

Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Jean-Yves Thomas - Pascale Mesnil

Editeur : Philippe Delebecque



3 numéros par an		(Janvier - Avril - Septembre)			Numéro 63 - Hiver 2023-2024		
●Éditorial	● Arbitrage International et Infrastructures portuaires	●Fiscalité 2024	Echouement du TRESTA STAR	●ICMA 2023	● Web maritime	●Revue de presse	●Jurisprudence
Ph. Delebecque Page 1	Maher Abdelaziz Page 2 et 3	PhD Page 3	FX Rubin de Cervens Page 4 à 5	Ph. Delebecque Page 6 à 8	Page 9	Page 10	Page 11 à 12



Les 100 ans de la Convention de Bruxelles de 1924

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Faut-il fêter le centième anniversaire de la Convention de Bruxelles du 24 janvier 1924 ? La longévité est, on en conviendra, un signe de qualité, partagée au demeurant avec d'autres conventions, à l'exemple de celle sur l'abordage, même si le CMI s'est récemment interrogé sur son actualisation. La Convention sur l'assistance de 1910 a été renouvelée (en 1989), mais certains pays s'y tiennent encore. La Convention de 1924, bien que amendée en 1968, connue encore sous le nom de Règles de La Haye Visby, lie de nombreux Etats dans sa version originale et ses principales dispositions constituent encore et toujours le socle de la responsabilité des transporteurs maritimes. Ce qui ne veut pas dire pour autant qu'elle soit pleinement satisfaisante et réponde à toutes attentes des opérateurs : les questions de limitations si intéressantes soient-elles ont animé le contentieux (cf. les 56 000 épis de maïs en vrac dans un conteneur : quelle unité faut-il considérer pour le calcul de la limitation) {Cass.com.23 mars 2022, n°19-19.103} Ne sont-elles cependant pas d'un autre âge ? L'exclusion de la pontée est en tout cas d'une autre époque (v. *Ville de Tanya*, Cass.com. 18 mars 2008, n° 07-11.777). En outre, la convention ne dit mot sur les conteneurs et continue à exclure les animaux vivants. Sans doute a-t-elle été enrichie par le protocole de 1968 et par une abondante jurisprudence, notamment sur les problèmes de compétence, encore que l'UE s'en soit largement emparée. Mais la faute nautique est encore là, bien que conçue toujours plus strictement (cf. aff. *Libra*, DMF 2022, 195), et le plus grand mutisme est gardé sur les obligations du chargeur. De plus, on ne sait toujours pas, en dehors du droit français, quelle est la conception – documentaire ou contractuelle – que la convention se fait du transport. Enfin et surtout, l'interprétation



de la convention est loin d'être uniforme, malgré les vœux de Francesco Berlingieri : sans doute la prescription couvre-t-elle en droit français comme en droit anglais les actions pour pertes et avaries comme pour *misdelivery* (v. *Girvin*, ICMA, infra) et le périmètre de la limitation de responsabilité est-il largement compris (cf. aff. *Trafigura v. TKK Shipping* (2023) EWHC 26 (Comm).) Mais il est d'autres controverses : l'accès aux cas exceptés est-il subordonné à la preuve par le transporteur qu'il a satisfait aux diligences que l'opération de transport lui impose (cf. aff. *Wolcafe*) (DMF 2019-148)

Quelle conséquence faut-il attacher à la neutralisation d'un cas excepté par la preuve de la faute du transporteur : une responsabilité totale ou simplement partielle ? Les clauses *FIOS* peuvent-elles être admises en tant que clauses de non responsabilité ? Peut-on aussi continuer à admettre, certes en application de la seule convention, que le transport s'achève avec le déchargement et toujours pas avec la livraison (cf. *Cocoa*) (JB *Cocoa* - SDN BHD & others v. Maersk Line AS trading as Safmarine (2023 EWHC 2203 comm). Ne serait-il donc pas temps de relancer le processus de ratification des Règles de Rotterdam ? Avouons que nous ne comprenons toujours pas les hésitations de l'UE sur la question (cf. Gazette, n°20). Il reste que ces incertitudes ne sont pas propres au droit des transports maritimes. Ne les retrouve-t-on pas, par exemple, à propos du thème de l'abus de saisie sur le fondement de la Convention de 1952, thème que le droit anglais se refuse toujours à consacrer ? D'autres conventions sont venues heureusement moderniser le droit maritime, à l'exemple de la récente convention HNS ou SNPD (v. Loi de ratification par la France 23 octobre 2023), encore qu'il soit permis de se demander pourquoi, au-delà de l'idée utile de canalisation de responsabilité sur la tête du propriétaire du navire, la liste des immunités n'ait pas été repensée en y intégrant les sociétés de classification et en y maintenant les affréteurs à charge pour eux de prouver leur non faute.



Nomination

Nathalie Mercier-Perrin, nouveau visage du Cluster Maritime Français



A l'occasion de son assemblée générale, qui s'est tenue le 12 décembre, le conseil d'administration du Cluster maritime français a élu à sa présidence Nathalie Mercier-Perrin. Depuis le 1er janvier 2024, la directrice du développement économique de Naval group a remplacé Frédéric Moncany de Saint-Aignan.

Nathalie Mercier-Perrin, directrice du développement économique de Naval group depuis près de 15 ans, dans le groupe naval de défense depuis 23 ans, a pris ses nouveaux quartiers à la tête du Cluster maritime français (CMF). Elle se retrouve aux commandes d'un mouvement qui compte 460 membres, entreprises, collectivités, start-up, centres de recherche... revendiquant 388 000 emplois directs.

Une familière de la filière

La nouvelle tête du CMF est présentée comme une familière de la filière. Membre du conseil d'administration de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), administratrice de l'Association nationale de la recherche et de la technologie (ANRT), elle a notamment contribué au projet de création du Technocampus Ocean, une plateforme de recherche mutualisée au service des filières navales, et s'est impliquée dès son lancement au sein de la coalition de la transition écoénergétique maritime lancée par le Cluster maritime français.

Au sein du groupe industriel français, son CV fait valoir le rôle qu'elle a joué dans la démarche de transformation de trois sites industriels en centres de profit pour la recherche technologique du groupe.

Elle s'y est par ailleurs distinguée par son implication dans les projets technologiques. En 2019, elle a livré à la signature cinq grands projets de R&D civil cofinancés par les États italiens et français dans le cadre de Naviris, l'entreprise commune aux deux grands constructeurs européens dans la Défense, le Français et son homologue italien Fincantieri, portée sur les fonds baptismaux en 2019 en vue de répondre ensemble aux appels d'offres sur les frégates.maritime (ENSM), a beaucoup axé ses actions autour d'une stratégie de croissance bleue durable et responsable.

<http://tinyurl.com/3bpbm3u3>

Arbitrage international et infrastructures portuaires

Maher Abdelaziz

Docteur en droit de l'École de droit de la Sorbonne et enseignant-chercheur à l'Université Paris Dauphine-PSL. Le texte ci-dessous résume l'essentiel de la thèse

Au regard du classement des ports français en « seconde catégorie », les hésitations juridiques, voire extrajuridiques, se sont multipliées au point de faire dérouter les pavillons étrangers au profit des voisins de la rangée nord-européenne. D'où, en partie, notre recherche - intitulée « Contrats portuaires internationaux et arbitrage international. Etude comparative, UE et Conseil de coopération du Golfe »[1] - cherchant à valoriser l'arbitrage dans le monde portuaire, malgré les limites du droit positif, tenant à la précarité de la gouvernance portuaire ainsi qu'au caractère artificiel de la liberté de l'arbitrage international au regard d'un ordre public portuaire souvent intransigeant.

Les infrastructures portuaires représentent un enjeu stratégique essentiel remontant, en France, dès le Ve siècle, à la construction et à l'expansion des premiers ports, dont les ports de Marseille et de Rotomagus. Aujourd'hui, cet enjeu stratégique s'est encore accru : la crise sanitaire de la Covid-19, la compétitivité européenne et la volonté subséquente de reconquérir les parts du marché maritime l'expliquent. Vient s'ajouter à ce patchwork contextuel la guerre déclenchée à l'Est de l'Europe qui secoue l'ensemble des acteurs portuaires, lesquels jugent nécessaire de se tourner vers les terminaux méthaniers (cf. l'unité flottante de stockage et de regazéification – terminal méthanier flottant au Havre exploité par un consortium dont TotalEnergies). Ce qui suscite de nombreux litiges et conséquemment justifie la volonté de les régler de la manière la plus harmonieuse, avec souplesse, expertise et confidentialité, et donc dans un cadre arbitral.

