

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 25 - Printemps 2011

● Editorial
Philippe Delebecque
Page 1 & 2

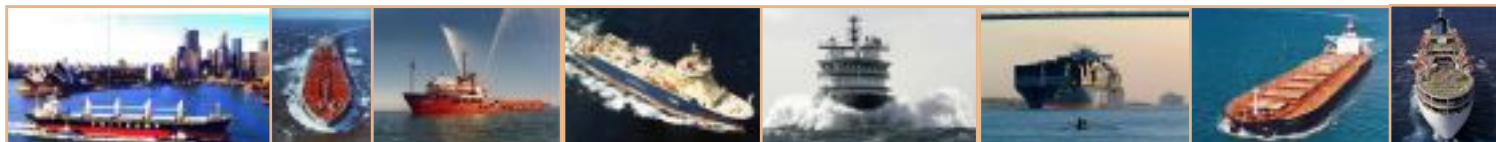
● Le concept
"e-navigation"
François Laffoucrière
Page 3

● L'"e-discovery"
Philippe Garo
Page 4

● Sentences récentes
● Négligence
Francis Baudu
Page 5

● L'accident du
Deepwater Horizon
Philippe Boisson
Pages 6 & 7

● Web maritime
● Revue de presse
Page 8



"Bona fides contraria est fraudi et dolo"

Le décret du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage.

Sa mise en œuvre en matière maritime

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

Le décret du 13 janvier dernier a, comme on le sait, modernisé et libéralisé le droit de l'arbitrage, tant interne qu'international : il a « donné à la France l'un des droits les plus favorables à l'arbitrage que l'on puisse concevoir » (E. Gaillard), en même temps qu'il a cherché à régler un certain nombre de problèmes concrets.

Il faut s'en féliciter, car les praticiens ont pu éprouver les lacunes ou encore subir les insuffisances des anciens textes : que l'on pense aux difficultés posées en cas de suspension de la procédure ou encore aux mesures d'instruction sollicitées par une partie. Le nouveau droit de l'arbitrage, intégré dans le CPC (art. 1442 s.), apporte les réponses attendues à travers des dispositions souples et, pour la plupart, pertinentes.

Les praticiens du monde maritime sont appelés à les mettre en œuvre dès le 1^{er} mai 2011, date de l'entrée en vigueur du décret.

Le règlement de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris sera donc révisé pour tenir compte de la nouvelle législation qui affecte nécessairement l'arbitrage maritime et les instances que la CAMP a pour mission d'organiser.

Sans prétendre à l'exhaustivité, on se permettra d'attirer d'ores et déjà l'attention sur certaines innovations ou confirmations particulièrement bienvenues, tout en s'interrogeant sur deux ou trois dispositions nouvelles qui ne vont pas de soi, compte tenu

de la distinction maintenue entre l'arbitrage interne et l'arbitrage international.

Relevons d'abord ce que l'on pouvait admettre, mais qui n'était pas soit expressément dit soit parfaitement partagé :



(i) ainsi, compromettre au cours d'une instance déjà engagée (art. 1446) ;

(ii) donner aux arbitres priorité pour apprécier leur compétence (art. 1448), sans, toutefois, obliger la juridiction étatique saisie à relever d'office son incompétence, et ce, mais uniquement en matière interne, nonobstant toute clause contraire ;

(iii) demander aux arbitres de révéler toute circonstance pouvant nuire à leur indépendance ou leur impartialité, leur maintien, en cas de différend, étant entre les mains de la personne chargée d'organiser l'arbitrage (art. 1456) ;

(iv) exiger des arbitres, mais aussi des parties, d'agir avec célérité et loyauté (art. 1464) ;

(v) priver une partie qui se serait abstenue, sans motif légitime, d'invoquer une irrégularité de procédure, de s'en prévaloir (art. 1466) ;

(vi) donner au tribunal arbitral le soin de procéder aux actes d'instruction nécessaires (art. 1467) ;

(vii) mettre le juge étatique au service du tribunal arbitral pour l'obtention de documents utiles à l'arbitrage, documents que des tiers pourraient détenir (art. 1469) ;

(viii) laisser le tribunal arbitral surseoir à statuer et donc suspendre le cours de l'instance si, pour une raison objective, il n'est pas en mesure de se prononcer (art. 1472) ;

(ix) affirmer, en matière d'arbitrage international, le caractère non suspensif du recours en annulation (art. 1526).

Le décret de 2011 va, par ailleurs, plus loin que ce que la doctrine ou la jurisprudence avaient admis : le nouveau texte permet ainsi à un arbitre de démissionner s'il justifie d'un empêchement ou d'une cause légitime (art. 1457).

En outre, lorsque le litige oppose plus de deux parties et que celles-ci ne s'accordent pas sur les modalités de constitution du tribunal arbitral, la personne chargée de l'arbitrage désigne le ou les arbitres (art. 1453).

