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 58 - Printemps 2022**

◉ Éditorial *Ph. Delebecque* *Page 1*
◉ Le routage météo *M. Le Luyer* *Pages 2,3 & 4*
◉ Voyage planning *Page 5*
◉ Crise et contrats d'affrètement *O. Jambu-Merlin* *Pages 6, 7 & 8*
◉ Web maritime *Page 8*
◉ Revue de presse *Page 9*

" ERL, FRL, TPLM "

Vu le principe de loyauté procédurale …

Éditorial

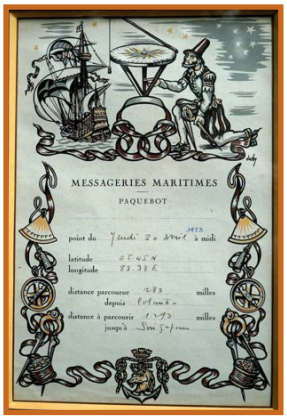
Philippe Delebecque
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

La loyauté procédurale commande tout, même la force obligatoire des conventions. Voilà ce que vient de nous dire - très justement - la Cour de cassation (Cass. 1ère civ. 9 févr. 2022, n° 21-11.253). En l'espèce, une procédure d'arbitrage est engagée devant la CCI par un franchisé contre un franchiseur sur le fondement de la clause compromissoire stipulée dans leur contrat, le franchisé imputant divers manquements à son cocontractant. Le franchiseur refuse cependant de payer sa part de provision prévue par le règlement d'arbitrage. Le franchisé saisit alors le tribunal de commerce "étatiquement" compétent. Le franchisé soulève immédiatement l'incompétence du tribunal en se prévalant de la clause d'arbitrage liant les parties, ce que le tribunal admet. L'affaire se développe et la cour d'appel conclut également à l'incompétence du tribunal étatique. D'où le pourvoi du franchisé fondé sur deux arguments principaux :

1. les premiers juges se sont retranchés derrière l'article 36 du règlement d'arbitrage, est-il observé, en lui faisant dire ce qu'il ne dit pas. Argument que retient, très logiquement, la Cour de cassation. La Cour d'appel, en effet, pour déclarer le tribunal de commerce incompétent au profit du tribunal arbitral, avait relevé qu'en application de l'article précité, lorsque le défendeur refuse de régler sa part, la partie demanderesse assume seule les frais de provision. C'était oublier que la provision fixée par l'institution arbitrale est, d'abord, et avant tout, due en parts égales. Il fallait rappeler aux juges qu'ils n'ont pas à dénaturer l'écrit qui leur est soumis. Il y a là une obligation procédurale fondamentale et certainement transversale.

2. Le second argument portait sur la violation de la loyauté procédurale, le franchisé reprochant à la Cour d'appel d'avoir permis au franchiseur, alors qu'il s'était opposé à l'arbitrage en refusant de payer sa part de provision, de se prévaloir dans un second temps de la clause d'arbitrage à laquelle il n'aurait pas renoncé et qui conserverait tous ses effets. Cette inconstance, sinon incohérence, ne pouvait qu'être sanctionnée. N'était-ce pas le franchiseur qui avait provoqué le retrait de la demande d'arbitrage en ne s'acquittant pas de sa part de provision sur frais lui incombant ? La cassation s'imposait : l'arrêt rapporté n'a pas manqué de la prononcer au visa, non pas de tel ou tel texte, au demeurant dans le débat (cf. CPC, art. 1464, al. 3), mais d'un principe essentiel, en l'occurrence, "le principe de loyauté procédurale régissant les parties à une convention d'arbitrage".

La leçon - que l'on attendait sur la difficulté rapportée, récurrente dans les arbitrages de distribution, mais un peu moins dans le monde maritime - doit être bien comprise. La loyauté procédurale transcende certainement tout, même la convention d'arbitrage qui est frappée de caducité si l'une des parties a un comportement qui traduit une totale duplicité. Le fait que le demandeur ne veut ou ne peut faire l'avance de la provision en cas de refus du défendeur ne doit rien changer à l'affaire pour s'épargner de tourner en rond. Les plaideurs, comme les cocontractants, n'ont pas "à jouer sur les deux tableaux". Pour autant, la clause d'arbitrage reste une convention dûment obligatoire comme, du reste, le règlement d'arbitrage auquel elle peut, comme en l'espèce, et comme ce que nous connaissons dans les clauses CAMP, renvoyer. Ainsi, à supposer qu'une sentence soit annulée, la clause d'arbitrage sur le fondement de laquelle l'instance a pu être engagée reste, dans le cadre d'un arbitrage international, efficace. Il en est de même en cas d'expiration du délai d'arbitrage qui ne met fin qu'à l'instance arbitrale. Faut-il rappeler, enfin, tout ce que postule le principe d'indépendance de la convention d'arbitrage par rapport au contrat principal ?



A bord des paquebots, les passagers pouvaient suivre le voyage au jour le jour. Ici, à bord d'un paquebot des Messageries Maritimes, le jeudi 30 avril 1953, entre Colombo et Singapour.

(Cliquer ici pour agrandir l'image)

Pilotage maritime

La relation capitaine / pilote a fait l'objet de nombreux débats et de nombreux écrits sur le sujet.
Lire l'article paru dans "Marine-Pilots.com" sur le rôle du pilote dans la gestion des risques :

https://tinyurl.com/bdwzj8a7

Le dossier de l'international group of P&I Club *"Report on P&I claims involving vessels under pilotage 1999-2019"* :

https://tinyurl.com/3kfppbhe

Nous rappelons par ailleurs, les articles de notre arbitre, M. François Laffoucrière, parus dans la revue DMF (Droit Maritime Français) en 2008 et 2011:

◉ La responsabilité civile du pilote :
https://tinyurl.com/5n8wvkfx

◉ La responsabilité disciplinaire et pénale du pilote maritime :
https://tinyurl.com/35dp69mb
et
https://tinyurl.com/53mr4d48

Les marins artistes-peintres nous restituent les images de leurs voyages et de leur époque. Ici, "Dominique", le signataire, nous renvoie, avec un navire des Chargeurs Réunis pendant son escale, à l'époque coloniale sur la côte d'Afrique. Il semble s'agir d'un bateau de la série "K" qui "faisait la banane" de la COA dans la deuxième partie des années 30.

(Cliquer ici pour agrandir l'image)

Le routage météo

Michel Le Luyer
Arbitre maritime

Routage météo et actualité grand public

La course au large a popularisé la notion de routage météorologique en faisant connaître au grand public l'intérêt pour les marins de disposer d'une information météo aussi complète et prospective que possible afin de déterminer la meilleure route à suivre et de mettre toutes les chances de leur côté pour remporter la victoire. Si la réglementation de course le permet, le routage météo est réalisé avec l'appui d'un service situé à terre qui communique avec le skipper aussi souvent que nécessaire. En plus de la collecte des informations météorologiques, un tel service lui apporte une interprétation de la situation et des recommandations stratégiques pour atteindre son objectif le plus rapidement possible.