L'efficacité de l'arbitrage est parfois mise en cause dans le secteur portuaire où la prééminence de l'autorité portuaire « gêne » les opérateurs économiques : une autorité qui prétend faire les affaires des spéculateurs privés. De plus, rendre compatibles les règles impératives de l'ordre public portuaire et l'esprit même de l'arbitrage international ne va pas de soi. Comment trouver, dans un tel domaine, un juste équilibre entre les parties prenantes, aux intérêts divergents ? L'exercice est délicat, sinon difficile, au regard du régime juridique imposé par l'autorité portuaire.

Sur le fond, notre thèse, au-delà de son caractère pluridisciplinaire, se propose dans une approche comparatiste de concilier le droit portuaire et le droit de l'arbitrage, en s'inspirant du pragmatisme de la plupart des législations à la fois nationales et régionales.

Il est malheureusement patent que, malgré les réformes et les discours, le classement des ports français ne s'est pas sensiblement amélioré. Comment expliquer qu'un pays comme la France, scrupuleusement vanté dans le Testament politique de Richelieu pour ses façades maritimes, héberge des ports de « seconde catégorie », classés loin derrière ses voisins ? On pense naturellement à Anvers et à Rotterdam. Mais, au Sud, l'observation est la même. Le dynamisme de Barcelone est bien connu. Il faut dire que l'Espagne a su, avec la réforme portuaire de 2011, réagir face aux difficultés des opérateurs portuaires étrangers à naviguer entre plusieurs codes : n'a-t-elle pas uniformisé son droit portuaire dans un texte unique (D.-L. 2/2011 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) ? Dans les ports de l'Hexagone, la situation est différente : infrastructures portuaires souvent sous-exploitées, investissements précaires, stratégie portuaire nationale, sinon insuffisamment mise en œuvre, du moins mal articulée sur la stratégie européenne (v. rapp. spéc. 8/2018 et 15/2023, Cour des comptes européenne.), sans parler de la gouvernance portuaire « trop » étatisée et des mouvements sociaux.

Face à ces constats qui sont autant de défis, notre étude commence par analyser les évolutions à la fois historiques et contemporaines portant sur la nature juridique du contrat portuaire international, et ce dans les deux ordres romano-civiliste et « arabo-civiliste ». L'affaire *Aramco* (Arbitrage ad hoc, SA 23 août 1958, *Arabie Saoudite c/Aramco*) est, à ce stade, riche d'enseignements en ce qu'elle soulève les questions, d'une part, de la nature administrative du contrat, nature inexistante au regard du droit musulman applicable (cf. doctrine hanbalite) et, d'autre part, de l'interprétation du tribunal arbitral pour qui le droit musulman restait « embryonnaire » quant aux concessions. D'où la notion d'« islamité » de l'arbitrage, permettant de concilier l'esprit de l'arbitrage international avec les règles impératives du droit musulman, ce que la grille d'analyse propre à chacun des États CCG est à même d'attester. L'affaire *DP World* (LCIA, SA 20 janv. 2022, *DP World et DCT c/Djibouti*, aff. n° 183886), née de la résiliation unilatérale d'une concession portuaire, est tout aussi révélatrice du pouvoir des autorités portuaires et de ses excès. Révélatrice aussi du poids de l'histoire, le protectionnisme de l'autorité portuaire et son impact sur les infrastructures n'étant qu'un héritage du droit administratif remontant aux fameuses concessions de fief (cf. la thèse de J.-L. Mestre sur l'histoire du droit administratif).

Après ces analyses et ces constats, la recherche se concentre sur la question de l'efficacité de l'arbitrage en matière portuaire tant en France que dans les États CCG. Elle vise à compléter le cadre juridique tant de l'arbitrage international que du droit portuaire en prenant en considération les évolutions et les réformes récentes en la matière.

[1] M. Abdelaziz, *Contrats portuaires internationaux. Etude comparative, UE et Conseil de coopération du Golfe*, thèse de droit : Université Paris 1 : Panthéon-Sorbonne, Ph. Delebecque (dir.), 2023.

Suite de l'article page 3

Karin Orsel

nouvelle présidente de l'ECSA, l'association des armateurs européens

La néerlandaise Karin Orsel devient, comme prévu, la première femme présidente de l'histoire de l'Ecsa. Mikki Koskinen est le nouveau vice-président, futur président selon les statuts de l'association.

En poste à compter du 1er janvier pour un mandat de deux ans, la Néerlandaise Karin Orsel succède au chypriote qui occupait ce post depuis janvier 2022. Karin Orsel avait alors été élue vice-présidente de la European community shipowners'associations, dont est adhérent Armateurs de France.

Karin Orsel est devenue armateur à l'âge de 23 ans et est PDG depuis 2001 de sa société, MF Shipping group, un armateur basé à Delfzijl, au cœur du vivier du shipping néerlandais, spécialiste du transport de conventionnel, de ciment et de produits chimiques. MF Shipping compte une quarantaine de navires pour la plupart exploités en cabotage européen.

En 2017, elle a été élue présidente de l'association royale des armateurs néerlandais (KVNR). Karin Orsel a déjà été honorée plusieurs fois, de l'*Industry leader award* 2019 à la *Tanker shipping & trade* conférence à Londres ou encore de la personnalité de l'année 2019 à l'assemblée générale internationale de Wista, l'association des femmes du maritime.

Retour vers le nord

Le Finlandais Mikki Koskinen, le nouveau vice-président et futur président de l'ECSA, est, lui, directeur général d'ESL Shipping, qui fait partie du groupe Aspö, depuis 2013. Il a été membre du conseil d'administration de l'International chamber of shipping et président de l'association des armateurs finlandais de 2021 à 2023.

Après deux années avec un marqueur orienté vers Chypre et la Grèce, deux grands pays du *shipping*, mais où la question des normes sociales n'est pas toujours une priorité, le balancier de l'ECSA revient vers le nord, un atout pour les pays comme la France qui veulent mener le combat contre le dumping social.

« Notre engagement est clair : promouvoir la transition énergétique du transport maritime, atteindre nos objectifs climatiques et favoriser la compétitivité du secteur dans un contexte de défis géopolitiques et sécuritaires en évolution rapide, réagit Karin Orsel, par communiqué. Le perfectionnement et la reconversion de nos marins pour la transition verte et numérique, tout en gardant le secteur attractif et pérenne, est un sujet qui me tient à cœur. »



Suite de l'article « Arbitrage international et infrastructures portuaires » de la page 2.

L'approche romano-civiliste est à cet égard d'apparence plus flexible que l'approche arabo-civiliste. Il reste toutefois qu'un certain esprit portuaire se heurte au libéralisme arbitral, en empêchant les opérateurs de terminaux portuaires de profiter pleinement de l'autonomie de l'arbitrage international. En parallèle, l'approche arabo-civiliste apparaît plus ouverte à l'arbitrage, comme le démontrent de nombreuses lois récentes. Mais la mise en œuvre pratique fait encore défaut, tout autant que la jurisprudence, alors même que les opérateurs cherchent à se familiariser avec les règles arbitration-friendly.

Les obstacles juridiques au développement de l'arbitrage dans le monde portuaire continental ne manquent pas : ambiguïté des textes sur l'arbitrage de droit public, règles d'exequatur, compétence juridictionnelle et ordre public. Mais au-delà, ce sont des questions industrielles et institutionnelles qui se posent : elles ont trait essentiellement au manque de coopération interportuaire, à l'alignement des stratégies financières et à la nécessité d'un commandement unique, à l'instar des « autorités mères » telles que Mawani en Arabie saoudite ou le groupement Abu Dhabi Ports aux Émirats Arabes Unis. De quoi inspirer la fusion HAROPA ou celle de l'*Intermed Gateway*, pour, à terme, assurer à nos ports un reclassement en première catégorie ?

Une exonération fiscale bienvenue (PhD)

Une bonne nouvelle pour les armateurs : l'exclusion des résultats provenant de l'exploitation de navires à "l'impôt mondial" de 15% (cf. projet de loi de finances, page 47/48 ligne 280 et s.).