De même, le tribunal peut-il désormais, ordonner aux parties, au besoin sous astreinte, toute mesure conservatoire ou provisoire qu'il juge opportune et encore modifier par la suite une telle mesure (art. 1468) ; ce qui renforce les pouvoirs et, plus généralement, l'autorité de la juridiction arbitrale, cette dernière étant simplement privée du droit d'autoriser une partie à engager une saisie conservatoire ou à inscrire une sûreté judiciaire :

Suite de l'éditorial, Page 2



Suite de l'éditorial : Le décret du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage

La limite se comprend car ces dernières mesures sont souvent le prélude à des mesures d'exécution proprement dites qui ne peuvent qu'échapper à la compétence des arbitres.

On observera également qu'en matière internationale, la liberté contractuelle dans l'organisation de l'arbitrage est renforcée, puisque les parties ont désormais la possibilité, par une convention spéciale, de renoncer à un recours en annulation (art. 1522).

Ces solutions contribuent à la clarification et à l'assouplissement du droit de l'arbitrage. On doit, une fois encore, s'en réjouir. Pour autant, quelques interrogations subsistent. On peut se demander pourquoi certaines dispositions relatives à l'arbitrage interne ne jouent pas dans l'ordre international, à l'exemple de l'article 1476 sur la clôture.

En outre, quelle portée reconnaître à l'art. 1442 lorsqu'il nous dit que la clause compromissoire est une « convention par laquelle les parties à un ou plusieurs contrats s'engagent à soumettre à l'arbitrage les litiges qui pourraient naître relativement à ce ou ces contrats » ?

En matière maritime, il est fréquent que les mêmes parties soient engagées dans plusieurs contrats qui contiennent des clauses d'arbitrage, clauses qui peuvent ne pas être identiques, ou encore dans des contrats dont l'un seulement prévoit un arbitrage.

On imagine que les rédacteurs du décret de 2011 ont voulu consacrer les thèses favorables au rayonnement de la clause d'arbitrage au-delà du cercle contractuel initial et à l'extension de la clause aux personnes « impliquées dans l'exécution d'un contrat ». Mais il n'est pas sûr que de telles valorisations de la clause compromissoire soient, à terme, de nature à promouvoir l'arbitrage.

On admettra plus facilement que la clause compromissoire puisse « résulter d'un document auquel il est fait référence dans la convention principale » (art. 1443) : la jurisprudence de la Chambre est depuis longtemps en ce sens s'agissant des arbitrages engagés sur le fondement de connaissements de chartes-parties (cf. CAMP sentence N° 1134).

Sans doute les dispositions des articles 1442 et 1443 ne sont-elles pas reprises parmi celles qui sont applicables en matière internationale.

Sans doute est-il simplement indiqué, en cette dernière matière, que « la convention d'arbitrage n'est soumise à aucune condition de forme » (art. 1507). Mais il n'est pas interdit de penser que la définition de la « convention d'arbitrage » vaut tant dans l'ordre interne que dans l'ordre international.

Que dire enfin de cette disposition qui fait qu'un arbitre puisse, en matière internationale, décider unilatéralement du sens de la sentence, bien que celle-ci doive, en principe, être délivrée à la majorité des voix ?

Désormais, si aucune majorité ne se dégage, le président du tribunal non seulement statue seul, mais encore, si ses co-arbitres refusent de signer la sentence, la signe seul, la sentence produisant « les mêmes effets que toute sentence » (art. 1513).

La solution présente un incontestable intérêt pratique : on sait bien que, pour diverses raisons, les intérêts opposés sont souvent très marqués dans les instances internationales et qu'il faut bien trancher. Mais admettre que la décision puisse être rendue par un seul arbitre ne va pas de soi et suppose de nombreuses précautions.

D'où l'importance du choix du président du tribunal et de la procédure suivie quant à ce choix (cf. désignation par le Comité à la CAMP).

D'où aussi la nécessité de bien comprendre le déroulement de la disposition de l'art. 1513 qui laisse entendre que la signature par le seul président n'est que l'ultime étape dans le prononcé de la sentence et ne doit intervenir qu'en bout de course.

Modernisation du droit français de l'arbitrage

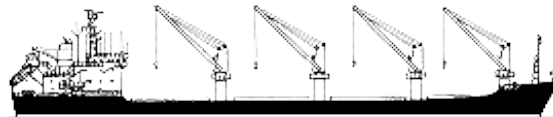
Les textes de la réforme

Le décret N°2011-48 portant réforme de l'arbitrage du 13 janvier 2011 sera applicable à compter du 1^{er} mai 2011 :

<http://tinyurl.com/65kp5ky>

Rapport au premier ministre :

<http://tinyurl.com/6ht7btf>



© Hergé/Moulinsart 2011

"KARABOUDJAN" Ce cargo date d'avant la guerre bien sûr, avec des formes arrières inspirées de celles d'un cargo écossais, le "Glengarry". Il est commandé par le Capitaine Haddock dont Tintin va faire la connaissance.