Le routage météo des navires marchands, spécificités, acteurs et pratiques

Pour ce qui concerne les navires de commerce, les enjeux ne sont pas fondamentalement différents même s'il ne s'agit pas là d'être le premier à franchir la ligne d'arrivée. Le but principal étant généralement d'arriver à bon port en un temps raisonnable, tout en minimisant les fatigues et les contraintes physiques infligées au navire, à son équipage et à sa cargaison, le trajet recommandé n'est pas forcément le plus direct. Les progrès réalisés dans la prévision des phénomènes météorologiques, dans la connaissance des courants et dans le suivi des positions des navires, grâce à l'A.I.S. (*Automatic Identification System*), ont amené de nombreuses sociétés spécialisées à proposer des services de routage de plus en plus élaborés, et de plus en plus complets, bien au-delà des simples bulletins météorologiques émis à heure fixe, ou des alertes cycloniques dans les zones concernées. À propos des phénomènes tropicaux, ils sont depuis longtemps l'objet des attentions d'organismes spécialisés tels que Météo France, ou le "*Join Typhoon Warning Center*" aux États-Unis, qui traquent les cyclones et alertent les navires en conséquence. Aujourd'hui, en fonction de la destination et des caractéristiques du navire, le service de routage produit avant l'appareillage, puis en cours de voyage, des prévisions et des recommandations qui sont soumises au capitaine. Autre différence avec la voile de compétition, la propulsion mécanique des navires marchands implique naturellement de prendre en compte leur consommation de combustible pour la réduire au minimum. Parmi les principaux acteurs du routage météo, citons **WeatherNews Inc.**, **Applied Weather Technology AWT**, repris par StormGeo en 2014, **DTN** qui a acquis récemment MeteoGroup, et **Nautilus Labs**.

En outre, afin de faire face à la complexité des situations induites par les multiples contraintes de sécurité, d'exploitation, de coûts de fonctionnement, les navires sont aujourd'hui équipés d'outils d'optimisation de leurs performances (SPOS : *Ship Performance Optimization System*). Ces aides à la décision permettent aux capitaines de prédire notamment le comportement des navires à la mer et les mouvements de roulis éventuels sur la base de leurs caractéristiques et des prévisions météorologiques. Les capitaines sont ainsi en mesure de tenir compte de l'ensemble des données mises à leur disposition pour prendre les meilleures décisions afin de planifier leur voyage et d'optimiser leur navire.

Le drame du roulier porte-conteneurs "El Faro", qui fit naufrage en octobre 2015 au cours d'un voyage au départ de Jacksonville (Floride) à destination de San Juan (Porto-Rico), illustre bien comment un ensemble d'erreurs et de négligences dans l'interprétation des informations météorologiques peuvent conduire à une issue dramatique. Ce navire long de 241 mètres et battant pavillon des États-Unis affronta un ouragan de catégorie 4 sur une échelle de 5, avec des vents atteignant 225 km/h et des vagues d'une quinzaine de mètres. Même si l'ouragan suivit alors une route inhabituelle, le capitaine avait à sa disposition les informations qui devaient lui permettre d'échapper à son sort fatal. Mais il se fia à des données obsolètes depuis plusieurs heures en provenance d'une source unique, négligeant de confronter ces informations avec celles d'autres sources météorologiques. En outre, il se refusa d'entendre les craintes et les appels de ses officiers pour modifier ses décisions. Au lieu de cela, il prit la pire des routes, qui mena le navire au cœur de l'ouragan, en plein demi-cercle dangereux, où il sombra en emportant les 33 membres de son équipage. Les garde-côtes et le bureau enquête accidents des États-Unis désignèrent la responsabilité du capitaine comme la principale cause de ce drame, mais ils imputèrent aussi une lourde responsabilité à l'armateur pour le mauvais état du navire, pour les équipements de sauvetage anciens et inappropriés et, surtout, pour sa négligence dans le suivi de la route du navire et de la trajectoire de l'ouragan. L'analyse de cette affaire met en évidence la nécessité d'un routage efficace et de l'implication de l'armateur dans les mesures prises en amont et durant l'exploitation du navire pour assurer la sécurité de celui-ci et de son équipage.

Le cas particulier des porte-conteneurs et des rouliers modernes

En 1998, le porte-conteneurs *post-panamax* "APL China" (5 100 EVP) fut l'objet, lors d'une tempête dans le Pacifique, d'un roulis inhabituel et soudain qui atteignit 40 degrés et provoqua la chute de 406 conteneurs à la mer et des dommages sur un millier d'autres boîtes restées à bord. Des événements comparables survinrent dans les années qui suivirent, également en Atlantique Nord, tous caractérisés par des mouvements de navire d'une violence et d'une amplitude exceptionnelles. Après le cas du "One Apus" (14 050 EVP) en décembre 2020, le dernier incident notable est sans doute celui que connut le "Maersk Essen".

Suite de l'article page 3.

Navigation

Perte de conteneurs

Le 16 Janvier 2021, le porte-conteneurs danois "Maersk Essen" perdait plusieurs centaines conteneurs à environ 450 nm au large d'Hawaï en raison d'un fort roulis. Le navire faisait route de Xiamen, en Chine, vers Los Angeles, aux États-Unis.

Le rapport du Danish Maritime Accident Investigation Board :

https://tinyurl.com/yc3m5fba

Le baptême de la ligne est une cérémonie organisée à bord d'un navire à l'occasion du premier passage de l'équateur terrestre. Plusieurs anciens du bord sont déguisés, il y a le dieu Neptune et son épouse Amphitrite, mais aussi un astronome, un juge, un évêque, ou encore des "sauvages". Les nouveaux sont alors conviés à des festivités durant lesquelles ils devront passer diverses épreuves ; l'une des plus célèbres est l'immersion dans la piscine improvisée sur le pont. Un certificat de baptême leur est ensuite délivré (ici un diplôme émis en 1979).

(Cliquer ici pour agrandir l'image)

Sanctions, P&I Clubs et ONU

◉ L'International Group Club a récemment publié une circulaire commune mettant en évidence plusieurs pratiques frauduleuses notamment sur la manipulation des signaux d'identification automatique (AIS) et les dangers de l'acceptation de faux documents de cargaison, qui sont particulièrement répandus dans le commerce des pétroliers et les opérations de navire à navire (STS) :

https://tinyurl.com/2p8df22y

◉ La prise de conscience et le détail des manoeuvres pour contourner les sanctions s'amplifient en général, et, tout particulièrement, à l'encontre de la DPRK (Corée du Nord) pour laquelle l'ONU vient de publier un long rapport :

https://undocs.org/fr/S/2021/777

Voir pages 15 à 41 pour le maritime, et à partir de la page 41, les recommandations.

Suite de l'article "le routage météo" de la page 2.

Alors qu'il se trouvait le 16 janvier 2021 à 450 milles au Nord d'Hawaï lors d'une traversée entre Xiamen et Los Angeles, dans des conditions météorologiques pourtant maniables, ce navire de 13 600 EVP, long de 366 mètres, perdit 689 conteneurs au cours d'un épisode d'une demi-douzaine de minutes durant lesquelles le roulis atteignit des angles de gîte de 25 à 30 degrés. Les investigations du bureau enquête accidents danois conclurent que le navire avait été l'objet d'un phénomène de résonance paramétrique ayant soumis les équipements de saisissage des conteneurs à des forces de rupture bien supérieures à leur résistance nominale.