L'article 4 du projet de loi de finances pour 2024 a maintenu la décision. Ce texte a pour objet de transposer en droit interne les règles de la directive (UE) 2022/2523 permettant d'instaurer un niveau minimum d'imposition fixé à 15% pour les bénéficiaires des groupes d'entreprises multinationales disposant d'une implantation en France, ainsi que des grands groupes nationaux qui développent leurs activités sur le seul territoire français sous réserve que ces groupes enregistrent un chiffre d'affaires supérieur à 750 millions d'euros.

Cette directive transpose elle-même les dispositions du "modèle de règles globales anti-érosion de la base d'imposition" (GloBE) connu sous le nom de "Pilier 2" adopté par 136 pays membres du Cadre inclusif de l'OCDE et du G20 en octobre 2021 et publié le 20 décembre 2021. Cet accord s'inscrit dans la continuité des travaux menés dans le cadre du projet BEPS (*Base Erosion Profit Shifting*) constitue le premier résultat de la solution à deux piliers négociée par les membres du Cadre inclusif pour limiter l'érosion des bases d'imposition des bénéficiaires des entreprises dans un contexte de numérisation croissante de l'économie. Cette réforme conduit à instituer un régime d'imposition qui se superpose aux règles d'imposition des bénéficiaires applicables en droit national.

Fort heureusement du fait de la compétition entre les armateurs et de leur ancrage sur un marché par essence mondialisé, il a été prévu d'exclure le résultat provenant de l'exploitation de navires en trafic international à l'imposition minimum de 15% (Art 223 VP du projet de loi de finances, p 47/48). Les revenus accessoires à de telles activités (location de navires, de conteneurs, vente de tickets) sont également exclus, sous réserve qu'ils ne représentent pas plus de 50% du résultat de l'activité de transport principal.

Cette exclusion se justifie, selon les commentaires publiés par l'OCDE, par les régimes fiscaux spécifiques généralement mis en œuvre par les juridictions membres du Cadre inclusif, telle la taxe au tonnage en France, au demeurant parfaitement justifiée, malgré les critiques que certains lui portent. Le I de l'article 209-0 B du CGI prévoit en effet que les sociétés dont au moins 75% du chiffre d'affaires provient d'activités d'exploitation de navires armés au commerce peuvent bénéficier du régime de la taxation au tonnage. En vertu de ce régime, le résultat imposable provenant des opérations directement liées à l'exploitation de navires est déterminé par application à chaque navire d'une taxe forfaitaire dont le barème dépend du nombre de jours durant lesquels le navire est éligible au régime de taxation et d'un nombre d'unités du système de jaugeage universel (UMS) permettant de mesurer la capacité ou le volume du navire. Concluons, ces arguments ont été déterminants puisque le projet de loi a été adopté tel quel pour la loi de finances pour 2024.

TRESTAR STAR À La Réunion



Photo © BEA mer

Synthèse de la saisine de la commission nationale du débat public

La planification des espaces maritimes repose sur la construction, avec l'ensemble des acteurs, d'une vision partagée et évolutive des usages de l'espace maritime. L'apparition d'usages nouveaux oblige à un approfondissement des premiers documents de planification maritime datant de 2019.

Pour participer, voir le document ci-joint:

<http://tinyurl.com/mr3jv3ea>

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.

Rapport d'enquête: échouement du TRESTA STAR à La Réunion

François-Xavier Rubin de Cervens

Administrateur général des affaires maritimes, Directeur du BEA mer

Le mardi 1er février 2022 à 16h10, l'île Maurice est frappée par un cyclone tropical intense (le dernier passage d'un cyclone aussi puissant remonte à huit ans dans les Mascareignes), nommé Batsirai, avec des rafales dévastatrices atteignant 120 km/h, mettant ainsi en péril la région.

La capitainerie de Port-Louis, en charge de la sécurité de la navigation dans la zone portuaire, a émis un message VHF à destination des navires qui étaient encore sur zone. Ce message constituait le troisième et dernier avertissement adressé aux navires qui n'avaient pas encore quitté le port en prévision de l'arrivée du cyclone, les enjoignant à appareiller immédiatement.

Parmi ces navires se trouve le TRESTA STAR, mouillé sur son ancre tribord. Immatriculé sous pavillon mauricien, ce pétrolier-souteur avait pour mission de ravitailler en combustible les navires de commerce faisant escale à Port-Louis, Maurice. Il disposait de 10 citernes de cargaison d'une capacité totale de 2953,20 m3 et transportait habituellement du Fuel Oil (FO) et du Marine Diesel Oil (MDO). Le navire avait été conçu pour une utilisation en zone portuaire, mais en raison de la fin de son contrat d'affrètement, il était resté au mouillage, sans bouger, devant Port-Louis pendant trois mois avant l'accident.

L'équipage du TRESTA STAR était composé de 11 marins. Le commandant était à bord depuis le 23 janvier 2021, avec un contrat prolongé, tandis que le chef mécanicien avait rejoint le navire en octobre 2021. La langue de travail à bord était l'anglais.

Face à la menace du cyclone, le commandant, qui a déjà affronté des cyclones mauriciens, avait prévu de s'éloigner lentement vers le sud de l'île pour se mettre à l'abri, espérant ainsi éviter le plus fort de la tempête.

Le 1er février, le navire appareille, sans doute un peu tardivement au regard de l'approche du cyclone, en prenant une route vers l'ouest; mais en le faisant, il s'éloigne davantage de la côte que les autres navires se dirigeant vers le sud de Maurice pour effectuer une manœuvre identique à celle prévue par le TRESTA STAR. Cet éloignement relatif l'a exposé davantage au cyclone qui arrivait.

Les conditions auxquelles le TRESTA STAR est confronté se dégradent alors rapidement.

Avec une visibilité en baisse et des pluies torrentielles, le TRESTA STAR tente de modifier son cap, mais violemment pris par les éléments, les tentatives pour changer de route se révèlent toutes infructueuses, et le navire commence à dériver inexorablement vers le sud-ouest, vers La Réunion.

Soumis à la demande de fournir leur puissance maximale pour essayer de maintenir un cap, les deux moteurs de propulsion surchauffent, contraignant le chef mécanicien à prendre des mesures pour les refroidir. Malgré ses efforts, les moteurs s'arrêtent à plusieurs reprises en raison d'une "réfrigération insuffisante" probablement due au colmatage des grilles d'aspiration d'eau de mer. Fonctionnant parfois sur un seul moteur le temps que l'autre se refroidisse, le navire, initialement conçu pour une utilisation portuaire, disposait déjà d'une faible puissance; avec un seul moteur opérationnel sur deux, il n'est plus manœuvrable en pleine mer dans ces conditions.

Alors que les vagues atteignent 6 à 7 mètres de hauteur et après de nombreuses heures de tentatives infructueuses pour ramener le navire vers l'est, finalement, le commandant admet qu'il a perdu le contrôle du navire et demande de l'aide. Il est resté à dérive, emporté par le cyclone, pendant plus de 16 heures, sans que l'alerte ne soit donnée ni que sa situation ne soit rapportée aux autorités chargées du sauvetage.

Un message de détresse est alors envoyé via Inmarsat-C et pris en charge par le CROSS SOI, le centre de secours en mer le plus proche.

Le navire continue à dériver, et le commandant reste en contact avec le CROSS SOI, demandant l'assistance d'un remorqueur ou l'évacuation de l'équipage, qui commence à craindre pour sa vie

Aux abords des îles de Maurice et de La Réunion, l'absence de remorqueurs d'intervention d'assistance et de sauvetage pré-positionnés en cas de mauvais temps complique la situation. De plus, lorsqu'un cyclone d'une telle ampleur se produit, les organismes de secours sont également confrontés à des difficultés pratiques, les routes pouvant se trouver bloquées...

Continuant à dériver, le TRESTA STAR s'est rapproché dangereusement de la côte sud-est de La Réunion, dont la cartographie est lacunaire. Le jeudi 3 février 2022 à 20h55, le navire heurte finalement le rivage de roches volcaniques, la coque subit d'importants dommages dans le vacarme provoqué par l'impact, alertant l'équipage de l'échouement qui vient de se produire.