Extrait de " Le crabe aux pinces d'or "

AMRAE - Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise

L'AMRAE est l'Association Professionnelle qui regroupe près de 800 membres, gestionnaires de risques et d'assurance au sein de 550 entreprises privées ou d'organisations publiques françaises.

Constituant un réseau d'échanges d'expériences et de réflexions sur les problématiques d'actualité de la Gestion des Risques et des Assurances, l'AMRAE organise tout au long de l'année des Matinées d'information, des Zooms Actualité et des actions de formation. « Les Rencontres de l'AMRAE », Congrès organisé chaque année à Deauville en Février (Prochaine Edition : 8-9-10 Février 2012) est devenu le rendez vous professionnel des métiers du risque rassemblant plus de 1900 participants.

Au sein de 10 commissions et 15 Groupes Thématiques, les membres peuvent échanger et débattre des sujets de fond et d'actualité. Leurs travaux donnent lieu à des Publications de référence sous forme de Cahiers Techniques ou d'ouvrages de la Collection « Maîtrise des Risques ».

La Commission Logistique et Transport de l'AMRAE, animée par Guy-Louis Fages (TOTAL), a organisé récemment une Table Ronde avec notamment une présentation de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, sur « Les modes alternatifs de résolution des conflits » et a publié un Cahier Technique « Actualité en matière de Transport de Marchandises » (Disponible en Français et en Anglais).

Toutes les informations sur le site : www.amrae.fr

Transport maritime et construction navale 2011

La revue annuelle du courtier Barry Rogliano Salles est parue

Extrait de l'éditorial du Président :

"L'année 2010 a été surprenante pour le monde maritime, commencée dans l'incertitude de l'évolution de l'économie mondiale et achevée dans l'inquiétude d'un marché de l'affrètement au plus bas ... Alors que certains prévoient une année désastreuse avec son cortège de faillites d'armateurs et de chantiers, les marchés maritimes se sont, dans l'ensemble, bien tenus ..."

La revue : <http://tinyurl.com/BRS-Revue-2011>



© Hergé/Moulinsart 2011

"AURORE"

Navire d'exploration polaire.

Tintin y embarque pour une mission scientifique, à la recherche d'un météore tombé en mer.

Extrait de "l'étoile mystérieuse"

Attention à votre clause d'arbitrage Vérifiez sa rédaction

La clause d'arbitrage
ou
le compromis d'arbitrage
doivent mentionner :

la Chambre Arbitrale
Maritime de Paris
&
son règlement

[Exemple en français ici](#)
[Exemple en anglais ici](#)

Le concept « e-navigation »

Commandant François LAFFOUCRIÈRE
C1NM - Pilote Maritime - Délégué du Nautical Institute à l'OMI

L'« e-navigation » est un concept évolutif, « fourre-tout », élaboré depuis 2006 par l'OMI et l'AIMS (Association Internationale de Signalisation Maritime) à partir de la réalisation de la maturité technologique des équipements de navigation et afin de pallier à l'absence d'harmonisation et de coordination de leur développement.

Partant du constat que « les défaillances et les fautes de navigation ont contribué » pour plus de 50% des événements de mer, un groupe de pays a présenté en 2005 le document MSC (Maritime Safety Committee) 81/23/10, lors de la 81^{ème} session MSC. Il s'agissait d'inclure une nouvelle question, *Élaboration d'une stratégie en matière de navigation électronique*, au programme de travail du sous-comité NAV, « afin de renforcer la sécurité et la prévention des accidents ».

La conception de la « stratégie d'intégration et d'utilisation de tous les outils technologiques de navigation existants » est issue du sous-comité NAV ayant collaboré avec les sous-comités COMSAR et STW avec pour objectif d'intégrer les normes applicables aux divers secteurs technologiques, existants et nouveaux.

La définition généralement acceptée est celle donnée par l'AIMS : « L'e-navigation est la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés de renseignements maritimes à bord et à terre par voie électronique dans le but d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, la sécurité et la sûreté en mer et la protection du milieu marin ». Vaste programme qui a suscité jusqu'à présent plus de questions que de réponses.

Il est difficilement pensable, comme l'affirmait en 2010 le Président de l'IFN Yves DESNOËS, que ce programme puisse être réalisé « sans un encadrement normatif », ce qui constitue le défi posé par l'e-navigation dont « L'un des enjeux est d'absorber des flux d'information de plus en plus fournis sans opérateur supplémentaire, à bord comme à terre, tout en utilisant cette information pour améliorer sécurité et sûreté. » Il y a fort à penser que la Convention SOLAS fera alors l'objet d'une nouvelle révision.

Il a tout d'abord fallu identifier les besoins des utilisateurs, conformément au « plan de mise en œuvre d'une stratégie en matière de navigation électronique », en mer comme à terre, objet du document MSC 86/23/4, *Programme de Travail - Une approche coordonnée de la mise en œuvre de la stratégie en matière de navigation électronique*, du 24/02/2009. C'est ce qui a été fait en 2010 lors de la 56^{ème} session du sous-comité NAV. Ce dernier devait également « mettre au point une architecture et procéder à une analyse des lacunes, des coûts-avantages et des risques. »

S'il est utile d'avoir, à bord des navires, une certaine quantité d'information, qui de plus est regroupée, il faut cependant prendre garde à ne pas surcharger la passerelle et ses opérateurs d'équipements superflus. Trop d'information tue l'information.

