou à la vitesse de défilement de l'eau le long de sa coque lorsqu'amarré, et subissant un certain courant) et à la proximité du fond ; au sens large, il inclut également les effets de berge subis par un navire se déplaçant à proximité de celle-ci, ou une combinaison des deux effets de fond et de berge. Ce phénomène a toujours existé mais, alors qu'il était négligeable pour des navires de petite taille et des vitesses relativement faibles, il a été mis en exergue à partir du milieu des années 1960 avec l'augmentation de la vitesse et de la taille des navires. Il faut donc, dans un premier temps, définir et comprendre ce qu'est le *squat*, d'un point de vue écoulement des fluides. Il est ensuite indispensable d'en assimiler les dangers. Enfin, en toute connaissance de cause il y a des précautions nécessaires à connaître et à prendre.

Le terme déplacement d'un navire correspond au volume de la masse d'eau déplacée par un navire ayant une masse équivalente. Cette masse d'eau est déplacée vers l'avant par le navire et s'écoule sur ses côtés et sous sa quille. L'eau ainsi déplacée circule librement lorsque rien n'empêche son écoulement. Cependant, en eaux resserrées, cet écoulement est alors perturbé et lorsque l'eau déplacée circule à travers une restriction créée par les parois du navire et celles du fond de la mer et/ou des berges il y a apparition d'un phénomène particulier. Ce phénomène est celui de l'accélération de la masse d'eau à travers le passage restreint constitué par la coque du navire et les parois environnantes, fond ou berges. Cette accélération provoque, selon la loi de Bernoulli, une chute de la pression hydrodynamique équivalente à celle causée par l'augmentation de la pression hydrostatique. Cette chute de pression hydrodynamique a pour résultat la combinaison de deux effets lorsqu'elle a lieu sous le navire, généralement ressentie lorsque le rapport entre la profondeur d'eau et le tirant d'eau du navire est inférieur à quatre : un premier effet qui est celui de l'augmentation de l'enfoncement moyen du navire ; un deuxième effet qui est celui de la variation de l'assiette du navire, sur l'avant ou sur l'arrière, en fonction de son coefficient de carène ; cette combinaison ayant alors pour résultat une diminution du clair sous quille, diminution que l'on appelle *squat* au sens strict, et qui est proportionnelle au carré de la vitesse d'écoulement des filets d'eau le long de la coque. La chute de pression hydrodynamique a également pour résultat, lorsqu'elle a lieu sur un côté du navire, la combinaison de deux effets : un premier effet qui est celui de repousser l'avant du navire en raison de l'augmentation de poussée hydrostatique ; un deuxième effet qui est celui d'attirer l'arrière du navire vers la berge ; cette combinaison ayant alors pour résultat une diminution de la distance entre le navire et la berge et un changement de cap qu'il faut compenser.

Les dangers causés par le *squat* sont de deux sortes.

Le premier danger est celui d'un contact avec le fond de l'eau pouvant occasionner de forts dommages à la coque du navire, voire même une pollution environnementale si les citernes à combustible sont déchirées. Les conséquences sont alors immédiates et sont constituées par des frais de réparation pouvant être très importants ainsi que par une perte de revenus due à l'immobilisation du navire. De plus, en cas de pollution, les conséquences financières peuvent encore être aggravées par de lourdes amendes, une obligation de remettre en état ou de payer les frais de nettoyage ainsi que les dommages à l'environnement. Les conséquences financières peuvent même être encore plus lourdes suite à l'atteinte portée à l'image de marque. Si cela n'était pas suffisant, si les dommages sont étendus, ce qui peut être le cas lorsque la déchirure s'étend le long d'une partie importante de la coque comme dans l'exemple du navire à passagers *Costa Concordia*, il peut surtout et tragiquement également y avoir perte de vies humaines.

Un exemple célèbre de navire ayant subi de fortes avaries, suite l'apparition du phénomène de squat, est celui du navire de la Cunard, le *Queen Elisabeth II*, qui le 7 août 1992 alors qu'il était à destination de New York a touché le fond à deux reprises successives. Le *QE2*, selon le NTSB américain (*ndlr : National Transportation safety Board, Washington DC*), a subi des réparations temporaires et permanentes pour une valeur de 13,2 millions de dollars US et une immobilisation, suite à son passage en cale sèche à Boston, ayant coûté à la compagnie environ 50 millions de dollars US. Le rapport du MAIB (*ndlr : Maritime Accident Investigation Branch Southampton*) souligne les raisons ayant conduit à cet accident*. Il s'agit de trois facteurs combinés : la profondeur d'eau erronée indiquée sur les cartes ajoutée à une surestimation de la hauteur de marée ; le phénomène de squat qui avait été sous-estimé ; ainsi qu'une vitesse excessive, 25 nœuds, ayant amplifié ce dernier phénomène.

Le deuxième danger, dans le cas de l'effet de berge ou du croisement rapproché de deux navires, est celui de la perte de gouverne pouvant entraîner un abordage, un échouement ou une collision avec un quai ou la berge. Les conséquences financières sont les mêmes que précédemment avec peut-être et surtout un risque humain encore plus présent. L'abordage en Seine entre les navires *Maingas* et *MSC Mee May* le 26 mars 2004 fournit un exemple de facteurs hydrodynamiques combinés, effet de berge et croisements rapprochés de navires, ayant conduit à l'accident résultant en un abordage suivi pour le *MSC Mee May* d'un échouement. Le rapport du BEAmer** estime qu'à des degrés variables l'effet de berge ainsi que le croisement du *Rejane Delmas* juste avant celui du *MSC Mee May* ont probablement contribué à l'embardée du *Maingas*.