Les secours sont dépêchés pour aider l'équipage à évacuer le navire, mais les opérations sont rendues difficiles en raison des conditions météorologiques hostiles et du littoral constitué de lave sèche. Finalement, les secouristes, grâce à un tour de force, parviennent à évacuer les marins par tyrolienne. Les tentatives de passage de remorqueur ou d'évacuation par hélicoptère n'ont pas pu être effectuées en raison des conditions météorologiques extrêmes.

Le TRESTA STAR s'est échoué sur la côte de La Réunion, nécessitant un travail de dépollution pour prévenir toute fuite d'hydrocarbures. Le navire endommagé repose à la limite du parc national de La Réunion, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Suite de l'article page

Nomination

Christophe Lenormand, nouveau directeur interrégional de la mer en Méditerranée.

Le chef du service Flotte et marins à la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture DG AMPA aux côtés d'Eric Banel rejoindra la Dirm Med en mars.

Le Président de la Chambre et les arbitres lui adressent leurs chaleureuses félicitations.



<http://tinyurl.com/2jy47dnt>

BIMCO

Electronic Bills of Lading

BIMCO's Grant Hunter answers questions about transitioning to electronic bills of lading - what are the benefits and when should you make the move?

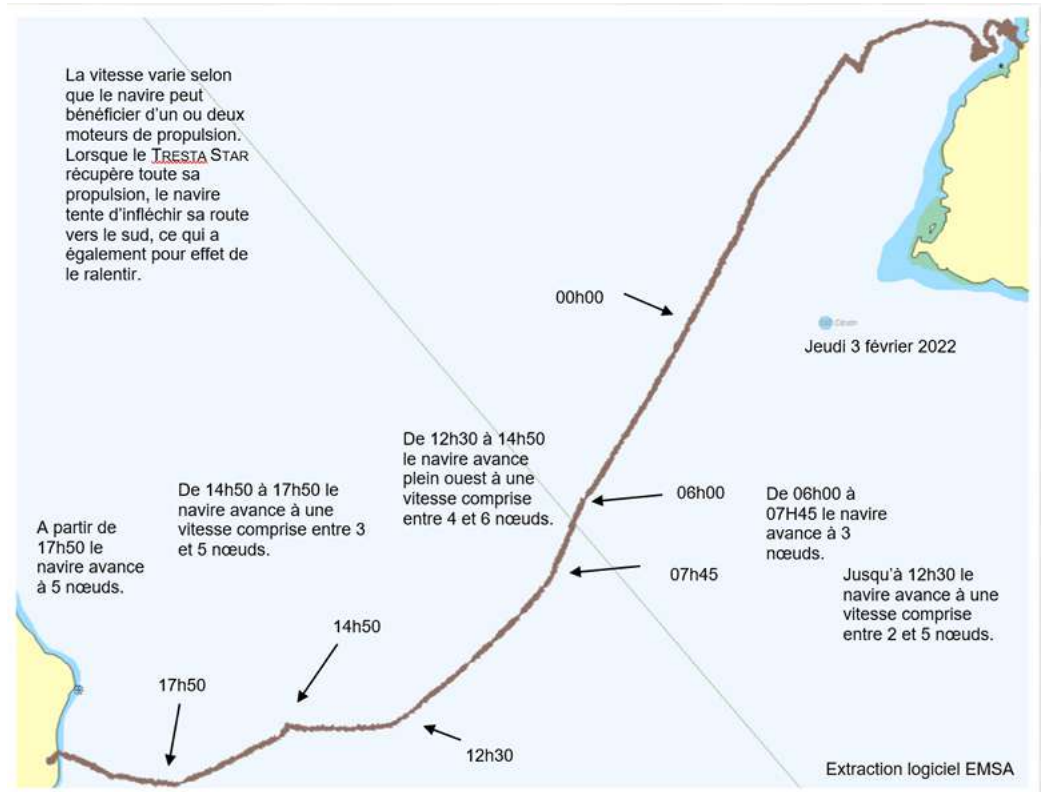
Du reste, la prochaine rencontre Association Belge de Droit Maritime et Association Française du Droit Maritime portera sur les documents de transports et spécialement les documents électroniques.

<http://tinyurl.com/y4b3kcnu>

Navigating EU ETS in contracts

Get an overview of the BIMCO clauses on emission trading schemes from BIMCO's Stinne Taiger Ivø

<http://tinyurl.com/ycymjdzw>



Source rapport BEA mer TRESTA STAR

Analyse du BEA mer

Concernant la route suivie, d'autres navires de la région ont adopté des itinéraires plus sûrs en restant plus proches de la côte pour éviter les conditions météorologiques extrêmes sévissant au large.

Les conditions climatiques se sont continuellement détériorées, avec des vents violents et une mer agitée, entraînant la surchauffe des moteurs de propulsion du TRESTA STAR en raison des grilles d'aspiration obstruées, du fait de l'immobilité du navire pendant plusieurs mois.

Le navire a tenté de changer de cap pour éviter l'échouement, mais les conditions météorologiques l'en ont empêché. La demande d'assistance a été faite trop tard, sans qu'aucun remorqueur ou navire de secours ne puisse être mobilisé à temps.

L'équipage du navire habitué à une navigation côtière, contraint de prendre le large, n'utilise pas immédiatement les moyens de communication prévus pour la haute mer. N'ayant pas pu prendre l'attache de son armement par phonie, après une longue période de dérive dans le cyclone, le TRESTA STAR émet enfin un message de détresse par Inmarsat-C (messagerie par satellite).

Mais l'alerte est transmise trop tard, il n'y a plus de moyen nautique ou aérien capable d'intervenir rapidement au sein du cyclone dans la zone où le navire est entraîné. Lorsqu'il approche des côtes de La Réunion, les navires à proximité, dont les actions sont coordonnées par le CROSS SOI, tentent en vain de s'approcher du TRESTA STAR avant qu'il finisse par s'échouer sur un littoral composé de roches volcaniques.

Conclusion

Avant l'arrivée du cyclone Batsirai, les marins du pétrolier-souteur TRESTA STAR se sont préparés en répétant les actions qu'ils avaient mises en œuvre lors des précédents passages de cyclone. Cependant le commandant, son équipage et la compagnie n'ont pas pleinement conscience des dangers spécifiques du cyclone Batsirai au regard des caractéristiques de leur navire.

Alors que le TRESTA STAR n'a été ni conçu ni autorisé à naviguer hors des limites administratives du port, il sort en mer à la demande de ce dernier, puis s'écarte trop de l'abri que lui confère la côte de l'île Maurice, au moment le moins favorable, et subit la route imposée par le cyclone.

La perte de contrôle de la situation par le bord est ainsi due à une combinaison de facteurs : l'interdiction de se réfugier à quai à Port-Louis, un appareillage un peu tardif et une route trop éloignée de la côte, ont exposé aux éléments un navire sans cargaison, sur ballasts, offrant une forte prise au vent qui, de surcroît, disposait d'une faible puissance de propulsion.

Avant de prendre la mer, le navire est resté trois mois au mouillage sans aucune activité. Aucun contrôle de la coque n'a été effectué depuis trois ans. Les grilles d'aspiration de la réfrigération des moteurs se sont un peu colmatées, ce qui provoque des arrêts à répétition des moteurs. Le TRESTA STAR n'est plus maître de sa manœuvre dans ces conditions météorologiques.

Le BEA mer a émis des recommandations concernant le respect des limites de sécurité définies par les titres de navigation et la mise en place de procédures cycloniques à l'armateur, ainsi qu'une recommandation aux autorités mauriciennes pour l'élaboration de réglementations portuaires en cas de cyclone pour les navires non autorisés à naviguer e

Cette courte synthèse ne se substitue pas au rapport complet bien plus détaillé, disponible sur le site du BEA mer <https://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>

OMI

Arsenio Dominguez Secrétaire Général

Le nouveau chef de l'organisme de réglementation mondial du transport maritime s'est engagé à diriger une organisation plus diversifiée, plus ouverte sur l'extérieur et plus transparente alors qu'il fait face au plus grand bouleversement de l'industrie depuis des générations.

Arsenio Dominguez, 53 ans, a promis de s'attaquer aux dissensions au sein de l'Organisation maritime internationale et de promouvoir un programme de changement pour réduire les formalités administratives et encourager les femmes et les jeunes au sein de l'organe des Nations Unies.