Une des idées retenue et développée à nouveau lors de la 42^{ème} session du sous-comité STW, consiste à s'inspirer de ce qui se fait en matière aérienne. En effet, le document STW/42-WP.3, *Élaboration d'un plan de mise en œuvre de la stratégie en matière de navigation électronique - Rapport du Groupe de travail*, du 25/01/2011, affirme que « l'expérience acquise dans le secteur aéronautique pourrait être utile en ce qui concerne certains aspects; toutefois, il faudrait être prudent dans la comparaison de ces deux secteurs, étant donné que l'expérience du secteur aéronautique n'était pas fondée sur le milieu marin »; Il faut évidemment rappeler que les milieux d'évolution sont radicalement différents et que si l'inspiration peut être trouvée dans l'industrie aéronautique, il ne faudrait pas, par paresse intellectuelle ou facilité, se contenter d'en copier les méthodes. Il ne faut absolument pas confondre le monde aérien et le monde maritime, même s'il peut exister certaines similitudes.

La sécurité de la navigation qui est, en principe, au cœur de ce concept ne peut cependant pas être envisagée sans tenir compte du facteur humain. Or, il semble que celui-ci ne soit pas suffisamment intégré dans le développement de l'e-navigation. Le danger serait de considérer qu'il est possible de prendre toutes les décisions à terre en lieu et place du Capitaine. Les besoins des utilisateurs sont en fait centrés sur les systèmes bords, les systèmes à terre et les différentes liaisons et interactions possibles entre eux.

S'il faut rassembler les pièces du gigantesque puzzle technologique avec la participation des fabricants, cela ne saurait se faire sans conserver au centre du dispositif le Capitaine du navire.

Activité douanière

Procédure ICS (Import control System): Mise en ligne d'une FAQ suite à la mise en place le 1^{er} janvier 2011 du système de contrôle des importations (ICS) :

<http://tinyurl.com/ICS-FAQ>

Opérateur Economique Agréé (OEA) : La certification OEA apporte aux entreprises une reconnaissance officielle de qualité et de fiabilité, elle garantit un allègement des formalités douanières

<http://tinyurl.com/OEA-infos>

ECDIS

« Cartes électroniques et d'information »

Les fonctionnalités de l'ECDIS sur le site du SHOM <http://tinyurl.com/SHOM-ECDIS>
Le glossaire des termes anglais relatifs à l'ECDIS

<http://tinyurl.com/ECDIS-Glossaire>



Courtier virtuel

Le courtier français Barry Rogliano Salles vient de lancer à Londres en association avec Cleartrade Exchange un système de négoce de contrats à terme de fret maritime et de matières premières sur écran d'ordinateur.

Le système permet de négocier directement sans « intervention humaine ».

Il y a actuellement une concurrence féroce entre les principaux acteurs des marchés à terme pour se positionner sur ce nouveau segment qui fonctionne comme l'achat et vente d'actions de la Bourse de Paris via des sites internet comme Boursorama, Cortal, Easy bourse ou autres.

Voir aussi le dossier complet « les marchés à terme » dans notre Gazette N°18



© Hergé/Moulinsart 2011

M.S. "EPOMEQ"

Le paquebot appartient à cette crapule de Rastapopoulos. On le voit ici avant son arrivée à Port-Saïd, en route vers Shanghai. En premier plan une jolie felouque.

Extrait de "Les cigares du Pharaon"

Pollution

La France est devenue partie à la convention de l'OMI sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (dite 'Soutes' ou bunker) le 19 janvier 2011.

La Convention impose une obligation d'assurance ou de garantie financière pour les navires d'une jauge brute supérieure à 1000 t, immatriculés dans un Etat partie.

<http://tinyurl.com/Convention-Soutes>

Le groupe BRIC va devenir BRICS avec l'arrivée de l'Afrique du Sud

L'Afrique du Sud va rejoindre les BRIC, le groupe des grands pays émergents : Brésil, Russie, Inde, Chine. Désormais, il s'agira donc des BRICS, avec un «S» à la fin pour South Africa. C'est la Chine, qui assure la présidence tournante de l'organisation, qui a proposé à la première économie africaine de rejoindre ce club informel de pays à croissance rapide. Selon le FMI, ces pays émergents devraient représenter 61% de la croissance mondiale d'ici 2014.

D'après RFI déc2010 & JMM fév2011

Domages-intérêts punitifs

« Le principe d'une condamnation au paiement de dommages-intérêts punitifs n'est pas, en soi, contraire à l'ordre public international français. Il en est autrement si le montant alloué est disproportionné au regard du préjudice subi et des manquements aux obligations contractuelles du débiteur »

1re Civ. - 1er décembre 2010 - No 09-13.303.