Sur la base des retours d'expérience de ces dernières années, on a observé que le roulis paramétrique pouvait se produire (cf. le blog **The Old Salt Blog**), sur des navires faisant route face au vent ou vent arrière, dont la coque était plutôt large avec une étrave fortement tulipée et une poupe large et plate, comme les grands porte-conteneurs ou les porte-voitures modernes. Il semble que ce phénomène apparaisse dans des circonstances très spécifiques lorsque la longueur d'onde de la houle est à peu près égale à la longueur du navire, et que la période naturelle de roulis du navire est environ le double de celle des vagues. Selon **l'Association française des capitaines de navires** (AFCAN), ce sont les variations de la surface de flottaison de façon alternative qui, dans certaines circonstances, peuvent rentrer en synchronisme avec les trains de houle et favoriser l'apparition d'un roulis extrême, qualifié de roulis paramétrique en raison de la variation au cours du temps d'un des paramètres descriptifs de ces oscillations, ici la surface de flottaison.

L'OMI étudie actuellement de nouveaux critères de stabilité (SGISC) pour traiter les risques particuliers d'instabilité dynamique, dont ce roulis paramétrique. Lorsque ces nouveaux critères seront appliqués, les nouveaux navires pourraient avoir des capacités réduites par rapport aux navires existants, et ces derniers pourraient être contraints de réduire leur cargaison ou leur vitesse d'exploitation, ce qui devrait avoir un impact important sur les opérations futures des navires.

Sur les navires existants, il existe aujourd'hui deux types de moyens d'anticiper ou de contrer ces phénomènes de roulis exceptionnels, le routage évoqué plus haut, dont les services sont désormais en mesure de déterminer des zones à risques en confrontant les caractéristiques des navires et les conditions météorologiques, et des systèmes embarqués de capteurs ou de centrales inertielles qui sont actuellement développés.

Evolutions et perspectives

Aujourd'hui, plusieurs facteurs tendent à influencer l'évolution du routage météo, tels que les conventions de l'OMI inspirées par les changements climatiques, la jurisprudence qui évolue en prenant en compte la relation de plus en plus étroite entre le capitaine et son armateur, laquelle a été favorisée par l'amélioration des communications et du positionnement des navires. En outre, la charge de travail et les fortes responsabilités qui pèsent toujours sur les épaules du capitaine contribuent, grâce aux progrès techniques, à l'amélioration des aides à la décision qui lui sont proposées.

Réchauffement climatique et préservation de l'environnement

Alors que les préoccupations climatiques se sont imposées, depuis déjà plusieurs années, au transport maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) appliquera à partir de janvier 2023 "l'indicateur d'intensité en carbone" (*Carbon Intensity Indicator*) à tous les navires marchands. D'une manière générale, l'intensité en carbone est le rapport des émissions de CO2 à la production de l'entreprise ou de l'une de ses unités. En appliquant ce CII aux navires, l'OMI vise à se conformer à l'action climatique des Nations Unies de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Elle imposera d'évaluer ainsi tous les navires au moyen de cet indice, l'objectif étant de diminuer de 40 % le CII des navires d'ici à 2030 et de réduire les GES de 50 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2008. Les services de routage sont, ou seront, bientôt en mesure d'assister les navires et les compagnies dans le contrôle de ces émissions de GES et de cet indicateur.

Prévention des risques d'échouement

Le positionnement des navires est devenu d'une précision remarquable ; or depuis 2007, la convention SOLAS impose à ceux de plus de 300 tonneaux de jauge brute d'être équipés d'un système d'identification (AIS) qui communique automatiquement leur identité, leur statut, leur position, leur route et leur vitesse aux autres navires et aux stations de surveillance de trafic, entre autres. Ceci va permettre aux sociétés de routage de proposer des services d'alerte permettant aux navires et à leurs armateurs d'être avertis de tout risque d'échouement dans leur zone de navigation, que ceux-là soient en route ou même au mouillage.

Supervision des décisions du capitaine et responsabilité des armateurs

En mai 2011, alors qu'il sortait du port chinois de Xiamen, le porte-conteneurs CMA CGM LIBRA (11 356 EVP) s'échoua après avoir quitté imprudemment le chenal balisé pour prendre un raccourci. L'armateur déclara le navire en avarie commune, ce que contestèrent les intérêts cargaisons. Or après dix ans de procédure, la Cour suprême britannique a confirmé les jugements de la Cour d'amirauté et de la Cour d'appel, et jugé que le navire n'était pas en état de navigabilité en raison de défaillances dans la planification du voyage et dans le choix des cartes marines du bord qui ne mentionnaient pas la présence de hauts fonds à proximité du chenal de Xiamen. (*Voir également l'éditorial de la Gazette 57 :* ***https://tinyurl.com/2p8vacdw***).

Suite et fin de l'article page 4.

Rapport BRS 2022

"Le secteur du transport maritime doit faire preuve d'un réel leadership et se réinventer".

Les analyses du courtier BRS sur tous les aspects du maritime et tous les types de navires peuvent être lues en direct, ou téléchargées sous format pdf :

https://tinyurl.com/ycyjef7x

"ERL, FRL, TPLM"

Mentions officielles figurant au journal de bord des navires.

ERL = En route libre. Après que le pilote a débarqué.
FRL = Fin de route libre . A l'approche de la prise de pilote.
TPLM = Terminé pour la machine = Le navire est à quai.

Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes :

https://tinyurl.com/bdee9zv2

L'hydrogène et le secteur maritime

"La volonté de verdissement du secteur maritime pousse les industriels, les armateurs ainsi que les autorités portuaires à trouver de nouvelles sources d'énergie ... C'est le cas par exemple de l'utilisation du dihydrogène (H2) plus communément appelé hydrogène"...

Lire la note de synthèse de l'Isemar :

https://tinyurl.com/2p8rpehx

Risques de guerre

La Fédération française de l'assurance rappelle à titre d'information quelques principes importants sur l'assurance des risques de guerre et assimilés :

https://tinyurl.com/mr64u6f4

Affrètement
Clause de "Force majeure"

Les événements imprévus, actuels et de ces dernières années, ont démontré à quel point il peut être bénéfique pour les parties de "s'attendre à l'inattendu" sur le plan contractuel, Bimco a récemment toiletté sa clause force majeure.

La clause et sa note explicative :

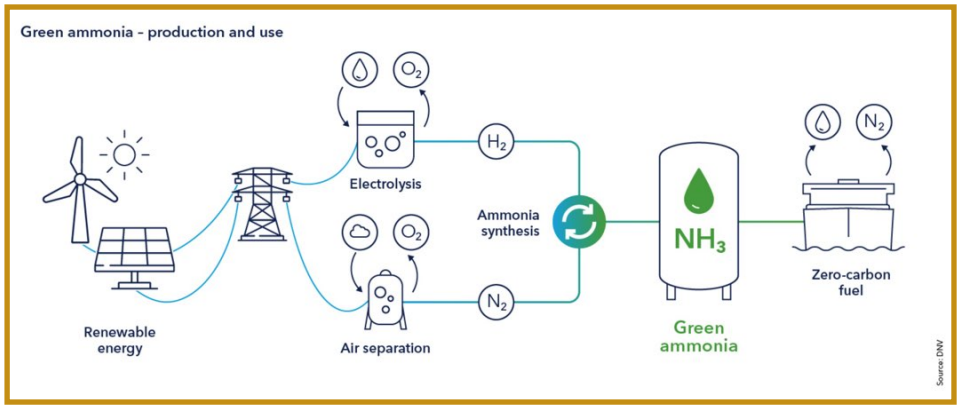
https://tinyurl.com/5n7hjnp3

Suite et fin de l'article "le routage météo".