En plus de ces deux effets, lorsqu'un navire subit le phénomène de *squat* son cercle d'évolution augmente, pouvant aller jusqu'au double, et les distances et temps pour stopper le navire sont nettement accrus. Cela veut dire que, si pour parer un obstacle, le navigateur avait en tête une certaine idée de la manœuvre, il risque d'être fortement surpris par le manque à virer du navire. ***...Suite de l'article page 5.***

Suite de l'article "Le squat" de la page 4.

Là où il pensait pouvoir éviter la collision, stopper ou tourner suffisamment à temps, le phénomène de *squat* risque de déjouer ses prévisions et de mener à l'accident.

Les précautions à prendre pour éviter ou limiter les effets de squat sont multiples. Cependant, la première chose à faire lors de l'apparition des signes indiquant la présence du phénomène de squat, et il ne nous est pas possible d'insister suffisamment lourdement là-dessus, est de réduire la vitesse du navire. Ces signes sont variés : en ce qui concerne l'effet de berge, le navire a tendance à embarder et il faut constamment compenser en mettant de la barre du côté de la berge pour empêcher la succion de l'arrière ; en ce qui concerne le squat proprement dit, on peut observer certains ou tous les signes suivants tels que, le navire répond moins bien à la barre (il devient plus "mou"), l'hélice ralentit alors que la consigne n'a pas été changée, les indicateurs de tirant d'eau peuvent indiquer un changement, la vitesse du navire peut chuter toute seule et des vibrations soudaines peuvent apparaître. Parmi les précautions à prendre il est impératif d'effectuer un calcul afin de connaître l'étendue de la diminution du clair sous quille en fonction de la vitesse, du tirant d'eau du navire et de la profondeur d'eau disponible ; à cela il faudra ajouter une certaine marge ou réserve afin de tenir compte, prudemment, des imprécisions dues à l'incertitude des relevés hydrographiques des lieux où évolue le navire, des incertitudes possibles sur la hauteur de la marée en fonction du temps de trajet ainsi que l'incertitude éventuelle sur le tirant d'eau exact du navire.

La Résolution de l'OMI A.601 (15) - Présentation et affichage des renseignements sur la manœuvre à bord des navires, adoptée le 19 novembre 1987, recommande que l'affiche de timonerie et le manuel de manœuvre du navire indiquent clairement et simplement, selon des modèles fournis par la résolution, les informations essentielles sur les caractéristiques d'évolution du navire ; cela inclut les données sur l'effet de squat spécifiques au navire en fonction de sa vitesse et de son clair sous quille. Le calcul effectué permettra alors au navigateur d'adapter sa vitesse en fonction des données physiques présentes et des marges de manœuvre nécessaires.

** ndlr : Le rapport du MAIB : **http://goo.gl/1Qok9o***
** * ndlr : Le rapport du BEAmer : **http://goo.gl/7UJN5U***
*Le site de référence sur le squat : **http://www.ship-squat.com***

"Deepwater Horizon"

le 4 septembre 2014, Considérant que la pollution qui a suivi l'explosion de la plate-forme pétrolière "*Deepwater Horizon*" le 20 avril 2010 dans le golfe du Mexique était le résultat d'une extrême négligence et d'une faute intentionnelle, la Cour fédérale de la Nouvelle Orléans, a jugé, conformément au *US Clean Water Act ("CWA")*, que BP était exposé aux amendes civiles renforcées (*enhanced civil penalities*), qui pourront s'élever à plusieurs milliards de dollars.

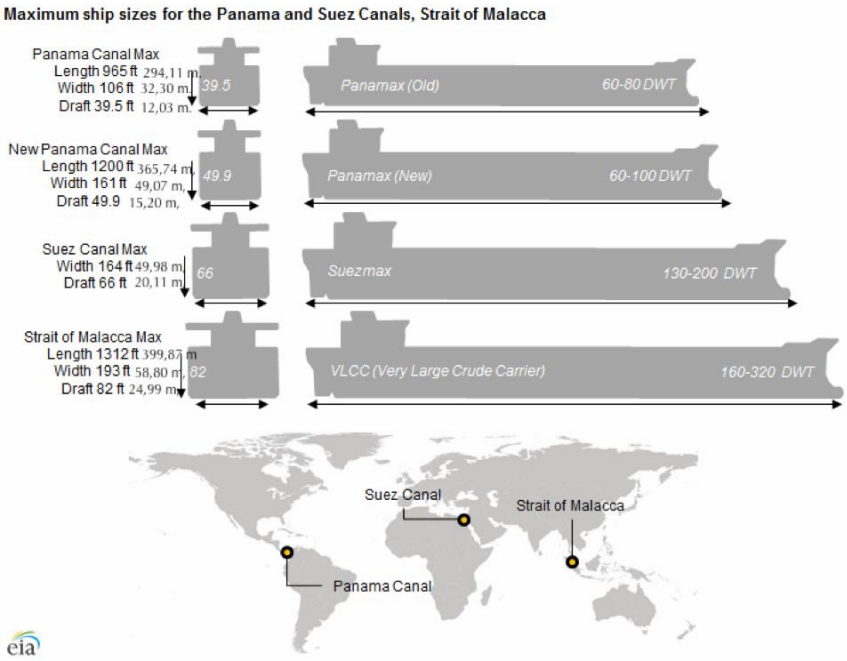
C'est une décision importante car les entreprises offshore, opérateurs, contracteurs etc. savent qu'ils s'exposent dorénavant à de très lourdes sanctions. Il est à prévoir que leurs standards de sécurité vont encore être augmentés afin de prévenir tous les risques possibles de fuites de pétrole, d'explosion ou de pollution.