<http://tinyurl.com/interets-punitifs>

La protection des données face à l'« e-discovery »

Par Philippe GARO

Docteur en droit - Directeur de McLEANS S.A.

La procédure américaine du « discovery » (que nous pouvons également retrouver en Angleterre sous le nom de « disclosure ») est un système juridique particulier par lequel une partie peut notamment obtenir de son adversaire la production de pièces qui peuvent, quand bien même et surtout, ne pas être nécessairement favorables à la partie qui produit lesdites pièces. Dans un cadre dématérialisé, la terminologie « e-discovery » (« electronic discovery ») recouvre, dans le cadre de cette procédure, la production par une partie de données enregistrées et archivées dans un format dématérialisé. Ces données sont parfois évoquées comme étant des « ESI », c'est-à-dire des « Electronic Stored Information ». Il fut récemment mis en place aux Etats-Unis un régime particulier relatif à la recherche de la preuve électronique dans le cadre de l'« e-discovery ». Des amendements aux règles fédérales de procédure civile ont été apportés et sont entrés en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2006. Ces amendements ont notamment imposé la conservation et la production si nécessaire des documents et informations se trouvant sur support électronique comme, par exemple, les messageries des salariés de l'entreprise.

Notre droit ne connaît pas d'équivalent à cette procédure du « discovery » et il s'y est même longtemps opposé d'une façon générale.

Toutefois, Il existe cependant quelques cas bien précis dans lesquels la production de documents doit se faire. Cette tendance s'affirme de plus en plus, et ceci quel que soit le support sur lequel le document est conservé. Nous citerons par exemple l'injonction par laquelle un juge peut, à la requête d'une partie, exiger d'une partie ou d'un tiers la production d'une pièce qu'il détiendrait – art. 11, al.2, 133, 135, 138 et suivants du CPC – ou encore, en procédure pénale, dans le cadre des dispositions de l'article 99-3 du CPP, article qui fut modifié par la loi 2010-1 du 4 janvier 2010, dont les dispositions autorisent un juge d'instruction ou l'OPJ qu'il aura commis à se faire remettre des documents « y compris ceux issus d'un système informatique ou d'un traitement de données nominatives ».

Les entreprises travaillent maintenant en réseau et le « e-discovery » ne touche pas que les Etats-Unis. Il existe ainsi un danger réel pour les entreprises non-américaines qui mésestimeraient les conséquences de l'« e-discovery » de voir, par exemple, une de leurs filiales aux Etats-Unis (la procédure peut également toucher une société non américaine qui travaille aux Etats-Unis) tomber sous le coup de cette procédure et d'avoir ainsi les données informatiques de l'entreprise produites dans le cadre d'un procès, le danger étant encore plus grand pour ces mêmes entreprises au cas où les données dans leur système informatique ne seraient pas correctement rangées, classées, stockées et archivées suivant un plan d'archivage bien défini. Dans un système « papier » au sein d'une entreprise, la dispersion des données est finalement relativement faible. Le courrier ou la télécopie sont reçus et classés, rarement dupliqués mais, dans tous les cas, certainement moins largement diffusés qu'un courrier électronique lequel peut faire l'objet d'envois successifs et très nombreux. Ce « mail » peut même avoir des pièces jointes qui seront diffusées d'autant et stockées dans des disques durs d'ordinateurs, dans des serveurs ou encore dans des smartphones, etc.

En Europe, le G29, groupement consultatif européen qui veille à la protection des données, adopta un document le 11 février 2009 avec des recommandations importantes afin d'aider les entreprises à trouver un équilibre entre les exigences d'une « e-discovery » et l'application des règles de protection des données personnelles. En France, la Commission Nationale Informatique et Libertés s'est penchée sur cette problématique. Elle rédigea une recommandation en date du 23 juillet 2009 contenant des préconisations relatives à la pertinence des données à produire, leur conservation, etc.

Il est dans tous les cas recommandé aux entreprises d'utiliser un procédé efficace de classement, de stockage et d'archivage afin d'éviter

la production d'informations sensibles qui pourraient avoir d'ailleurs aucun intérêt dans la procédure considérée. Un tel procédé peut faire l'objet d'une « GED » c'est-à-dire d'une « Gestion Electronique des Documents ».

Pour s'abonner GRATUITEMENT à la lettre d'information électronique

la Gazette de la Chambre

3 numéros par an

Janvier - Avril - Septembre

Contactez le Secrétariat de la
Chambre : 16 rue Daunou - 75002
Paris

Tél : 01 42 96 40 41

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

Quelques sentences récentes

N° 1177- Contrat de construction d'un navire de plaisance - Nullité pour dol (non) - Expertise (non).