Dans une interview accordée à *Trade Winds* le vétéran panaméen de l'OMI s'est insurgé contre la caractérisation de l'OMI comme un club « confortable », mais a déclaré qu'il sortirait l'organisation de sa bulle axée sur l'industrie pour défier les gouvernements sur la criminalisation des gens de mer et se battre pour la part du transport maritime dans les nouveaux carburants.

« C'est excitant. C'est un bon moment », a déclaré M. Dominguez au siège de l'OMI à Londres. « C'est excitant d'avoir l'opportunité de faire passer l'organisation au niveau supérieur... C'est plus en phase avec le présent et mieux préparé pour l'avenir. Alors, allez-y.



<http://tinyurl.com/bdfdn7hf>

INDEX FRENCH BLUE TECH

Microdrones sous-marins, utilisation de l'énergie des vagues, de l'intelligence artificielle, solutions nutritionnelles à base de plancton, production de gambas locales... Trente-cinq start-up françaises ont été retenues pour faire partie de la première édition de l' »Index french blue tech «

« Environ 80 % des start-up du secteur maritime sont en région sur le littoral, dans l'Hexagone et en outre-mer, tandis que 80 % des financeurs sont à Paris. Il faut connecter ces deux univers », souligne Cyrille P. Coutansais, directeur du département recherches au Centre d'études stratégiques de la marine (CESM) et l'un des cinq membres du comité de pilotage du projet.

<http://tinyurl.com/mr6meksn>

ICMA 2023 Philippe Delebecque

Le 22ème Congrès « ICMA » s'est tenu à Dubaï - « first time in the middle east » - dans la semaine du 6 novembre dernier, un peu avant la COP 28 : un accueil excellent, une organisation quasi parfaite et, ainsi, un grand succès.

Après les présentations habituelles et les bienvenues des autorités locales :

- Richard Briggs, Chair of the ICMA Host Committee, Member of DIAC Board of Directors and Executive Partner of Hadeef & Partners,
- David Martowski, Chair of the ICMA Steering Committee Jehad Kazim, Executive Director of DIAC,
- Mohammed Al Muallem, Executive Vice President of DP World,
- Rania Tadros, Vice Chair of the ICMA Host Committee, Office Managing Partner, Stephenson Harwood Middle East LLP,
- Dr Hassan Arab, Member of DIAC Arbitration Court,

La Conférence a commencé avec la communication de Sir Bernard Eder (International Arbitrator, Former Judge of the High Court of Justice in England and Wales. International Judge at the SICC) sur la question quelque peu provocatrice de savoir si les arbitres devaient appliquer le droit. La réponse étant naturellement positive, mais, comme on peut l'imaginer, pour ceux qui connaissent Bernard, avec un humour tout britannique et des nuances de nuances.

Puis, les conférenciers se sont concentrés sur le droit de l'arbitrage :

- James Clanchy, UK The law of the arbitration agreement : a non-issue ,
— P. Mc. Queen, The application of functus officio in arbitration,
Lotte Schat, AKD Transport & Trade, Net Attachment of evidence in the Netherlands: its role as an effective tool in international arbitrations,
- K. Kurosawa The distance between arbitration and litigation – use of arbitrator's own expert knowledge revisited,
- J. Trost The remuneration of the tribunal – lumpsum vs time spent concepts,
- S. Gillinghal Aukner To concur or not: is the force with you ?
- E. Yang, HK Preserving fairness and finality - Hong Kong Court's stance on setting aside arbitral awards in international commercial arbitration,
- Rania Tadros, Stephenson Harwood Enforcement and recognition of arbitration awards in the Middle East.

Ses réformes et les mises à jour attendues :

- James Turner KC "Steady as she goes!" - modest proposed reforms to Arbitration Act 1996,
- Q. Zhou Sham arbitration in China: status quo, issues and suggestions,
- V. And sing. Responding to change - the 4th edition of the SCMA Rules,
Mathias Steino, Hafnia Law Firm, Denmark Nordic offshore and maritime arbitration (NOMA) – an update,

Avant de s'attarder plus particulièrement sur l'arbitrage maritime :

- James Alsop (Sydney arb. chambers) Timeless search for certainty and its relevance to maritime law and arbitration law: where practical reality meets theory,
- Tom Belknap, Blank Rome LLP, US Recent developments in U.S. Maritime Arbitration,
- Camila Cordoso, Positive effects of ICMA: How ICMA XXI helped to boost maritime arbitration in Brazil,
- M. Ashcroft KC, Interfering friends? The Courts and maritime arbitration,

Tout en envisageant un certain nombre de questions techniques :

- Charles Debattista, KC, Summary judgment – no real prospect of success?
- David Stewart, UK "Indisputably Due": summary powers and Kozstas Melas-type awards,
- K. Karnan Thirupathy, Kennedys Legal Solutions, Singapore Conditional awards - are they final and enforceable?
- G. Tsimis Nipping counterparty non-performance disputes in the bud: the application of the doctrine of adequate assurances in SMA arbitrations,
- G. Farnworth Australie, Separation anxiety and existential angst of the arbitrator – reconciling competence and severability in light of DHL Project v Gemini Ocean Shipping

ASSISES DE L'ECONOMIE DE LA MER

La Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture DGAMPA était à l'honneur cette année aux AEM qui se sont tenues les 28 et 29 novembre à Nantes Métropole.

Deux prix sont venus distinguer le travail mené par les équipes de la direction générale, moins de deux ans après sa création :

- Le Trophée Charte Bleue, décerné par Armateurs de France et remis par Edouard Louis Dreyfus récompense l'engagement de la DGAMPA en faveur de la protection des marins et des gens de mer, de la lutte contre le Dumping social et de la création d'un cadre de concurrence loyale entre les opérateurs maritimes dans les eaux françaises et européennes.

On notera la remarque d'Hervé Berville : "Avec le soutien des partenaires sociaux et l'appui résolu du député Didier Le Bac a été construit un cadre juridique complet pour lutter contre le dumping social sur le transmanche obtenu l'accord des autorités et mis ce sujet essentiel à l'agenda européen ».

Le prix de la personnalité maritime de l'année a été décerné à Eric BANEL 1er directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, par Alain Bovis Président de l'ACADEMIE DE MARINE pour son action à la tête de la DGAMPA, son engagement au service du rayonnement maritime français et de la transition énergétique des navires. Eric Banel a tenu à associer à cette distinction l'ensemble des équipes présentes de la DGAMPA ainsi que la promotion 2023-2024 de l'Ecole nationale de sécurité et d'administration de la mer.

A travers la DGAMPA, le Président du Cluster Maritime Français a salué la réussite du projet de création d'une administration de la mer intégrée, plus agile et à l'écoute des acteurs du monde maritime, dont elle accompagne les projets. Une administration moderne au service de l'Innovation et du Développement Durable des activités maritimes et du littoral.

<http://tinyurl.com/pb2nc99d>

Avec Suez et Panama, 15 % de la navigation mondiale se trouvent potentiellement entravés



<http://tinyurl.com/345r8x4n>

Suite de l'article « ICMA 2023 » de la page 6

- Robert Shaw, US How should arbitrators decide claims and counterclaims arising from the same incident if on the evidence neither party meets its burden of proof?

- S. Selvaratnam Dealing with fraud and corruption in maritime and commercial arbitration,
- George Chalos, Chalos & Co, P.C, US Sire, hire, price majeure and a global pandemic: are vetting clauses a warranty or a due diligence obligation?