La phase 1 du jugement :

http://goo.gl/uMCLAR

Tailles maximales des navires pour Panama, Suez et Malacca

L'agrandissement du Canal de Panama va permettre à des navires plus gros de transiter.
http://goo.gl/0ENSDa



Jurisprudence

Traduction et exequatur de la sentence arbitrale

C'est à la sentence arbitrale elle-même que l'exequatur est accordé, et non à sa traduction en tant que telle. Aussi, le juge qui tient compte d'une précision omise lors de la traduction d'une sentence arbitrale méconnaît l'objet du litige et viole l'article 4 du Code de procédure civile.

Cass. civ. 1, 14 janvier 2015, N° 13-20.350 : http://goo.gl/QiOVzs

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

◉ Nouvelles clauses BIMCO

◉ **Transbordements navire à navire :**
http://goo.gl/fSHKjO

◉ **Maladies infectieuses (Ebola-SRARS ...) :**
http://goo.gl/C3l7uC

◉ **Papillons "Bombyx disparates", les "AGP", (Asian Gypsy Moth)* :**
http://goo.gl/5l0wgu

*(*voir aussi Gazette N°36 page 8)*

◉ Définitions

"Bunker terms" 2015 pour les contrats standard de soutage :
http://goo.gl/OnNXvf

Responsabilité du courtier

Un courtier ayant engagé sa responsabilité au nom de l'armateur qu'il représente devra répondre des manquements de son client. Lire l'article du cabinet Reedsmith :

http://tinyurl.com/psjl4to

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

"Solvabilité II"

Didier Marsac
Consultant en gestion des risques
Arbitre maritime

Après 10 ans d'études, de négociations et de reports, les directives "Solvabilité II" (2009) et Omnibus II (2014) entreront en vigueur le 01/01/2016 après avoir été transposées dans la législation de tous les pays de l'UE avant le 31/03/2015.

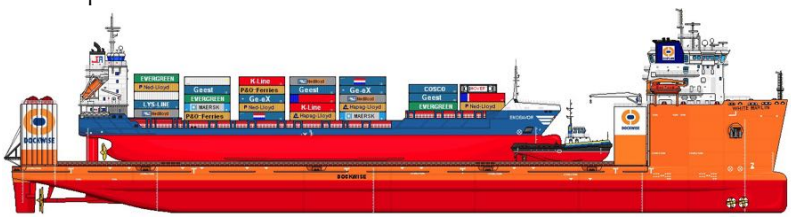
En quelques mots "Solvabilité II", plus souvent appelé "Solvency II", a pour buts :

- de moderniser les règles prudentielles actuellement en vigueur en intégrant dans les calculs des fonds propres requis pour chaque assureur, la quantification des risques de toute nature, ainsi que des règles communes de valorisation des valeurs ou biens détenus par les assureurs. En d'autres termes, la marge de solvabilité requise augmentera mais en fonction des profils de risques déterminés par de nouveaux modèles.
- de renforcer la gouvernance, la gestion des risques et le système de déclarations et de notifications réglementaires. Cette exigence se traduit par un renforcement important des moyens requis par tout assureur (entre autres : gestion des risques, actuariat, audit interne, gestion et traitement des données) et par conséquent des coûts substantiels d'autant plus importants pour les structures petites ou moyennes.
- de finaliser la création d'un marché unique des assurances en améliorant la comparaison, la transparence et la concurrence au bénéfice des consommateurs européens et tout en évitant les risques systémiques tels que ceux rencontrés par les banques à partir de 2008.

Quel impact pour les assurances maritimes et transports ?

La mise en œuvre de "Solvabilité II" à tous les secteurs des assurances vie et non-vie, y compris aux assurances des entreprises, pourrait présenter quelques inconvénients.
Les modèles finalement approuvés seront-ils appropriés aux risques maritimes (forte intensité et volatilité du fait d'une faible répartition des risques) ?
Les assureurs maritimes et transports européens, dont les coûts de fonctionnement vont augmenter et ciblant une clientèle internationale, ne vont-ils pas faire face à un déficit de concurrence face à des acteurs non européens ?

Il est probable que les assureurs ou mutuelles de petite taille ou spécialisés soient contraints d'évoluer en se regroupant ou en intégrant des groupes plus importants et diversifiés. "Solvabilité II" devrait accélérer la concentration des acteurs existants et limiter l'arrivée de petites structures. Il convient néanmoins de mentionner la présence d'une règle, dite de proportionnalité, pour les très petites structures dont le CA annuel est inférieur à 5M€, qui pourront bénéficier de certaines exemptions en fonction de l'appréciation de l'autorité de tutelle de chaque pays.
Logiquement le coût des assurances devrait augmenter, mais l'abondance actuelle de capacité devrait à court terme masquer le phénomène.
Par contre la diversité des couvertures pourrait bien en être affectée, avec la raréfaction des assureurs de niche et les nouvelles contraintes auxquelles va faire face tout assureur pour développer et proposer de nouveaux produits répondant aux besoins spécifiques du monde de la mer et des transports.