La découverte par l'armateur, plusieurs mois après la livraison du navire, que la construction de la coque avait débuté six ans avant la signature du contrat ne constitue pas un dol dans la mesure où, d'une part, le caractère intentionnel de ce manque d'information n'est pas clairement démontré et, d'autre part, il n'est aucunement établi que les dysfonctionnements constatés sont liés à l'âge de la construction. La désignation d'un expert ne s'impose pas puisqu'en cas de litige technique, le contrat prévoit explicitement l'arbitrage de la société de classification. Le Tribunal arbitral déboute les parties de leurs demandes et ordonne le partage par moitié des frais et honoraires.

N° 1178 - Contrat de construction d'un navire de plaisance - Travaux de garantie confiés à un chantier tiers - Contestation de factures entre constructeur et réparateur.

Les conséquences de la destruction partielle du cocon de protection pour les travaux de peinture à la suite d'intempéries doivent être supportées par le chantier réparateur qui bénéficiait de la clause contractuelle de substitution des assureurs construction et qui n'a pas mis en cause le sous-traitant spécialisé qui avait mis en place le cocon. Mais, il n'y a pas lieu d'accorder les pénalités de retards réclamées par le constructeur qui n'étaient pas expressément prévues dans les avenants signés en cours de travaux, le réparateur n'ayant pas à subir les conséquences des modifications au contrat initial.

N°1179 - Contrats de tonnage - Clause de Hardship - Inexécution d'une partie des contrats - Force majeure (non).

Pour être valable, la notification d'une situation de hardship doit être

- (1) suffisamment précise
- (2) donnée pendant la période d'exécution du contrat
- (3) suivie de la réunion entre les parties prévue par la clause.

Pour un seul des trois contrats partiellement exécutés en raison de la crise de la sidérurgie, la notification répondait à ces exigences mais les conditions de la situation de hardship n'étaient pas réunies non plus que celles de la force majeure car le principal obstacle à l'exécution des engagements de l'affrètement avait été le taux de fret du contrat ce que précisément la clause de hardship écartait de son application. L'affrètement a été condamné à indemniser l'armateur de son manque à gagner sur la base du différentiel entre le rendement des contrats et celui du marché au moment de l'exécution prévue des voyages sous déduction d'une fraction de 25% pour tenir compte des éléments impondérables.

N°1180 - 2^{ème} Degré - Synacomex - Amended Centrocon Strike Clause - Grèves - Blocages routiers hors de l'enceinte portuaire affectant le chargement : neutralisation du temps de planche et exonération de surestaries - Limite : « Once on demurrage, always on demurrage » - Saisie au titre de la « Rule B » (oui).

Au terme d'une charte-partie SYNACOMEX 90, affrètement d'un petit vraquier pour charger en Argentine une pleine et complète cargaison composée de farine de soja et de maïs, à destination de la Côte d'Ivoire. La charte comporte une classique clause de force majeure, ainsi qu'une Amended Centrocon Strike Clause (ACSC).

Du fait de blocages des routes hors de l'enceinte portuaire par les fermiers argentins, le navire attendra 4 semaines avant d'accoster pour charger, la parcelle de maïs n'étant pas arrivée au terminal de chargement. Durant ces 4 semaines, les périodes de blocage se sont suivies de manière discontinue.

Face à la réclamation de surestaries présentée par l'Armateur, la clause de force majeure est inapplicable, les blocages des routes étant en cours lors de l'affrètement : l'Affrètement ne peut invoquer l'imprévisibilité.

L'ACSC trouve ici à s'appliquer, durant les premières périodes de blocage, neutralisant le temps de planche pour près de 20 jours. Cependant, une fois le navire en surestaries, la règle « once on demurrage, always on demurrage » fera obstacle à l'application de l'ACSC durant de nouvelles périodes de blocage. D'où condamnation à surestaries pour une dizaine de jours.

● Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre editeur@arbitrage-maritime.org, ou remplissez le formulaire à l'adresse :

<http://tinyurl.com/gon9ch>

● Pour télécharger les résumés de sentences en anglais, cliquez sur le lien :

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG25.pdf>

Negligence

Le triple test des règles « Canada Steamship »

Francis Baudu – Arbitre maritime

Les tribunaux anglais ont toujours regardé les exclusions de responsabilité pour *negligence* avec méfiance, et donné à ces clauses le moins de portée possible. L'idée derrière est d'éviter qu'un contractant puissant n'exclue sa *negligence* en face d'un co-contractant faible, qui n'a pas de moyens ni de pouvoir.

La Chambre des Lords a distingué l'interprétation des clauses qui excluent complètement la responsabilité pour *negligence*, de celles qui la limitent seulement, les secondes ne devant pas faire l'objet de la même hostilité que les premières, et ajouta que la rigueur appliquée aux règles d'interprétation des clauses d'exclusion devrait être beaucoup plus stricte que celle appliquée aux clauses de limitation. C'est parce que celles-ci, pour en déterminer la portée, devront être considérées à travers et dans le cadre d'autres termes contractuels, comme par exemple les risques auxquels sont exposés le défendeur, sa rémunération, et éventuellement la faculté qu'avait le co-contractant de s'assurer. L'environnement du contrat sera également considéré pour en dégager les intentions des parties au moment où elles ont contracté.