La Cour a donc dénié à l'armateur le droit de déclarer une avarie commune. Cette sentence sans précédent tend à rendre l'armateur, responsable du "passage plan" ("passage plan", ou "voyage plan", document obligatoirement établi pour chaque traversée, selon les prescriptions de la convention SOLAS et de l'OMI), ce qui impliquerait pour celui-ci de contrôler ce document établi par le capitaine avant chaque appareillage. Cette sentence inaugurera peut-être un nouveau partage des responsabilités en matière nautique, qui limiterait le domaine de la faute nautique ainsi que celui de l'exonération de responsabilité qui lui est attachée.

Conclusion

Les sociétés de routage dont on a vu que les prestations étaient de plus en plus élaborées, interviennent d'une part auprès des capitaines afin de les assister pour intégrer l'ensemble des données et des contraintes du voyage et prendre les meilleures décisions, et d'autre part, auprès des armateurs pour protéger leurs intérêts économiques notamment, et respecter tout à la fois les contraintes réglementaires. Leur aptitude à prendre en considération les caractéristiques des navires laisse imaginer que ces sociétés permettront d'étendre les expériences de navires autonomes. Dans de tels cas, il sera intéressant de voir comment évolueront les notions de faute nautique et d'exonération de responsabilité.



L'ammoniac est l'un des carburants annoncés comme les plus prometteurs pour décarboner le transport maritime. La combustion de l'ammoniac n'émettant que de l'eau et de l'azote, l'ammoniac produit à partir d'hydrogène vert est donc un carburant sans émission de carbone. Il conviendra tout de même de disposer de nombre d'éoliennes et de panneaux solaires dans le monde entier pour fabriquer et avoir assez "d'ammoniac vert" disponible !

Cette diapositive, explicite sur le procédé de fabrication, est extraite du diaporama publié dans un dossier "décarbonation" par la société de classification DNV :

https://tinyurl.com/2wdczy32

Navigation en mer Noire
La Convention de Montreux

La Convention de Montreux, signée le 20 juillet 1936, détermine l'exercice de la libre circulation des navires marchands et des navires de guerre dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore, ainsi que dans la mer Noire.

◉ La Convention :

https://tinyurl.com/5hf2uuz7

◉ Son histoire passionnante :

https://tinyurl.com/4mht6ncz

On s'aperçoit que la convention a expiré en 1956 à l'issue des 20 ans prévus. Aucun des signataires ne l'ayant dénoncée, elle est toujours en vigueur !

◉ Le site "les clés du Moyen-Orient" décrypte le contenu de l'accord et les enjeux actuels (avant le déclenchement de la guerre en février 2022) :

https://tinyurl.com/yneumn7x

Conflit Russie Ukraine

◉ Concernant le maritime et l'affrètement, plusieurs organisations apportent des réponses aux "questions fréquemment posées" :

Le Skuld :
https://tinyurl.com/ya46kzsw

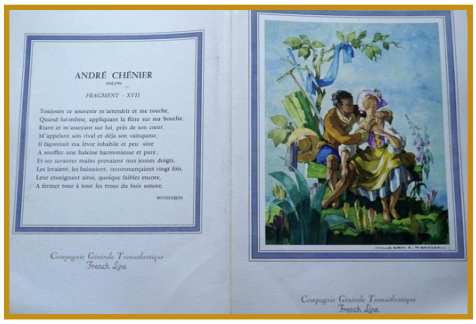
Le Standard Club :
https://tinyurl.com/mpdsw74u

Le Gard :
https://tinyurl.com/4az5zp5v

MS Amlin :
https://tinyurl.com/2abkebrz

◉ Environ 15 % des marins de la Marine Marchande mondiale sont de nationalité russe ou ukrainienne.
Le Gard présente certaines des questions les plus fréquemment posées concernant les conditions d'emploi ainsi que l'impact de la guerre sur la couverture P&I des réclamations de l'équipage :

https://tinyurl.com/yc2enenm



Les menus à bord des paquebots français de "la Transat" étaient présentés sur une carte illustrée d'une aquarelle et d'un poème bucolique.
Ici, la carte du dimanche 23 juillet 1972 du restaurant "Le Chambord" à bord du "France".
(Cliquer ici pour agrandir l'image)

Navigation
Échouement

Un an après l'échouement de l'"Ever Given" dans le canal de Suez, L'"Ever Forward", porte-conteneurs long de 334 m. d'une capacité de 11 112 EVP, construit en 2020, s'est échoué, le 13 mars 2022, dans la baie de Chesapeake, peu après avoir quitté Baltimore.

Suivre son départ du quai et sa route jusqu'à son échouement via les données AIS : **https://tinyurl.com/y8psvp9g**

Affrètement
Que vaut une clause *"subject to"* dans une charte-partie ?

"Tant que la condition suspensive n'est pas remplie, aucun contrat contraignant ne peut être conclu".
Le jugement de la Haute Cour anglaise :
https://tinyurl.com/yckh399a
Le commentaire du cabinet Reed Smith (conseil des demandeurs) :
https://tinyurl.com/bdeharp8

Environnement
"Agir maintenant ou payer plus tard"

"Les coûts de l'inaction climatique pour les ports et le transport maritime"

Lire le rapport rédigé par RTI International, un institut de recherche à but non lucratif, pour *Environmental Defense Fund* (EDF) :

https://tinyurl.com/5ak966d2

"One Ocean Summit"

"Présenté comme une première mondiale, le sommet international consacré à la protection des océans, s'est clôturé à Brest le 11 février après trois jours de tables rondes entre experts, scientifiques, dirigeants, organismes et ONG" (JMM 11/02/2022) :

https://tinyurl.com/d587w6wk

En espérant que les promesses de ce "Sommet océanique" deviennent réalité…

Voyage planning (VP)
Planification du passage

Le *Voyage Planning* (plan de passage ou plan de voyage en français) est élaboré par l'officier de navigation, membre de l'équipe de passerelle (*bridge team*), avec pour objectif la route la plus sûre, la plus favorable et la plus économique. Il couvre l'opération du navire entre le poste d'amarrage du port de départ à celui du port d'arrivée, il doit être détaillé et facile à comprendre.
En pratique, il s'agit d'établir un document unique, pour chaque voyage, en cochant toutes les cases d'un formulaire/*check-list*.
Exemple : le navire est accosté tribord à quai, poste n°vv, à l'appareillage, il doit virer à gauche dans le canal et ensuite faire cap au ww° pour aller vers la sortie du port, puis, passé les jetées, mettre le cap au xx° vers la bouée rouge Beta, qu'il laisse sur la droite à 0,2 nm, et où il débarquera le pilote, puis fera route au yy° jusqu'au travers du feu (2 éclats blancs toutes les 10 secondes) du cap Alpha, puis route au zz° etc etc, jusqu'à l'arrivée à quai au port suivant. Le document indiquera toutes les particularités notables de la route, tous les différents caps à suivre, vitesse, amers, feux, dangers, marées et courants etc, tout doit être consigné sur un document unique, sorte de bible de la traversée.