Le Congrès s'est prolongé en abordant des questions de fond,

- Sur la limitation de responsabilité des armateurs,
- Yuseke Kodate, Law Offices of Toda & Co, Japan Apportionment of liability in collision case between vessel and gantry crane in Japan,
- Dieter Schwampe, Arnecke Sibeth Dabelstein, Germany The unified interpretations of the test for breaking the shipowner's right to limit liability under LLMC and CLC: what they say and why they are so relevant,
- Lawrence Teh, Dentons, Singapore Appropriate fora in limitation of liability,
- Norman Martinez, IMO International Maritime Law Institute, Malta Multiplicity of limitation of liability conventions: the unfortunate effects caused by lack of harmonization,
- sur les saisies, conservatoires et exécutoires, de navires
- O. Carvalho, Ship arrest in Brazil and interplay with arbitration clauses,
- I. Jaegar Beijing draft: present and future of judicial sale of ships,
- H. Hai Li, A brief introduction to the Beijing Convention on the judicial sale of ships,
- B. Suk Chung Inter-relationship between insolvency proceedings and arbitration,

sur les problèmes actuels liés à la « décarbonation » et au développement durable (sustainability)

- A. Moylan, The practical application of sustainability principles to modern shipping,
- E. Litina, The new Carbon Intensity Indicator (CII) Regime,
- Ph. Bacon, UK, Carbon Regulations 2023 - an update from the coalface,
- A. Rigden Arbitrating decarbonization disputes – challenges and advantages,

sur les nouvelles énergies et la protection de l'environnement :

- M. Verhagen Will a cyber-attack make a tribunal "unseaworthy",
- J. Antunes The Increasing use of AI in maritime arbitration proceedings after the COVID-19 outbreak: opportunities and issues,
- L. Soares Challenges to maritime arbitration regarding artificial intelligence risks in the increase of technology for using in shipping industry: a case study,
- J. R. de Maistre, Hi Jus Mundi: revealing new perspectives on maritime arbitration through data.

Le Congrès, plus classiquement mais avec toujours autant d'intérêt, n'a pas manqué de s'interroger sur un certain nombre de questions liées aux connaissances et aux transports maritimes :

- Brian Williamson, LMAA, UK Understanding performance claims: part iv, the Reasonable Grounds Method (RGM),
- David Semark, Quadrant Chambers, UK The legal basis for claiming loss of time and excess fuel consumption absent "good weather",
- David Boxall, Consultant, Germany Why weather routing companies should not make claims,
- Charles Baker, CB Arbitrations Ltd, UK Must delay caused by breach of safe port promise frustrate the voyage to give owners a right of recovery?
- Fernando Porto Fihlo, Shipping Consultoria, Brazil Recoverable Damages and Illegitimate Last Voyage: A New Approach?
- Omar Omar UAE Bill of Lading - A title deed and the enforceability of dispute resolution mechanisms,
- S. Rares Justice The blurring of lines between shipping contracts,
- J. Muthu Sing Arbitration for liner bills of lading,
- X. Zhao How to prevent vessel from being used as a floating warehouse,
- M. Sachs UK The broad church of arbitration: enforcement of arbitration clauses against

« YARA EYDE »

Le premier porte-conteneurs au monde propulsé à l'ammoniac en cours de développement

Yara Clean Ammonia, North Sea Container Line et Yara International ont uni leurs forces pour développer le premier porte-conteneurs au monde propulsé à l'ammoniac pur.

Le navire opérera entre la Norvège et l'Allemagne, établissant ainsi la première route maritime sans émissions vers le continent européen.

Svein Tore Holsther, PDG de Yara International, souligne que le monde est confronté à une crise climatique et que la nécessité d'une action décisive pour réduire les émissions est plus urgente que jamais. « Nous sommes heureux de pouvoir collaborer entre secteurs et montrer que des réductions décisives des émissions sont possibles », déclare Holsther.

Cette dernière initiative fait suite au lancement réussi par Yara du « Yara Birkeland », le premier porte-conteneurs électrique autonome et sans émissions au monde. Le nouveau navire va encore plus loin en utilisant de l'ammoniac pur comme carburant.

Yara Eyde a été optimisé pour opérer entre la Norvège et l'Europe, desservant les ports d'Oslo, Brevik, Hambourg et Bremerhaven. À partir de 2026, les entreprises norvégiennes auront la possibilité d'exporter leurs produits avec une empreinte carbone minimale, tandis que les importations en Norvège pourront se faire sans émissions. {...}

L'initiative de porte-conteneurs d'ammoniac de Yara vise à transporter des engrais sans émissions, réduisant ainsi les émissions de CO2 de 11 000 tonnes par an et contribuant à la production alimentaire pour des millions de personnes dans le monde. La création de la coentreprise NCL Oslofjord AS, entre Yara Clean Ammonia AS et North Sea Container Line AS, est considérée comme une étape cruciale du processus. Cette joint-venture, avec le soutien financier d'Enova, vise à devenir l'opérateur de premier plan exclusivement axé sur les porte-conteneurs propulsés à l'ammoniac, contribuant ainsi aux objectifs climatiques.

<http://tinyurl.com/ms6xud65>



- F. M. Vianna Cardoso Bill of lading, arbitration clause and insurers: a recent perspective from the Brazilian Superior Court of Justice
- Shouzi An, Issues on the identification of B/L Carrier - judicial practice, theories and the proposed revision on China's maritime law,
- M. Sachs UK The broad church of arbitration: enforcement of arbitration clauses against third parties
- S. Girvin Misdelivery and the Hague (Hague-Visby) Rules time-bar,
- Corina Song Are bills of lading still valuable security in the hands of a financier?
- PHD, Containers carriage demurrage, detention and storage what legal nature and regime?

avant de terminer sur les problèmes difficiles liés aux sanctions

- R. Maldonado USA sanctions and its impact on the Venezuelan Maritime Arbitration,
- S. Masters KC Sanctions, contractual aspects, bigger rocks and increasing hard places,
- S. Skinitis Risking war - how owners' insurance has served them during wartime,
- JJ Mc Intyre Effect of sanctions on arbitrations and enforceability of awards in Canada,
- P. Simon, Arbitrators facing arrest and Russian sanctions,
- S. Arif The impact of economic sanctions on arbitration.

En somme des communications très riches qu'il est impossible de résumer, mais dont on aura certainement l'occasion de s'inspirer et de reparler.

Le 23ème ICMA aura lieu à Singapour en avril 2026 et sera organisé par la SCMA.

<http://tinyurl.com/4k5pwmwd>



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

Nomination

Alain Mistre, ancien président de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos, devient directeur du port de Nice au sein de la métropole Nice Côte d'Azur.

Alain Mistre quitte la société de manutention corse Orazzi pour rejoindre la métropole Nice - Côte d'Azur, propriétaire du port, comme directeur du port de Nice. Il aura en charge l'activité du port de commerce (croisière, ferry, fret), le yatching et la plaisance, plus les activités de gestion des terre-pleins (parking...).

Il aura sous sa responsabilité une trentaine de personnes.



<http://tinyurl.com/mrjfeaz7>



PONANT

1/ Ponant

Fondée par Jean-Emmanuel Sauvée il y a plus de 30 ans, PONANT est la seule compagnie de croisières française. Equipage français, expertise, service attentionné, gastronomie : la Compagnie vous propose des voyages de luxe à la découverte de destinations d'exception.

Que ce soit pour une excursion nature en Europe du Nord, un voyage culturel en Amérique du Sud, une croisière idyllique aux Caraïbes ou une expédition raffinée au cœur des glaces de l'Antarctique, PONANT sillonne toutes les mers du globe à travers des itinéraires exclusifs riches en rencontres et découvertes.

Vous rêvez de vivre une expérience de voyage en mer à la fois authentique et raffinée ? La Compagnie vous accueille à bord de ses luxueux navires, yachts ou voilier à taille humaine, pour une croisière inoubliable dans une atmosphère à l'élégance décontractée.

Pour en savoir plus sur ces navires et sur les croisières, rendez-vous sur <https://www.ponant.com/>.

Retrouvez les dernières actualités concernant les croisières en vous abonnant à la chaîne YouTube : <https://www.youtube.com/channel/UCmtf...>

<http://tinyurl.com/ms7jfewv>

CMA CGM intègre Tanger Med à son service MedCaribe

L'armateur français étoffe son service hebdomadaire MedCaribe entre la Méditerranée occidentale, les Antilles et la côte ouest de l'Amérique du Sud. La rotation, opérée avec l'autre compagnie marseillaise Marfret, accueille une nouvelle escale avec le port marocain et un neuvième navire, qui devraient tous carburger au GNL d'ici 2025.

L'armateur français étoffe son service hebdomadaire MedCaribe entre la Méditerranée occidentale, les Antilles et la côte ouest de l'Amérique du Sud avec un neuvième navire et une nouvelle escale à Tanger. Près de deux ans après avoir élargi sa couverture.

C'est en juin 2022 que ce service, sur lequel l'autre compagnie marseillaise, Marfret affrète des slots, avait été étendu à la côte ouest de l'Amérique du Sud, avec de nouvelles escales en Colombie, au Pérou et en Équateur, afin d'offrir une solution au fret réfrigéré au départ de Paita.