Le transporteur de colis lourds MV "White Marlin" de Dockwise : http://goo.gl/1S7ceK
vue de l'artiste, Aleksandr Mariy http://goo.gl/oBNV5g

Minimiser les risques

Le *"Shipowners Club"* rappelle à ses membres l'importance d'exercer la plus grande prudence et de procéder à des vérifications avant de travailler avec des affréteurs inconnus particulièrement lorsque sont concernés des pays où les sanctions peuvent s'appliquer et où le recours juridique est limité.

Lire l'expérience vécue d'un remorqueur en Mer Noire :

http://goo.gl/rnllLt

Que faire en cas de faillite du transporteur ?

Le 1er conseil de HFW : Faire vite !

Copenship A/S qui vient de faire faillite était un opérateur bien connu. Le cabinet Holman Fenwick Willan note que sans amélioration significative du marché du vrac sec, il pourrait y en avoir d'autres à suivre.
HFW liste les différents cas de figure et ses recommandations vis-à-vis des différents intervenants de chartes-parties en cours (armateurs, sous-affréteurs, propriétaires de la marchandise, soutes...) : http://goo.gl/xEiNU8

Association marocaine pour la logistique (AMLOG)

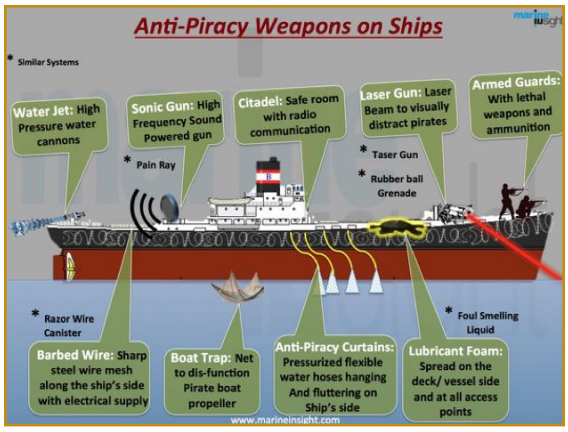
Colloque du 21 janvier 2015 : Arbitrage Maritime, enjeux et perspectives

Le 21 janvier dernier s'est tenu à l'Hôtel Palace d'Anfa à Casablanca, sous l'égide de l'AMLOG et de son Président, le Professeur Mustapha El Khayat et de nombreuses personnalités qu'il est malheureusement impossible de citer dans ce court compte-rendu, un important colloque sur l'arbitrage maritime, animé par Madame Fethallah, Directrice de l'Institut Supérieur d'Etudes Maritimes, avec pour rapporteur le Commandant Khakhay du Port de Mohammedia et pour attaché de presse, Monsieur Loukili, Officier de Port à Mohammedia, réunissant près de 200 représentants du commerce maritime. L'objectif était de mieux faire connaître l'arbitrage en tant que mode contractuel, rapide et efficace, de règlement des litiges. Il s'est agi, tout au long de la journée, de démontrer l'intérêt pratique du recours à l'arbitrage maritime en termes notamment de coût, de délai, de confidentialité, de souligner l'importance de l'arbitrage dans la résolution des litiges maritimes au Maroc, de présenter les différentes clauses prévoyant le recours à l'arbitrage, de relever l'impact économique et financier de l'arbitrage sur les intérêts commerciaux marocains et de comparer les différentes procédures existant aujourd'hui dans le monde maritime.

Organisé autour de trois tables rondes portant sur l'arbitrage dans les contrats d'affrètement et de transport, sur l'arbitrage en matière d'exploitation portuaire, et sur l'impact de l'arbitrage sur le contrat d'assurance maritime, présidées respectivement par Monsieur Margaoui, Président du Conseil de la Société Maghrébine de Défense Maritime, Monsieur Bendahmane, Directeur central des affaires juridiques à la Société d'exploitation des Ports, Marsa Maroc, et Monsieur Bourhabi, Commissaire d'Avaries du CESAM et Dispacheur d'Avaries communes, le colloque a permis de se persuader de l'intérêt de l'arbitrage maritime, grâce aux interventions de :

- Me Maljaoui, Président du Tribunal de commerce de Rabat, sur les aspects juridictionnels de l'arbitrage,
- M. Delebecque, sur l'arbitrage en matière d'affrètement et l'expérience de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris,
- Me Van Dooselaere, ancien Président de l'AFBM, sur l'arbitrage maritime à Anvers,
- M. Hamscher, sur l'arbitrage maritime à Londres,
- M. Choubaili, représentant d'APM Terminal Tanger Med, sur les litiges liés aux navires et aux conteneurs,
- M. Lafdil, Directeur des études et recherches juridiques au Secrétariat Général du Gouvernement, sur la portée de l'arbitrage dans le règlement du contentieux des assurances maritimes,
- Me Saigh, avocat au barreau de Casablanca, sur l'insertion de la clause compromissoire dans les connaissements,
- M. Zerhouni, Doctorant et cadre chez Axa Assurance, sur la place de l'assureur maritime dans l'arbitrage,
- M. Mohamed Laazizi, Directeur général de la Société Maghrébine de Défense Maritime, sur l'arbitrage maritime et les règles de Hambourg,
- Me Lahlou, avocat au barreau de Casablanca, sur la problématique des *anti suit injunctions* rendues à l'encontre des opérateurs marocains,
- Me Bonnaud, avocat au barreau de Marseille, sur l'arbitrage et le principe compétence-compétence dans le contentieux maritime.