Les textes en vigueur :

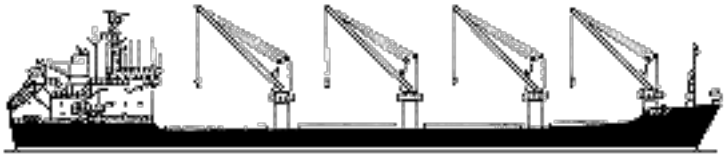
1/* SOLAS – *Chapter V - Regulation 34 Safe navigation and avoidance of dangerous situations
1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization.
2 The voyage plan shall identify a route which:
.1 takes into account any relevant ships' routing systems,
.2 ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage,
.3 anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions, and
.4 takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids, as far as possible, actions and activities which could cause damage to the environment.

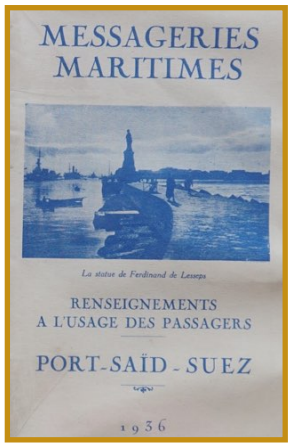
2/ IMO RESOLUTION A.893(21) - Guide lines for voyage planning
Document de 5 pages disponible en suivant ce lien : **https://tinyurl.com/IMO-A893** dont l'extrait des mentions suivantes concerne le rôle du capitaine dans le VP.
3.4 Each voyage or passage plan as well as the details of the plan, should be approved by the ships' master prior to the commencement of the voyage or passage.

3/ IMO RESOLUTION MSC.232(82) - Adoption of the revised performance standards for electronic chart display and information system (ECDIS)
Ce document de 26 pages disponible en suivant ce lien **https://tinyurl.com/IMO-MSC232** traite essentiellement des procédures ECDIS avec l'abandon, un temps programmé, des cartes papier traditionnelles, il concerne le VP, mais pas directement le capitaine. Toutefois, en raison de la jurisprudence "*Libra*", certaines compagnies remettent en oeuvre une procédure papier.

4/ IMO STCW code - Section A VIII/2 Part 2 – *Voyage planning*
Document de 22 pages disponible en suivant ce lien : **https://tinyurl.com/IMO-STCW-AVIII** dont l'extrait des mentions suivantes concernant le rôle du capitaine dans le VP.
Planning prior to each voyage
5 - Prior to each voyage the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature, and which are relevant to the safe navigation of the ship.
Deviation from planned route
7 - If a decision is made, during a voyage, to change the next port of call of the planned route, or if it is necessary for the ship to deviate substantially from the planned route for other reasons, then an amended route shall be planned prior to deviating substantially from the route originally planned.
Le *Voyage Planning* est préparé par l'officier de navigation (en général le 1er lieutenant), vérifié et validé par le capitaine.

La planification du passage est entrée dans l'ère numérique avec l'introduction de l'ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*), les principes fondamentaux restent les mêmes, qu'il s'agisse du système ECDIS ou des cartes papier traditionnelles.
Ce site **https://tinyurl.com/ECDIS-VP** donne un aperçu de la technique d'utilisation sur ECDIS.





Pour les passagers des paquebots des Messageries Maritimes, il était édité un petit fascicule donnant les informations pratiques sur leur prochaine escale. Ici, le livret, daté de 1936, pour le passage du canal de Suez (sur la photo de couverture, on aperçoit la statue de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd, dynamitée 20 ans plus tard, en 1956).

(Cliquer ici pour lire le livret complet)

Pour s'abonner GRATUITEMENT
à la lettre d'information électronique
la Gazette de la Chambre
Contacter le Secrétariat de la Chambre :
contact@arbitrage-maritime.org

Lignes régulières
Compagnies prédatrices !*

** C'est ainsi que l'administration américaine qualifie dans son courrier le trio de tête mondial des armateurs de lignes régulières.*

Dans le cadre d'une enquête ouverte sur les trois compagnies européennes (CMA-CGM, Maersk, Hapag Lloyd, la commission de contrôle et de réforme du Congrès américain leur demande notamment de justifier leur politique tarifaire, y compris sur les surcharges, et d'expliquer les raisons de leurs bénéfices "spectaculaires" *(JMM 23/03)*.

Le courrier adressé à CMA-CGM :
https://tinyurl.com/yftxecp6
Le récent article du JMM sur le sujet :
https://tinyurl.com/3xp8sku6

Lignes régulières
Intelligence artificielle

L'intelligence artificielle développée par le groupe new-yorkais National Cargo Bureau (NCB), société para-étatique liée aux USCG, propose, en l'espèce, de trouver les cargaisons mal déclarées "simplement" en scannant les manifestes.

Le logiciel recherche des mots-clés dans tous les détails des réservations de cargaisons, et, à l'aide de bases de données, permet d'identifier les réservations suspectes.

Maersk, One, Hapag Lloyd utilisent ce service interactif :

https://tinyurl.com/4wkkwcj2

Crise ukrainienne et contrats d'affrètement

Olivier Jambu-Merlin
Arbitre maritime

L'invasion fin février de l'Ukraine par les armées russes, qu'on la qualifie ou non de guerre, a créé dans le commerce maritime une situation de guerre avec de nombreuses conséquences tant sur les couvertures d'assurance que sur la poursuite de trafics existants de longue date et, ce qui va nous occuper ici, sur le statut de nombreuses conventions de transports portant sur des chargements comme sur des déchargements en Ukraine et en Russie. Outre la situation de fait – impossibilité matérielle d'accéder aux ports de mer Noire, ou de mer d'Azov, du fait des combats en cours – les parties à ces conventions de transport, affréteurs comme armateurs, sont confrontées à un embargo édicté par l'Union européenne et les pays de l'OTAN à l'encontre de la plupart des trafics à destination ou au départ de la Russie. À ce jour, il semble que le GNL, transporté par mer, reste exempt de cet embargo.

Le commerce étant à tout le moins suspendu entre d'une part, la Russie (du fait du prince), et l'Ukraine (du fait de la guerre), et d'autre part, les pays indiqués ci-dessus, le trafic maritime l'est aussi, quasi-totalement en mer Noire, dans une moindre mesure en Baltique.

Quid alors des contrats de transport maritime conclus antérieurement au début des hostilités ? Certains avaient reçu un commencement d'exécution, d'autres non. Les quelques lignes qui suivent seront consacrées aux contrats d'affrètement. Non que l'on veuille minimiser le trafic de ligne au départ et à destination de la Russie et de l'Ukraine ; mais ces derniers sont assurés pour l'essentiel par des navires affrétés à temps ; et l'importance du trafic de grains, charbons et aciers sur vraquiers affrétés semble prédominante.

La résolution des litiges potentiels entre chargeurs et transporteurs peut se diviser en deux problématiques : d'une part, les voyages faisant l'objet d'une convention unique ; d'autre part, ceux relevant de conventions à moyen ou long terme, contrats de tonnage ou affrètements à temps.