<http://tinyurl.com/26hxm66h>

2/ La Fondation

La compagnie PONANT a été créée par des marins désireux de partager leur **passion des océans**. Depuis plus de trente ans, la Compagnie transporte des passagers dans les endroits les plus secrets de la planète où la nature règne en majesté. Ce choix confère des responsabilités vis à vis de l'environnement et des peuples autochtones.

Au-delà de l'exercice responsable du métier d'armateur et de leur engagement pour promouvoir un **tourisme plus durable**, la compagnie a souhaité s'investir sur les thèmes qui leur tiennent à cœur. Ainsi, a été créé, en 2018, la Fondation PONANT pour préserver les océans et les pôles et favoriser les échanges entre les peuples. Il s'agit ici de soutenir des projets de recherche, de sensibilisation ou de préservation.

La Compagnie estime ainsi protéger mieux ce qu'elle connaît.

<http://tinyurl.com/26hxm66h>

Ref : Pour en savoir plus Site <https://www.ponant.com/fondation>

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



15/09 Le Marin : La flotte de commerce sous contrôle français a gagné neuf navires en un an passant à 1153 navires.

02/11- Actu transport logistique -Six transporteurs de conteneurs s'associent pour créer un nouveau service Chine-Afrique de l'Est.

02/11- GCaptain - Le premier porte-conteneurs au monde propulsé à l'ammoniac est en cours de développement « Yara Eydé »

03/11 Journal de la Marine marchande - Selon Allianz, record à la baisse pour les pertes totales de navires au nombre de 38 mais explosion des incendies et croissance de la flotte clandestine.

04/11 Cruiseradio.net -Les passagers d'un bateau de croisière P&O ont été contraints d'évacuer partiellement à cause d'un petit incendie causé par une batterie.

10/11 Le Monde - L'accostage brutal des géants des mers :A une semaine d'intervalle, le danois Maersk, l'allemand Hapag-Lloyd et le français CMA CGM ont publié des résultats trimestriels en très forte baisse par rapport au troisième trimestre 2022. Il en est sans doute de même pour l'italo-suisse MSC numéro un du secteur qui ne publie pas ses comptes.

13/11 La Tribune - Les principaux ports de fret australiens ouvrent après une cyberattaque massive.

17/11 - Le Télégramme : Réouverture du Musée de la Marine après six années de travaux et la restauration de plus de 1000 pièces. Il retrace plus de 250 ans d'histoire maritime et navale française.

19/11 Le télégramme -L'«emballage thermique » des véhicules électriques donne des sueurs froides au transport maritime. En France, les marins-pompier de Marseille sont les référents pour les interventions en mer et dans les ports en France.

23/11 Journal de la Marine Marchande - La nouvelle loi maritime fédérale N°43 de 2023 des Émirats arabes unis a été officiellement publiée et entrera en vigueur le 29 mars 2024..

26/11 Actu transport logistique : Sur décision de la Commission européenne, le transport maritime de conteneurs va changer de régime juridique, passant de l'exemption aux règles européennes de la concurrence au droit commun.Il n'est pas certain que les chargeurs qui n'ont pas cessé de dénoncer le pouvoir de marché

pris par les alliances maritimes devenues omnipotentes, gagnent au change.

26/11 Acte international: La Convention FAL46 de l'OMI oblige les pays signataires à se doter d'un guichet unique maritime dès le 01/01/2024 pour l'échange électronique des données, ce qui devrait réduire le temps et les coûts de séjour à quai. De plus, plusieurs volets visent à prévenir la corruption et les activités illicites.

07/12 Ouest France - Après son premier site à Bouin, en Vendée, l'entreprise Lhyfe, qui produit de l'hydrogène vert, a inauguré sa deuxième usine en France, à Bessières. Sa production sera cinq fois plus importante qu'en Vendée. Un autre site ouvrira, à Buléon, dans le Morbihan.

20/12 Transport et Logistique : Le détournement de navires, une aberration écologique et économique. Les événements géopolitiques en mer rouge et la sécheresse au Panama contraignent les navires à emprunter des itinéraires beaucoup plus longs. Passages majeurs, ils voient transiter plus ou moins 15 % des marchandises échangées au niveau mondial.

29/12 CBC News -Des trains flottants aussi rapides que des avions ? Une start-up torontoise affirme que les vitesses de 1000 km/h pourraient devenir une réalité au cours de la prochaine décennie. La conception du système Transpod est complète avec un fuselage, un nez et une queue. Il est construit comme un avion mais fonctionne comme un train.

10/01 Le Marin - La crise en mer Rouge pose la question du prix du transport. Contourner l'Afrique permet d'absorber la surcapacité et a pour conséquence de faire remonter les prix de fret.

12/01 Journal de la Marine marchande Quelle est la réalité du déroutement des navires. Il faut avoir un goût du risque assez prononcé pour s'aventurer dans des eaux peu accueillantes alors que la 25e attaque contre des navires marchands vient d'être enregistrée et que les forces navales américaines et britanniques ont détruit 18 drones et missiles houthis dans la nuit de 8 au 9 janvier, selon les forces navales opérant dans le cadre de l'opération Prosperity guardian.

Nomination Rémi MEJCAZE

Est nommé sous-directeur des gens de mer à la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, au Secrétariat d'État chargé de la Mer après avoir passé plusieurs années au service de la défense et de la promotion du pavillon français, des armateurs et de l'ensemble de son écosystème.



<http://tinyurl.com/yxf9nf45>

Représentation permanente de la France auprès de l'OMI

Vendredi 1er décembre 2023, lors de la 33ème session de l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale, la France a été réélue en catégorie B au Conseil de l'OMI.

Avec le soutien de 145 Etats (sur les 175 membres de l'OMI), la France est réélue dans la catégorie B au Conseil de l'OMI pour 2 ans ! Bravo aux 10 candidats élus et en particulier aux Etats membres de l'UE : Allemagne, Espagne, Pays-Bas et Suède ! Et merci à tous les soutiens pour ce résultat.

Pour en savoir plus : www.imo.org

«Ad iura renunciata, non datur regressus »



Au renoncement des droits, il n'est point donné de recours.

La lettre internationale de la Cour de Cassation

Vous y trouverez une sélection de décisions rendues sur des questions d'intérêt partagé au-delà des frontières, des ressources pédagogiques, en d'autres termes, une fenêtre sur le modèle français.

En page 8:

L'opposabilité d'une clause de juridiction, en droit international non communautaire, aux destinataires qui intentent une action en responsabilité contractuelle contre le transporteur maritime Ch com 14 décembre 2022.

<http://tinyurl.com/4km6z7xk>

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**

Nomination

Stéphane Raison a été élu Vice-Président de l'IAPH pour la région Europe.

Directeur général et président du directoire du grand port fluvio-maritime de l'axe seine, Haropa Port, est nommé à la présidence Europe de l'association internationale des ports IAPH pour une durée de deux ans 2023-2025.

Cette nomination est une première pour un directeur général de port français. Stéphane Raison siègera notamment aux côtés de Jens Meier, PDG de l'autorité portuaire de Hambourg et nouveau président de l'IAPH, ainsi que du directeur exécutif du port de Los Angeles, Gene Seroka, élu vice-président de l'IAPH en charge de la région Amérique du Nord.



Stéphane Raison, directeur général et président du directoire d'Haropa port, est nommé vice-président de l'association mondiale des ports. (Photo : Éric Hourli)

<http://tinyurl.com/ynzwyw25>

Routes maritimes

Les Nations unies s'inquiètent d'un probable bouleversement des routes maritimes

La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement vient de publier un rapport sur les bouleversements des routes maritimes mondiales avec des navires qui, déjà malmenés en mer Noire, se détournent du canal de Suez ou qui ne peuvent plus transiter normalement par celui de Panama.

Dans son rapport de février intitulé Naviguer en eaux troubles. L'impact sur le commerce mondial de la perturbation des routes maritimes de la mer Rouge, de la mer Noire et du canal de Panama, la Cnuced s'alarme des conséquences des perturbations géopolitiques ou climatiques qui affectent la navigation et " sont en train de redessiner les routes commerciales mondiales ".

<http://tinyurl.com/r8z94wbv>



JURISPRUDENCE

Qu'est-ce qu'un navire ?

Ceux qui se sont penchés sur cette question savent que la réponse n'est pas simple. Alors, comment appliquer une loi qui s'applique aux navires ?