Au terme de la journée, après s'être félicités de la qualité des travaux, les organisateurs ont soumis à l'assemblée plusieurs recommandations en vue de promouvoir l'arbitrage maritime au Maroc en lien avec les grandes institutions arbitrales spécialisées, dont la Chambre Arbitrale Maritime de Paris ; elles ont été ratifiées avec grand enthousiasme et les meilleurs encouragements. La réussite de cette nouvelle rencontre internationale de l'AMLOG mérite d'être soulignée. On la doit à ses dirigeants et à l'extrême compétence et à la parfaite hospitalité de tout le monde professionnel maritime marocain. Qu'ils en soient une fois encore chaudement remerciés.



Infographie sur les principales protections anti-piraterie sur un navire parue dans www.marineinsight.com

Etude américaine sur l'arbitrage

En 2013, une vaste enquête auprès d'arbitres commerciaux expérimentés américains a été conduite par le *Straus Institute for Dispute Resolution* en coopération avec le *College of Commercial Arbitrators* (CCA), une organisation de plus de deux cents des arbitres les plus expérimentés aux Etats-Unis. L'enquête apporte des éclairages importants sur les expériences des arbitres, les pratiques et les perspectives. A noter à la fin de l'article du *Kluver Arbitration Blog* les liens qui permettent d'approfondir la réflexion :

http://kluwerarbitrationblog.com/?p=11600

Jurisprudence

Clause de conciliation
Pas de régularisation en cours d'instance

De nombreux contrats comportent une clause prévoyant, en cas de litige, la mise en œuvre obligatoire d'une procédure de conciliation, avant que l'une des parties n'engage éventuellement une action judiciaire.

Ce type de clause s'inscrit dans un courant qui promeut les modes alternatifs de règlement des conflits (dits "MARC") – *Ndlr : voir l'article d'A.Job Gazette N°28 d'avril 2012. http://goo.gl/AOrhHW*

La Cour de cassation, en se fondant sur la force obligatoire du contrat conclu entre les parties, dit qu'afin que soit garantie sa pleine effectivité, cette procédure de conciliation doit nécessairement intervenir avant qu'un juge ait été saisi de l'affaire.

Cass., ch. Mixte, 12 déc. 2014, N° 13.19687 : http://goo.gl/P6VtQj

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

Ecole Nationale Supérieur Maritime (ENSM)

Héritière des écoles d'hydrographie fondée par Colbert, dite *"l'Hydro"*, puis des Ecoles nationales de la Marine Marchande, l'ENSM forme les officiers de la Marine marchande, et délivre un titre d'ingénieur aux élèves formés en cinq ans et demi ou cinq ans après le bac, qui se destinent aux domaines maritime et paramaritime.
Les élèves acquièrent en formation initiale, professionnelle, ou dans le cadre de la formation continue, les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'exercice des métiers d'officier et au maintien des compétences.
Ils préparent en une ou plusieurs années tous les diplômes supérieurs de la Marine marchande, de chef de quart à capitaine et chef-mécanicien.
La réussite à un diplôme, complétée par une période de navigation en qualité d'élève à bord d'un navire à la mer, leur permet d'acquérir le brevet correspondant.
Ce brevet international donne prérogatives pour exercer des fonctions d'encadrement et de commandement sur tous les navires et sur toutes les mers du monde.
L'ENSM est implantée au Havre, Nantes, Marseille et Saint-Malo où se trouve son centre d'entraînement à la survie et au sauvetage en mer (CESAME). http://www.supmaritime.fr

Ndlr : Nous avons choisi d'illustrer l'édition de cette Gazette avec quelques affiches annonçant les galas de "l'Hydro" organisés ces dernières années par les élèves.

Cette année, au Havre, le traditionnel gala "la nuit de l'hydro" aura lieu dans le cadre de "l'escale de l'hydro" le week-end du 18 et 19 avril, nouveau concept ouvert au grand public avec ateliers d'initiation à la navigation, expositions d'art, de photos ou de maquettes, concerts, vide-grenier de la mer, course de baignoires etc.

L'annonce de l'événement par Jeune Marine :
http://goo.gl/fFZZb

Hydro's Ride

Les étudiants de l'ENSM participent à la 2e édition du concours Hydrocontest organisé par la société Hydros.

L'Hydro's Ride est un concours international ouvert à toutes les écoles d'architecture et d'ingénieurs du monde entier. Chaque équipe reçoit un moteur électrique et une batterie, et doit réaliser le navire radio-commandé le plus rapide et le moins gourmand en énergie !

http://goo.gl/h33Ad8

La Marine Marchande sur le web

- **Jeune Marine, la revue des Elèves officiers de la Marine Marchande :** http://jeunemarine.fr
- **Le Journal de la Marine Marchande :** http://goo.gl/54fOhu
- **AFCAN L'Association Française des Capitaines de Navires :** http://www.afcan.org
- **ACOMMΘAENSM (Association Marine Marchande) :** http://www.acomm-net.com
- **Informations sur la Marine marchande :** http://www.marine-marchande.net
- **Institut Français de la Mer :** http://www.ifmer.org
- **Les sites maritimes, notre "boîte à outils" :** http://goo.gl/tThbXf