On s'intéressera dans un premier temps aux outils juridiques existants, en faisant le parallèle de manière assez sommaire entre droit français et droit de *Common law* (1) ; dans un second temps on en esquissera l'application aux différends cas de figure envisageables (2).

1/ La boîte à outils

Dans ce type de circonstances, dont le terme reste inconnu, l'objectif recherché par les parties va être d'aménager les conventions existantes, ou d'y mettre fin. Pour ce faire, les deux principaux systèmes juridiques disposent d'outils qui diffèrent.

La force majeure
Celle du droit français relève de la loi. Elle est codifiée à l'art.1218 du Code civil qui en fixe de manière précise, donc restrictive, les conditions de mise en œuvre, reprenant les critères jurisprudentiels antérieurs : imprévisibilité, extériorité, insurmontabilité. La solution réside dans la suspension de l'exécution de l'obligation si l'empêchement est temporaire, ou dans la résolution du contrat, si le retard qui en résulte justifie cette résolution ou si l'empêchement est définitif. De jurisprudence immémoriale, les difficultés économiques résultant de l'exécution du contrat ne sont pas recevables dans le cadre de la force majeure.

La force majeure du droit de *Common law* procède des termes du contrat. En d'autres termes, elle ne peut être mise en œuvre que si une clause spécifique y est consacrée (même sous un autre intitulé) et dans le strict respect des cas énumérés par ladite clause. Pour l'essentiel, ces cas relèvent de la même conception que le droit français : les critères d'extériorité, d'imprévisibilité et d'insurmontabilité sont aussi présents. La jurisprudence anglaise tend à exiger que l'événement causal invoqué rende l'exécution du contrat légalement, ou physiquement impossible, et pas seulement difficile ou non-rentable (ce qui rejoint la jurisprudence française). On retrouve ici la même philosophie que celle de l'art.1218 de notre Code civil, qui veut que l'événement causal empêche l'exécution de son obligation par le débiteur. On notera que, là où notre art.1218 dit *"dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées"* la jurisprudence anglaise, en présence de la stipulation *"beyond the control of the relevant party"* va rechercher si la partie en question a fait tout ce qui était raisonnable pour limiter ou empêcher les dommages consécutifs à l'inexécution.

Dans le domaine qui est le nôtre, il faut citer la récente clause de force majeure produite par le BIMCO, parfait exemple de la philosophie de la *Common law* : **https://tinyurl.com/ytbaskrb**

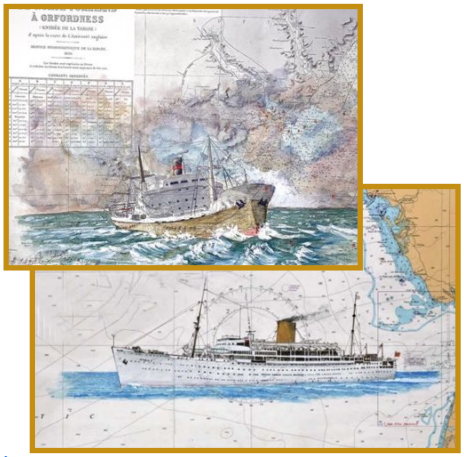
Une longue liste d'événements générateurs, mais ces listes ne sont et ne peuvent pas être exhaustives, avec pour conséquence le risque de passer à côté de quelque chose d'important.

On notera cependant que les clauses de force majeure anglaises sont malgré tout encadrées par la loi, précisément par la section 3-2 de l'*Unfair Contract Terms Act* de 1977, qui permet de limiter la possibilité pour le contractant « dominant » d'imposer ses conditions.
Suite de l'article page 7.

Jurisprudence

Le point de départ de la prescription de l'action du subrogé est identique à celui de l'action du subrogeant.
Arrêt de la Cour de cassation, 1ère chambre civile du 2 février 2022 - Helvetia -v- Alliance :

https://tinyurl.com/2d9wvr2m



À bord, pour se distraire, les marins artistes représentent sur des portions de cartes marines le navire sur lequel ils naviguent. On y voit les profondeurs d'eau cartographiées et le dessin des côtes.

Jurisprudence
Nullité de contrat

Peut-on demander la nullité d'un contrat qu'on a commencé à exécuter ?

Oui, répond la Cour de cassation dans sa décision du 8 décembre 2021 :

https://tinyurl.com/ykn5dsba

Jurisprudence
Question de droit comparé
Quelle loi applicable à la convention d'arbitrage ?

Dans un contrat où les parties n'ont pas expressément prévu de loi applicable à la convention d'arbitrage, les tribunaux anglais appliquent la loi régissant le contrat sous-jacent, et les tribunaux français appliquent la loi du siège.

L'arbitrage a commencé à Paris devant la CCI, l'affaire est remontée jusqu'à la Cour suprême de Londres.

Cette longue saga interjuridictionnelle n'est peut-être pas définitivement terminée étant donné le pourvoi en cours devant la Cour de cassation de Paris sur la question de savoir si la sentence doit être annulée.

Le jugement :
https://tinyurl.com/mvanet5v
Quelques commentaires de cabinets :
Twenty Essex :
https://tinyurl.com/2p84rbz7
Watson Farley :
https://tinyurl.com/2p8t6ate
Herbert-Smith :
https://tinyurl.com/2prdyfa2

Suite de l'article "Crise ukrainienne et contrats d'affrètement" de la page 6.

Dans les deux systèmes, la simple contre-performance économique ne permet pas d'invoquer la force majeure. Deux réponses différentes y ont été apportées.

En droit de *Common law*, la doctrine de la *frustration*
On me pardonnera de laisser en anglais cette définition de la *frustration*, mais la clarté et la précision ne peuvent qu'y gagner (Davis Contractors Ltd v Fareham UDC (1956), sous la plume de Lord Radcliffe) :
"Frustration occurs whenever the law recognizes that without default of the other party a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing radically different from that which was undertaken by the contract. Non haec in foedera veni".

Les critères de la mise en œuvre de la force majeure sont, peu ou prou, les mêmes que ceux appliqués pour la mise en œuvre de la *frustration*. Une justification supplémentaire y est ajoutée : la non-rentabilité de l'affaire.

Il faut également que la ou les causes invoquées ne soient pas déjà couvertes par une clause de force majeure, dont on a vu qu'elle exclut la non-rentabilité.

La mise en œuvre de cette *frustration* doit aboutir à la résolution du contrat, tout au moins en pure *Common law*. On notera, sans rentrer dans les détails, que le *"Law Reform"* (*Frustrated Contracts Act*) de 1943 peut aboutir à une sorte de résiliation du contrat, laissant en place tout ou partie des effets de celui-ci antérieurs à l'événement générateur.

En droit français, la théorie de l'imprévision
L'introduction en 2016 dans le Code civil de l'art. 1195 a constitué une révolution, si l'on rappelle que l'arrêt de 1876 "Canal de Craponne" avait consacré l'interdiction faite au juge de modifier la teneur des contrats, dans ce cas le montant d'une redevance d'exploitation.