En règle générale, ne pas spécifier le mot « *negligence* » ne signifie pas une exclusion de la *negligence*.

Cette approche est celle de l'arrêt « Canada Steamship », (*Canada Steamship Lines Ltd v. The King -1952*) qui est fondée sur l'hypothèse de l'improbabilité que l'une des parties puisse excuser la *negligence* de l'autre.

Ce sont en particulier les règles qu'il faut invoquer lorsqu'une partie à un contrat cherche à s'indemniser contre sa propre *negligence*, savoir si un contractant « négligent » peut compter sur une clause d'indemnité rédigée en sa faveur.

Les règles « Canada Steamship » sont donc en fait une sorte de check-list, constituée de trois tests successifs, qui permettent de déterminer si une clause d'indemnité est suffisamment claire pour couvrir la *negligence* :

1) si la clause est libellée de façon à expressément exonérer le contractant en faveur duquel elle est rédigée (la partie indemnisée) des conséquences de sa propre *negligence* ou de celle de ses employés, elle doit être regardée comme effective.

2) S'il n'y a pas de référence spécifique à la *negligence*, le tribunal doit s'assurer que la signification des mots employés est suffisamment vaste pour englober la *negligence* des employés de la partie indemnisée. Si le moindre doute survient à ce stade, l'affaire doit être tranchée à l'encontre de la partie indemnisée.

3) Si les mots employés qualifient pour le point 2 ci-dessus, le tribunal devra déterminer si la cause du dommage réside vraiment dans la *negligence*, et devra s'attacher à rechercher si la cause originelle de ce dommage est autre que la *negligence*. Cette autre cause ne devra pas être éloignée, ni au plan de la distance, ni de la causalité, au point que la partie qui réclame l'indemnité puisse être supposée ne pas avoir souhaité une protection contre elle. Mais, sauf la réserve qui précède, l'existence d'une cause possible du dommage autre que la *negligence* sera fatale au contractant qui cherche l'indemnité, même si les mots utilisés pour rédiger la clause d'exonération, au sens du point 2 ci-dessus, ont un sens assez large pour couvrir jusqu'à la *negligence* de ses employés.

Si l'on poursuit le raisonnement qui découle de cette séquence, il en découle que si la *negligence* était la seule cause de responsabilité, dans ce cas la responsabilité pour *negligence* doit être exclue. En revanche, si la clause prévoit d'autres causes au dommage, alors la *negligence* ne sera comprise que si des mots suffisamment explicites pour cela étaient utilisés.

Un raisonnement quasi talmudique, une approche passionnante, mais l'espace nous est limité...

Tremblement de terre, tsunami et accident nucléaire au Japon

Le P & I Club Skuld a circularisé quelques conseils sur le plan juridique en ce qui concerne les chartes-parties et les contrats de tonnage impliquant une relation avec ce pays :

<http://www.skuld.com/Publications/Japan-Earthquake/>

Assurances et réassurances: l'édition spéciale de mars 2011 de "The Insurance Insider" :

<http://tinyurl.com/Insider-special-edition>

L'accident du Deepwater Horizon : son impact sur l'évolution des réglementations de sécurité offshore

Philippe BOISSON - Arbitre maritime - Conseiller juridique, Bureau Veritas Division Marine

Bruxelles facilitait l'arbitrage « Torpille italienne »

L'Europe prend des mesures pour éviter la technique astucieuse, initiée par des italiens, d'où cette appellation de « Torpille italienne », pour retarder les règlements des conflits y compris ceux concernant le maritime.

Conformément à la loi de l'U.E. une partie peut gêner la procédure d'une juridiction d'un pays membre de l'U.E. en revendiquant que la procédure est illégale et en lançant une autre procédure pour le prouver dans une juridiction d'un autre pays membre de l'U.E.

L'astuce était d'initier cette nouvelle action dans un pays membre réputé pour sa lenteur, ce qui est le cas de l'Italie ; une tactique sournoise pour s'assurer que le 1^{er} cas n'aboutissait pas rapidement car le 2^{ème} cas devait être déterminé avant que le cas initial ne soit traité. *Lloyd's List 14 janvier 2011*



© Hergé/Moulinsart 2011

"SPEEDOL STAR" Pétrolier de 20.000 tonnes environ, taille des gros navires de l'époque. Tintin s'y est fait embarquer comme radio-télégraphiste pour les besoins de son enquête. On voit le navire ici de nuit, dans la tempête.

Extrait de "Tintin au pays de l'or noir"

Droit français, droit anglais

4 raisons de choisir
l'Arbitrage Maritime
à Paris

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

Chambre Arbitrale Maritime
de Paris

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

Le 20 avril 2010, l'industrie offshore a connu l'une des plus graves catastrophes de son histoire avec l'explosion et l'incendie de la plate-forme de forage semi-submersible Deepwater Horizon qui fit 11 morts et 17 blessés à 80 km au large de La Nouvelle-Orléans. Cet accident provoqua une marée noire de plus de cinq millions de barils de pétrole dans le Golfe du Mexique : la nappe d'hydrocarbures qui a dépassé les 24.000 km² dans les pires conditions a souillé plus de 700 km de côtes bordant cinq Etats américains. La pollution a affecté l'écosystème menaçant plus de 400 espèces et les économies locales, notamment les pêches et l'industrie pétrolière.