C'est cette question que la Haute Cour de la République de Singapour a dû examiner: Qu'est-ce qui fait d'un navire un « navire » en vue de se prévaloir de la compétence de la cour en matière d'amirauté ?

Pour cela, la Cour a étudié la jurisprudence singapourienne et étrangère (§28 et svts). (Cette étude est intéressante).

La Cour a fait remarquer :

« Comme on pourrait le supposer d'après le résumé de la jurisprudence ci-dessus, toute tentative d'en déduire une définition concrète et bien délimitée d'un « navire » ou d'un navire « utilisé pour la navigation » est susceptible d'être un exercice artificiel et futile, un peu comme tenter de définir de manière exhaustive un éléphant. Pour chaque caractéristique qu'un tribunal juge déterminante dans une affaire, il y a presque toujours une autre décision qui n'est pas d'accord avec l'importance accordée à ce facteur.

Le tribunal a estimé qu'une approche « multifactorielle » était nécessaire, c'est-à-dire « autopropulsée, dotée d'une quille, d'un gouvernail, de feux de navigation, d'un équipage, du transport de personnes ou de marchandises d'un point à un autre, pour n'en nommer que quelques-unes. Plus un bâtiment peut vérifier de telles caractéristiques, plus il est probable qu'il s'agisse d'un « navire ». Dans le même temps, le fait de ne pas cocher certaines de ces cases ne signifie pas nécessairement que le navire ne peut pas constituer un « navire ». »

La Cour a statué que :

"... lors d'un « ... minimum irréductible », cette recherche devrait porter sur l'aptitude du navire à être utilisé en navigation du point de vue de sa conception physique et de sa construction, c'est-à-dire sur la question de savoir s'il est navigable et construit pour résister aux périls de la mer, indépendamment de son utilisation actuelle réelle. C'est aussi ce que je comprends de l'expression « utilisé en navigation », qui est un qualificatif indispensable à la définition d'un « navire » en vertu de diverses lois dans un certain nombre de juridictions.

<http://tinyurl.com/35eb33dk>

- Cass 1ère civ. 24 septembre 2023 n° 22 19 659 : L'impécuniosité du demandeur n'est pas en soi de nature à écarter la mise en oeuvre d'une clause d'arbitrage ».
- Cass. 1ère ci. 21 nov. 2023, n° 21-19-697: « La Cour d'appel, ayant retenu que la société X., qui s'était, en connaissance de cause et sans motif légitime, abstenue d'invoquer en temps utile l'irrégularité de la composition du tribunal arbitral, dont les décisions ne démontraient pas qu'elle n'avait pas pu la découvrir qu'après la reddition de la sentence n'était plus recevable à s'en prévaloir au soutien de son recours en annulation, a, par ce motif, légalement justifié sa décision.

Quelques décisions anglaises récentes :

- « Newcastle Express » {2022} EWCA civ.1555, réglant la question de savoir si une charte-partie *subject shipper /receivers approval* contenant une clause d'arbitrage est susceptible d'arbitrage sur le fondement de cette clause.
- Court of appeal commercial {2024} EWCA civ. 64, « Unicredit bank Rushmealliance LLC, reconnaissant la possibilité d'ordonner une Anti-suit injunction pour faire respecter une clause d'arbitrage à Paris.
- « The Polar » Herculito Maritime v. Gunvor International {2024} IKSC 2 se prononçant notamment sur la contribution en avarie commune des intérêts cargaison à la suite d'actes de piraterie dans le golfe d'Aden.

PARTENARIAT

Philippe Delebecque, Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris a reçu les homologues ivoiriens, la Chambre arbitrale de Cote d'Ivoire.

A l'occasion des échanges qui se sont déroulés début février, un partenariat a été signé entre les deux Chambres arbitrales.



Jurisprudence arbitrale

Cass. 1re civ. 22 mars 2023, n° 21-16.238 : « Il résulte de la nature juridictionnelle de la fonction des arbitres que le contrat d'organisation de l'arbitrage conclu par les parties avec un centre d'arbitrage doit assurer la distinction entre la fonction d'organisation de l'arbitrage, confiée au centre, et la fonction juridictionnelle, réservée aux arbitres, sans ingérence du premier dans la mission des seconds.

Si, en vertu de l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle de l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, un centre d'arbitrage est susceptible d'engager sa responsabilité contractuelle en cas de méconnaissance des principes du procès équitable, il ne répond que des fautes qu'il a personnellement commises dans l'exécution de sa mission d'organisation de l'arbitrage. »

Cass. 1re civ. 13 avr. 2023, n° 22-14.449 : « La convention d'arbitrage est indépendante du contrat auquel elle se rapporte et n'est pas affectée par la caducité de celui-ci ; Pour déclarer incompetent le tribunal arbitral, l'arrêt retient que ce tribunal n'était compétent que pour régler les difficultés pouvant naître de l'application du protocole et que l'une des conditions suspensives prévues par ce protocole ne s'étant pas réalisée, le protocole était caduc, de sorte que le tribunal arbitral ne pouvait statuer sur les difficultés posées par les dispositions de ce protocole traitant de la répartition des honoraires. En statuant ainsi, la cour d'appel a violé le texte susvisé. »

Cass. 1re civ. 27 sept. 2023, n° 22-19.859 : « Selon l'article 1448 du code de procédure civile, lorsqu'un litige relevant d'une convention d'arbitrage est porté devant une juridiction de l'Etat, celle-ci se déclare incompétente sauf si le tribunal arbitral n'est pas encore saisi et si la convention d'arbitrage est manifestement nulle ou manifestement inapplicable.

Dès lors qu'il n'était pas soutenu qu'une tentative préalable d'engagement d'une procédure arbitrale avait échoué, faute de remède apporté aux difficultés financières alléguées par X et Z, en qualité de liquidateur judiciaire de la société A, la cour d'appel, qui n'avait dès lors pas à procéder une recherche inopérante, a retenu à bon droit, sans méconnaître le droit d'accès au juge, que l'invocation par les demandeurs de leur impécuniosité n'était pas, en soi, de nature à écarter la mise en oeuvre des clauses compromissaires et a ainsi légalement justifié sa décision. »

Cass. 1re civ. 21 nov. 2023, n° 21-19.697 : « La cour d'appel, ayant retenu que la société X., qui s'était, en connaissance de cause et sans motif légitime, abstenue d'invoquer en temps utile l'irrégularité de la composition du tribunal arbitral, dont elle ne démontrait pas qu'elle n'avait pu la découvrir qu'après la reddition de la sentence n'était plus recevable à s'en prévaloir au soutien de son recours en annulation, a, par ce seul motif, légalement justifié sa décision. »

L'échange de quotas d'émission

Les systèmes d'échange de quotas d'émission (ETS) sont des systèmes de plafonnement et d'échange qui autorisent l'émission de gaz à effet de serre en échange de quotas. Ils ne sont qu'une partie du réseau toujours plus vaste de mesures environnementales qui ont un impact sur l'industrie du transport maritime dans le but d'assurer une plus grande efficacité et un transport maritime plus respectueux de l'environnement, en particulier en réduisant les émissions.

Les administrations de l'OMI essaient de faire leur part avec l'introduction de l'EEXI et de la CII.....En l'absence d'un système mondial, d'autres systèmes d'échange de quotas d'émission peuvent s'imposer au fil du temps, mais actuellement, le plus grand système d'échange de quotas d'émission au monde est géré par l'Union européenne, qui y a récemment ajouté le secteur du transport maritime. Au fil du temps, la quantité de quotas disponibles pour le secteur sera réduite afin d'inciter à la réduction des émissions par une efficacité accrue et l'utilisation de carburants alternatif

<http://tinyurl.com/5cpewd5e>

Avis de décès

Nous avons le regret de vous annoncer le décès de Monsieur Thierry Forichon directeur général d'Agro Commodities active dans le courtage agricoles, l'assurance fret et cargo. Arbitre à la chambre depuis 2007.

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

PONT FRANCIS SCOTT KEY de BALTIMORE

De nombreuses questions, dont les circonstances exactes de l'accident, restent en suspens vingt-quatre heures après l'effondrement du pont autoroutier de Baltimore percuté par un navire porte-conteneurs « Dali » battant pavillon de Singapour. Les commentaires suivront dans la Gazette 64.