À l'inverse, le nouvel article 1195 donne ce pouvoir au juge :
"Si un changement de circonstances imprévisible lors de la conclusion du contrat rend l'exécution excessivement onéreuse pour une partie qui n'avait pas accepté d'en assumer le risque, celle-ci peut demander une renégociation à son contractant. Elle continue à exécuter ses obligations durant la renégociation.
En cas de refus ou d'échec de la renégociation, les parties peuvent convenir de la résolution du contrat, à la date et aux conditions qu'elles déterminent, ou demander d'un commun accord au juge de procéder à son adaptation. À défaut d'accord dans un délai raisonnable, le juge peut, à la demande d'une partie, réviser le contrat, ou y mettre fin, à la date et aux conditions qu'il fixe".

Le parallèle avec la doctrine de la *frustration* est tentant, mais nous manquons encore de recul pour ce qui est de l'application de l'imprévision.

2/ Applications pratiques

Dans tous les cas de figure, on ne peut qu'envisager une conclusion de l'affrètement antérieure à l'invasion de l'Ukraine par la Russie pour ce qui est des opérations commerciales en mer Noire, antérieure à l'embargo pour ce qui est des opérations en Baltique. En effet, on voit mal comment imaginer un affrètement conclu après ces dates, ne serait-ce que pour des raisons tenant à l'assurabilité.

Navire en opération commerciale au déclenchement de l'invasion
Ce navire est physiquement bloqué pour un certain temps en mer Noire ou en mer d'Azov. Qu'il soit affrété au voyage, ou en affrètement à temps, il apparaît que la force majeure puisse et doive être invoquée par l'opérateur du navire : des circonstances de guerre imprévisibles (même si l'on entendait depuis quelque temps des bruits de bottes), à l'évidence insurmontables pour les deux parties, et bien évidemment extérieures aux parties sont la cause immédiate de l'impossibilité d'exécuter le contrat. La suspension de ce dernier paraît peu envisageable, nul ne sachant si, et quand, les opérations de cargaison pourront être effectuées, et, si le départ du navire dans des zones réputées minées est possible. C'est donc une résolution pure et simple qu'il faut envisager, laissant en suspens nombre de questions non résolues quant au sort du navire et de sa cargaison et celui du fret s'il était prépayé…

Sous droit anglais, il sera possible d'obtenir la résolution de la charte-partie, sous réserve de l'existence d'une clause de force majeure idoine. Il faut pourtant reconnaître que la plupart des chartes contiennent des clauses de force majeure, moins détaillées que celle du BIMCO évoquée ci-dessus, mais parfaitement opérantes et se référant tant à la situation de guerre qu'au fait du prince assimilable à une cause de force majeure.
Suite et fin de l'article page 8.

Avant la dématérialisation des valeurs mobilières, des coupons étaient attachés aux actions et obligations. Lors du paiement du dividende, le payeur prélevait le coupon correspondant. Ici, quelques actions des compagnies maritimes du groupe Worms : les Chargeurs de l'Ouest, les Voiliers Nantais, la Société Nantaise de Consignation et de Gérance (SNCG)...

(Photo extraite du centenaire du "Journal de la Compagnie Navale Worms, 1882 -1982").

(Cliquer ici pour agrandir l'image)

Jurisprudence

Le défaut de paiement de la provision sur les frais d'arbitrage fait perdre au défendeur le droit de se prévaloir de la clause compromissoire.

Cass.civ.1re, 9 févr. 2022, n° 21-11.253):

https://tinyurl.com/3epdsrp3

Données économiques portuaires

"PortEconomics" est une initiative visant à générer grâce à ses membres, enseignants ou chercheurs, des connaissances sur les ports maritimes du monde entier.

Leurs recherches donnent lieu à une grande liste de publications sur les politiques, économies et gestions portuaires :

https://www.porteconomics.eu

Données statistiques sur la flotte marchande mondiale

Dans son rapport "*The world merchant fleet in 2020*", EQUASIS , (*The Electronic Quality Shipping Information System*) regroupe un très grand nombre de tableaux analysant la flotte mondiale des navires marchands en 2020 :

https://tinyurl.com/yckr7vrc

Suite e fin de l'article "Crise ukrainienne et contrats d'affrètement".

Navire affrété au voyage en route vers un port Ukrainien ou Russe
L'hypothèse est aussi applicable à un navire affrété sous charte-partie à temps. La plupart des chartes-parties prévoient, en cas d'inaccessibilité du port, l'obligation pour l'affréteur de désigner un port alternatif. Ce qui ne laisse guère d'espace à une résolution du contrat, quel qu'en soit le fondement, sauf si le navire allait vers son port de chargement pour une cargaison très spécifique qui ne peut exister ailleurs.

Dans le cas d'un navire en route vers son port de déchargement, il sera moins difficile de trouver un port alternatif où la cargaison sera revendue, ou simplement stockée.

Le déroutement envisagé se soldera naturellement par un ajustement du fret et de surestaries qui pourrait donner lieu, en cas de désaccord, à l'intervention du juge ou de l'arbitre.

Navire affrété à temps
Deux cas de figure. Si le navire est affrété pour un trafic spécifique entre un port russe ou ukrainien et d'autres destinations, la situation actuelle rend impossible la poursuite du contrat. Dans ces conditions, que ce soit en droit français au titre de la force majeure, ou en droit anglais au titre de la force majeure également, ou de la *frustration,* le cas échéant, la résiliation du contrat ne semble pas faire grand doute si le contrat a déjà reçu une exécution partielle, ou la résolution, s'il n'a pas débuté. La double question de quelle partie doit supporter la charge financière de cette annulation, ainsi que le montant de celle-ci, peut constituer un beau sujet d'arbitrage.

Si le navire est affrété sans référence aux deux pays belligérants pour une zone très large éventuellement "*worldwide*", il sera beaucoup plus délicat d'obtenir la résolution, ou la résiliation du contrat, l'affréteur ayant – au moins théoriquement – la possibilité d'un autre usage du navire. Sauf à établir qu'en dépit des termes du contrat, l'usage du navire ne s'entend que pour (par exemple) des transports de grains au départ d'Ukraine ou de Russie. Il n'est pas certain que cela suffise. Une révision des termes économiques du contrat au titre de l'imprévision en droit français est peut-être plus vraisemblable.

Une suspension du contrat pour la durée de la guerre, si elle est sur le papier envisageable au titre de la force majeure, est en pratique difficilement concevable : l'armateur "suspendu" pour une période, dont il ignore le terme, va évidemment chercher ailleurs de l'emploi pour son navire.

Il resterait aussi à rechercher si l'embargo sur le rouble peut être considéré comme un élément de force majeure applicable pour le paiement du fret contractuellement libellé dans cette monnaie…

WEB MARITIME

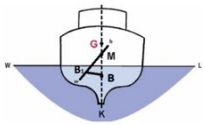
Termes maritimes et autres particularités maritimes

Nous avons traité dans cette rubrique en 2018 / 2019 de différentes manœuvres (accostages dans le N°47, quelques principes et techniques manoeuvrières dans le N°48, et remorquages, sauvetage et relevage d'épaves dans le N°49).
Dans cette édition, nous allons faire un tour d'horizon non exhaustif de quelques termes et particularités maritimes.