A bord des navires

Confier sa marchandise à un armateur... L'exercice paraît si simple avec la conteneurisation et l'informatisation des "process". Un simple clic suffit pour réserver un 20 ou un 40 pieds pour la Nouvelle-Zélande et les États-Unis. Les tonnes de minerais, charbon, produits pétroliers, parcourent la distance réelle en milles qui séparent les bassins de production des lieux de consommation (...)
Lorsque le chargeur s'impatiente de voir ses marchandises livrées, il ne doit pas oublier que le transport maritime reste et demeurera une aventure humaine. Des semaines, des mois s'écoulent durant lesquelles le navire avance au milieu de l'océan. Les marins livrés à eux-mêmes doivent gérer le navire du point de vue technique et nautique, parer aux imprévus.
Eté, comme hiver, bravant les tempêtes, des hommes se relaient pour le quart à la passerelle et suivre le cap coûte que coûte. La mer est un grand risque pour le marin en dépit du haut niveau de performance, de fiabilité, de sécurité et de maintenance de nos navires. Ils veillent, ils travaillent à la machine, loin de leurs familles et du confort de leur demeure. Cette réalité maritime ne peut être ignorée.
(Extraits des voeux 2015 adressés par M. Raymond Vidil, Président d'Armateurs de France. http://www.armateursdefrance.org).

- En préambule, exemple de la vie à bord au XVIIe siècle : http://goo.gl/o1NTef
- A bord du porte-conteneurs "Edith Maersk" - 11 000 evp (14'30) : http://goo.gl/NXBziF
- A bord d'un "Triple E" - 18 340 evp - (5'53) : http://goo.gl/BEhYtF
- Commandant d'un navire câblier (2'54) : http://goo.gl/u39jjX
- De Suez à Malte avec l'équipage du "Jules Verne" de CMA-CGM (4'30) : http://goo.gl/uBdE7l
- La vie à bord d'un navire gazier (10'38) : http://goo.gl/RP6Pv2
- Six mois à la mer dans la Marine marchande (22'05) : http://goo.gl/Jrf6OZ
- La vie à bord, le travail et les fonctions de tout l'équipage sur le porte-conteneurs "OOCL Atlanta" (46'19) : http://goo.gl/gw0nFr
- Reportage sur des marins étrangers en escale en Bretagne (13'53) : http://goo.gl/jYnENP
- Chargement exceptionnel d'un FPSO sur le semi-submersible "Dockwise Vanguard" (2'03) : http://goo.gl/9wfb2E
- Transfert d'un pilote par forte mer (4'16) : http://goo.gl/zVNhyS
- Le mauvais temps en mer (1'06) : http://goo.gl/apYfcw

La littérature sur la mer, la marine et les marins est abondante.
Nous avons sélectionné seulement quelques ouvrages dont le texte est en lecture libre pour tout ou partie :

- Par exemple, quelques extraits de livres d'Edouard Peisson :
  - "Capitaines de la route de New York", Grasset, 1953 : http://goo.gl/tbQbiP
  - "Parti de Liverpool", Grasset, 1932 : http://goo.gl/r2sNCG
  - "Le Sel de la mer", Grasset, 1954 : http://goo.gl/2Wyb50
- Des livres complets plus anciens, libres de droits, ont été scannés :
  - "Ma vie de marin", Emile Sinkel, 1872 : http://goo.gl/epZZWJ
  - "Lettres d'un marin à sa famille", Jean Charles Coquerel (chirurgien de marine), 1870 : http://goo.gl/228VIH
  - "Contes d'un marin Gabriel de la Landelle", 1857 : http://goo.gl/jszqnI
  - "Code maritime ou lois de la marine marchande", A. Beaussant, 1840 : http://goo.gl/Kj3E9w
  - "Manuel du jeune marin ou précis pratique sur l'arrimage, l'installation, le gréement et la manœuvre d'une frégate de 44 canons", Louis-Stanislas Baudin, 1828 : http://goo.gl/MU5p5A

- Le site www.marine-marchande.net nous propose également un fonds bibliographique maritime : http://goo.gl/Hzha8n

Droit de la Plaisance

L'association Legiplaisance http://www.legisplaisance.fr a publié "Le droit de la plaisance - Guide en 50 fiches thématiques".
Ce guide juridique et pédagogique est un nouvel outil de référence pour les plaisanciers et sera un compagnon de voyage indispensable pour affronter la houle juridique... http://goo.gl/w0u7Qx

Voir aussi La responsabilité du skipper par Me Olivier Raison dans les "Miscellanées" du site de la Chambre :
http://goo.gl/yI8w2W

9 mars 2015. Décès d'un grand marin

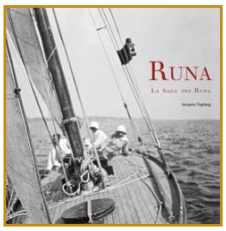
Florence Arthaud

1957 - 2015

"Requiescat in pace"

Les photos souvenirs du photographe Philip Plisson : http://goo.gl/uhjpLZ

Passion du nautisme



Le livre "La saga des Runa" raconte en détail l'histoire des 10 seuls "petits" bateaux de croisière exceptionnels que sont les "Runa", écrit par Jacques Tagland et diffusé aux éditions L'oeild'or :

http://loeildorenligne.com

396 pages, 10 plans

http://www.lasagadesruna.com

Nouvelles de la Chambre

◉ Le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale de la Chambre se tiendront le mercredi 10 juin 2015. Le dîner des arbitres aura lieu ensuite au Yacht Club de France.