◉ La terminologie illustrée à bord d'un navire (vidéo 8'25'') :
https://youtu.be/BXnpSzL7mOo

◉ Les termes exacts à bord d'un navire (vidéo 12'02'') :
https://youtu.be/wjH4WGwo0Lo

◉ Le principe d'Archimède, Pourquoi et comment les navires flottent-ils ? (vidéo 3'55'') :
https://youtu.be/b7UOmMfAbPs



◉ La stabilité d'un navire (vidéo 3'45'') :
https://youtu.be/Ao1anTRleeE

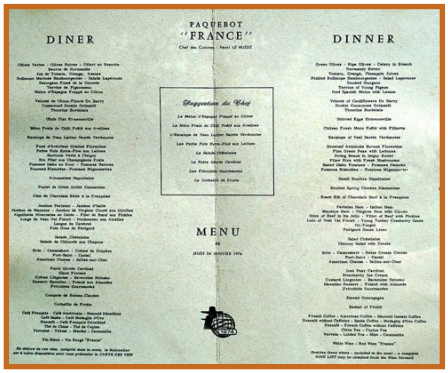
◉ Comment manœuvre un navire ? (vidéo 6'55'') :
https://youtu.be/k1YxpOg3r6U

◉ Pourquoi les grands navires ne coulent-ils pas dans le mauvais temps ? (vidéo 6'17'') :
https://youtu.be/2X_cG5elxOg

◉ Comment les stabilisateurs réduisent-ils le roulis d'un navire ? (vidéo 6'12'') :
https://youtu.be/A2QfV11XYD8

◉ Opération de soutage à la mer (vidéo 12'11'') :
https://www.youtube.com/watch?v=sczuoEFG2Yk

◉ A quoi sert le bulbe à la proue d'un navire ? (vidéo 4'08'') :
https://youtu.be/6FrCusDG41U


PAQUEBOT "FRANCE"

DINER

DINNER

MENU

A bord des paquebots français, et notamment du "France", l'art de la gastronomie était porté au plus haut. Les cartes proposées étaient exceptionnelles.
Les campagnes de publicité vantaient le service, le professionnalisme des chefs, la profusion des mets et les vins. *"Prendre place à bord d'un bateau French Line, c'est s'immerger dans la culture française"*. Ici le dîner du jeudi 24 janvier 1974 à bord du "France".
(Cliquer ici pour agrandir l'image)

Administration

Création de la nouvelle direction générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA).

La DGAMPA est la fusion des deux principales directions, la Direction des affaires maritimes (DAM) et la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA) :

https://tinyurl.com/DGAMPA

Académie de Marine

La 5e rencontre du centenaire, lundi 9 mai 2022 à 14h00 à l'ESCP, 3 rue Armand Moisant - Paris 15e, sera consacrée aux thèmes suivants :

Projections pour la Marine Marchande, la pêche et la plaisance.

Inscription :

https://tinyurl.com/ea3b9j3a

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

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

03/02 Splash 247 - Un navire porte-conteneurs, le "X-Press Mekong" de 2 756 TEU établit un nouveau record, il est affrété pour 50 jours à 175 000 dollars par jour.

14/02 Journal de la Marine Marchande - Les conséquences du changement climatique, qui ont fait baisser le niveau d'eau dans le lac Gatun, le lac artificiel aménagé pour alimenter ses écluses, contraint l'administration du canal de Panama à augmenter le temps d'attente de certains trafics. Chaque passage de navire dans les écluses les plus anciennes nécessite 190 000 m3 d'eau douce tandis que les nouvelles, conçues pour être plus économes, réutilisent une partie de ces volumes mais ont néanmoins besoin d'un complément de 76 000 m3.

16/02 Container news - Selon une note publiée par Pacific International Lines (PIL), la compagnie imposera une amende de 30 000 USD par conteneur en cas de déclaration erronée du poids de la cargaison. L'expéditeur et le destinataire seront tenus responsables de toutes les mesures correctives, réclamations, amendes, responsabilités, pertes, retards, dommages ou dépenses découlant de cette fausse déclaration.

28/02 Hill Dickinson - Connaissements électroniques : la marche vers la numérisation des documents progresse, pas à pas. Création par plusieurs associations (ICC, DCSA, BIMCO, FIATA et SWIFT) de "*The Future International Trade Alliance*" (FIT Alliance) :

https://tinyurl.com/3kwc8jcu

14/03 Splash 247 - Critiquée à plusieurs reprises pour sa position de zone la plus corrompue au monde pour la marine marchande, l'administration du canal de Suez (SCA) tente de prendre des mesures pour améliorer la réputation de l'Égypte.

14/03 Tradewinds - Les deux mutuelles d'assurance maritime historiques North P&I et Standard Club sont sur le point d'unir leurs forces d'ici l'année prochaine pour affronter le leader du secteur, Gard.

17/03 Le Marin - Deux navires, transporteurs de GPL de 40 000 m³ pour Geogas, prévus être construits en Corée, seront dotés de la certification BV "*Ammonia Prepared*".. Ils n'utiliseront pas seulement le gaz de pétrole liquéfié comme carburant, ils seront aussi prêts pour utiliser de l'ammoniac carburant. Livraisons prévues en juin et septembre 2023.

17/03 Lloyd's List - Selon le *Seafarer Workforce Report*, publié par le BIMCO et la Chambre internationale de la Marine Marchande, environ 198 000 Russes servent en mer - soit 10 % de la main-d'œuvre mondiale - dont 72 000 officiers et 126 000 matelots. L'Ukraine compte 76 000 marins, soit 4 % de l'effectif total, dont 47 000 officiers et 29 000 matelots.

20/03 Lloyd's List - Les batteries lithium-ion, connues pour prendre feu, des 4 000 véhicules électriques de luxe (Porsche, Bentley, Maserati ...) à bord du "Felicity Ace", en flamme, et à la dérive aux large des Açores, compliquent les efforts de lutte contre l'incendie. Le brasier à bord du navire soulève des questions sur la manière de transporter ces véhicules électriques en toute sécurité à l'avenir.

21/03 La Tribune - Localisation sans GPS : La marine française pourrait être équipée à l'horizon 2026/2027 de systèmes opérationnels basés sur une technologie quantique de nouvelle génération, le système GIRAFE (Gravimètres Interférométriques de Recherche à Atomes Froids Embarquables). Ce gravimètre quantique devrait permettre de cartographier les océans avec une très grande précision, et permettre aux navires civils et militaires de savoir constamment où ils se trouvent.

31/03 Journal de la Marine Marchande - L'armateur italo-suisse MSC va reprendre, pour 5,7 Md$, les activités logistiques de Bolloré en Afrique, soit 16 terminaux à conteneurs en Afrique centrale et de l'Ouest et trois concessions ferroviaires.

13/04 Lloyd's List - Jusqu'à 10 % du pétrole transporté par mer l'est par des pétroliers sans couverture P&I classique… Jusqu'à 4 millions de barils sur un total d'environ 40 millions de barils de brut exporté par voie maritime chaque jour pourraient ne pas être assurés de manière significative. …Jusqu'à 220 pétroliers sont impliqués dans ces échanges illicites, les deux tiers d'entre eux agissant principalement pour le compte d'intérêts iraniens et vénézuéliens.

Avis de décès

Nous avons le regret de vous annoncer le décès survenu le 27 mars, à l'âge de 80 ans, de Mme Martine Rémond-Gouilloud, professeur de Droit, ancienne arbitre maritime à la CAMP.

Le Président de la Chambre et les arbitres s'associent à la peine de sa famille et lui adressent ses plus sincères condoléances.

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.