◉ Deux arbitres de la Chambre participeront au congrès international des arbitres maritimes ICMA XIX, initialement prévu à Shanghaï, qui aura lieu à Hong Kong du 11 au 15 mai 2015. Leurs interventions seront publiées dans la Gazette de septembre.

Soutes – Teneur en soufre

Futurs conflits entre armateurs et affréteurs ?

Les émissions de gaz par les navires sont réglementées par l'annexe VI la convention IMO MARPOL 73/78, depuis le 1er janvier 2015, tous les navires opérant dans les zones contrôlées ("ECAs" – *Emission Controlled Areas*) ont interdiction d'utiliser un carburant avec une teneur en soufre de plus de 0.1%. Une diminution considérable, puisqu'avant le 1er janvier, la limite était de 1 %.
Les zones "ECAs" concernées sont la Mer Baltique, la Mer du Nord, la Manche, l'Amérique du Nord. D'autres zones pourraient s'y ajouter dans un futur plus ou moins proche : L'Australie, le Japon, la Méditerranée et la Norvège.

On considère en général que la mise en conformité avec l'Annexe VI MARPOL est la responsabilité des armateurs, mais il faut aussi examiner le cas des chartes-parties à temps où ce sont les affréteurs qui fournissent les soutes. La définition des responsabilités de chacun, armateurs et affréteurs est importante en cas de non-respect de l'Annexe VI. Voir le commentaire du cabinet Stone Chambers : http://goo.gl/lRDxnG

Malgré une vraie conscience de cette obligation et de ses enjeux et en dépit de réels efforts, le chemin est semé d'embûches pour les exploitants de navires qui doivent satisfaire à cette règlementation, l'Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR) a dressé un panorama des mesures en cours et de celles explorées tout en s'interrogeant sur leur faisabilité à plus ou moins long terme et sur leur impact sur les activités du transport maritime et des ports.
La note de synthèse de ISEMAR :
http://goo.gl/syhEEt

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

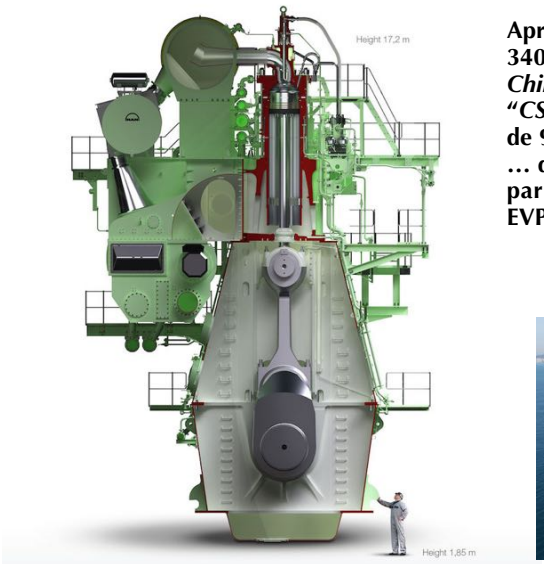
La directive d'Armateurs de France :
http://goo.gl/rgulv5

Voir également dans la Gazette N°31, l'article de Laurent Rambaud : "Le GNL, le carburant maritime du futur ?" :
http://goo.gl/re4UZW

Course au gigantisme

Après les "*Triple E*" de *Maersk* de 18 340 EVP*, voici les 18 982 EVP de *China Shipping Container Line* (Type "*CSCL Globe*") et leurs moteurs MAN de 95 000 chevaux (17,20 m. de haut) … déjà dépassés en capacité nominale par le "*MSC Oscar*" de 19 224 EVP lancé en janvier 2015 !

(**EVP = Equivalent Vingt Pieds*)



Moteur Man 12S90ME-C9
de 95 000 Cv. du "CSCL Globe"

"MSC Oscar"
196 000DWT

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

13/01 Mer et Marine - A Venise, les limitations d'accès aux paquebots ont été annulées en attendant qu'une solution alternative soit opérationnelle.
15/01 Seatrade Global - Le nombre de chantiers de construction chinois en activité a chuté de 3000 au début des années 2010 à environ 300 aujourd'hui.
16/01 Journal de la Marine Marchande - La vérification du poids brut du conteneur chargé à bord des navires sera obligatoire à compter du 1er juillet 2016.
16/01 Tradewinds - Afin de satisfaire à la demande de calibrage de certains importateurs chinois de bauxite, plusieurs exportateurs utilisent pour tamiser leur production des canons à eau de haute pression ce qui augmente ensuite le risque de liquéfaction *(voir aussi les articles parus dans les Gazettes : http://goo.gl/KgdsBz / http://goo.gl/1PF8hM / http://goo.gl/LMpYP1*).
20/01 Le Marin - Au 1er janvier 2015, 5 035 porte-conteneurs sont en service dans le monde, chiffre en hausse de 6,3% en un an.
20/01 Le Marin - L'aptitude professionnelle des entreprises privées de protection des navires est définie par décret depuis le 20 janvier 2015.

Cyber criminalité
Des hackers se font payer 10 millions de dollars pour une garantie d'affrètements. ***Gulfshipnews 04/02*** **: http://goo.gl/YIiZnz**

23/01 Shipping Watch - Les navires géants vont obliger les ports à investir massivement, sous peine de voir certains trafics leur échapper.
02/02 MarineLog - Aux Etats-Unis, les "donneurs d'alerte" à bord des navires sont rémunérés. http://goo.gl/czEvRX
09/02 GCaptain - Sous la pression, le plus grand navire offshore du monde *"Pieter Schulte"* (900 000 tonnes et 382m. de long, 117m. de large) du nom d'un criminel nazi est rebaptisé *"Pioneering Spirit"* : http://goo.gl/suDYkP .

La communication
Exemple d'une mauvaise communication au sein de la compagnie maritime ***"April Shipping Co"*** **http://goo.gl/lXUvqx**

11/02 Shipping Herald - Cinq des plus grandes compagnies du vrac sec créent un pool de 80 navires *Capesize* (160 000 tpl et plus) sous le nom de *Capesize Chartering Ltd*.
12/02 Le Marin - Conçue initialement pour les méga-pétroliers, Marseille s'apprête à remettre en service la forme 10, la deuxième plus grande d'Europe, et vise les grands paquebots ou les plates-formes pétrolières.
16/02 Journal de la Marine Marchande - Une étude fait le constat d'un demi-échec des autoroutes de la mer, en dépit d'investissements importants, la part du transport maritime à courte distance est entre 2001 et 2011 en légère baisse par rapport à celle des autres modes de transport.
16/02 Trade Arabia News - L'Iran prévoit la construction de terminaux pétroliers sur les quatre îles de Jarsk, Lavan, Sirri et Qeshm afin de ne plus dépendre uniquement de celui de Kharg.
19/02 L'Antenne - A l'image du marché de la ligne régulière, Les frets maritimes des vracs secs atteignent des niveaux historiquement les plus bas, plombés par la baisse de la demande chinoise et la surabondance de navires.

Les coûts du fret maritime au plus bas depuis trente ans
La semaine dernière, les taux journaliers du transport de matières premières sèches ont sombré. Le *Baltic Dry*, l'indice de référence qui fait la moyenne des prix pratiqués sur une vingtaine de routes mondiales, a chuté à son plus bas niveau depuis le mois d'août 1986.
... La chute de l'indice *Baltic Dry* à son plus bas niveau depuis près de trente ans inquiète. Son plongeon le plus impressionnant date de la faillite de la banque *Lehman Brothers*. En 2008, lorsque la crise financière a rattrapé l'économie mondiale, l'indice, considéré comme un bon baromètre de la situation planétaire, a décroché de plus de 90 % en quelques mois. ***Les Echos 02/02***

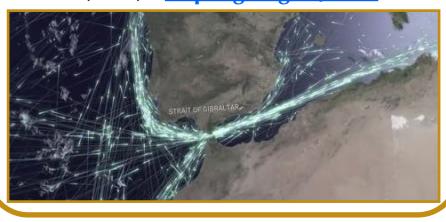
http://goo.gl/fNYnID

19/02 Cairo Post - Pour assurer la sécurité du Canal de Suez, un nouveau service de police spécialisé va être créé en Egypte.
25/02 L'Antenne - L'État français envisage de transférer à la banque publique d'investissement BPI France son système de garantie aux exportations, actuellement géré par l'assureur-crédit Coface
27/02 Le Marin - Sur dix ans, le trafic cumulé des grands ports français parti presque au niveau de Rotterdam n'a fait que baisser quand celui du premier port d'Europe augmentait régulièrement.

Faillite de la compagnie OW Bunker
Cessation de paiement ou pas, l'armateur reste redevable des soutes. ***shipandbunker.com 23/02***
http://goo.gl/2xPT6b
Comment réagir ? L'article du cabinet Hill Dickinson : http://goo.gl/weCbN2

27/02 International Transport Journal - 60% des compagnies du secteur maritime européen sont présents en Asie via leurs propres bureaux, principalement à Singapour et à Hong Kong.
05/03 Journal de la Marine Marchande - Les armateurs grecs déclarent qu'ils ont tous un plan B qui peut être mis en place en l'espace de 24 heures, mais qu'ils veulent rester en Grèce pour participer à l'effort à condition que personne ne touche aux droits qu'ils leur sont octroyés par la constitution.
13/03 Hellenic Shipping News - Est-ce la bonne période pour investir dans les navires vraquiers ? Un courtier grec explique les "si" et les "mais". http://goo.gl/C3M3GH
13/03 Journal de la Marine Marchande - Après plusieurs années d'interdiction d'accoster dans les ports chinois, les navires de type *Valemax* (400 000 tpl) sont autorisés à y entrer.
24/03 World Maritime News - L'Union Européenne demande au Terminal portuaire du Pirée et à son partenaire chinois Cosco de rembourser les avantages financiers anti-concurrentiels accordés par le gouvernement grec.

Le trafic maritime mondial vu de l'espace
Animation réalisée grâce à l'AIS des navires (1'40) : http://goo.gl/3Jxozb



25/03 Marinfos - Craignant des sanctions, les banques indiennes ne veulent plus travailler sur des trafics impliquant les ports iraniens
26/03 Armateurs de France - Publication de l'analyse de la conjoncture économique du transport et des services maritimes pour le 2e semestre 2014 : http://goo.gl/jxAM6V
27/03 Le Marin - Le groupe chinois *Shanghai International Port Group (SIPG)* a gagné l'appel d'offres organisé pour désigner l'opérateur d'un nouveau port construit à Haïfa en Israël.

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

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.