Cette catastrophe a suscité une profonde émotion dans l'opinion publique et incité le gouvernement américain à revoir sa politique de sécurité pour les installations offshore. Elle a également provoqué certaines inquiétudes en Europe qui songe désormais à renforcer son système de prévention.

1. Le cadre réglementaire américain

Aux Etats-Unis, la réglementation des activités offshore est exercée dans le cadre de la loi sur la partie externe du plateau continental adoptée par le Congrès en 1953. Cette loi établit la compétence de l'Etat fédéral en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Elle autorise le Secrétariat d'Etat à l'Intérieur (DOI) à louer certaines parties du plateau continental pour assurer son développement et à réguler les opérations offshore. Les concessions sont accordées pour une période de cinq ans et soumises avant attribution à une évaluation sur le plan économique, social et environnemental.

Jusqu'à une date récente, le Mineral Management Service (MMS) était chargé, au sein du DOI, de gérer et de réglementer la location, l'exploration, le développement et la production des ressources du plateau continental. Après la catastrophe du Deepwater Horizon, ce service a été remplacé temporairement par le Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement (BOEMRE) actuellement en cours de restructuration.

Les forages offshore sont régis par le code fédéral 30 CFR 250 qui impose aux opérateurs de soumettre et d'obtenir l'approbation d'une demande de permis de forage (APD - Applications for Permit to Drill). Le BOEMRE est chargé d'instruire ces dossiers sur le plan technique avant d'accorder les autorisations administratives.

Chaque opérateur est tenu de prendre toutes les précautions nécessaires pour garder sous contrôle en permanence les forages exploratoires. Il doit tenir compte de la « meilleure technologie disponible et la plus sûre » (best available and safest technology - BAST) pour traiter les conditions de pression pendant l'opération de forage et les éventuels flux de puits incontrôlés.

Il appartient également à l'opérateur « de concevoir, de construire, d'installer, d'utiliser d'inspecter et de maintenir les plates-formes et installations sur le plateau continental afin d'assurer leur intégrité structurelle pour la conduite des opérations à certains endroits » (30 CFR 250, 901-904). Le MMS utilise les services d'agents certifiés pour les expertises techniques et les apports techniques dans les processus de vérification. Une fois mises en place sur le site de forage, les plates-formes doivent être inspectées tous les cinq ans selon les dispositions du code API (American Petroleum Institute).

La sécurité du matériel flottant, à la différence de celle des équipements sous-marins, est supervisée par l'US Coast Guard (USCG). Sont couverts non seulement les structures et les équipements mais aussi la sécurité et la santé des personnels travaillant à bord. Dès que la plate-forme est opérationnelle, l'USCG mène une inspection complète de l'installation.

Les unités mobiles de forage au large (Mobile Offshore Drilling Unit - MODU) opérant sur le plateau continental américain peuvent être immatriculées dans un Etat étranger. Dans ce cas, elles doivent, soit respecter les règles de conception, d'équipement et d'opération de l'Etat du pavillon, sous réserve d'équivalence au standard américain, soit être en conformité avec les règles internationales du Recueil MODU révisées par l'OMI en 2009.

Enfin les navires et unités offshore peuvent être classés par les sociétés de classification qui ont édicté des règlements spécifiques en la matière. Ceux-ci couvrent la stabilité et le compartimentage, les conditions environnementales, la solidité de la structure, les machines et la tuyauterie, les installations électriques, l'automatisation et les systèmes de sécurité.

2. L'impact de la catastrophe sur le système de sécurité américain

La catastrophe du Deepwater Horizon a donné lieu à de nombreuses enquêtes et investigations techniques qui sont à l'origine d'une refonte complète du système de régulation des activités offshore aux Etats-Unis. Cette réforme touche à la fois la réglementation et les structures administratives chargées de mettre en œuvre ses dispositions.

a) Les enquêtes et recommandations

Le Secrétaire d'Etat à l'Intérieur a demandé au Bureau de l'Inspecteur Général (OIG) de mener une investigation au sein du MMS/BOEMRE sur les performances de ses fonctions réglementaires et au Conseil de Supervision de la Sécurité du Plateau Continental (OCS Safety Oversight Board) de faire des recommandations visant à renforcer le contrôle de l'administration en ce domaine.

Suite de l'article page 7



Bona fides contraria est fraudi et dolo :

"La bonne foi s'oppose à la fraude et au dol"

Le rapport d'enquête le plus important est celui publié le 11 janvier 2011 par la Commission Nationale nommée par le Président Obama. Ce document de 400 pages donne une analyse des causes de la catastrophe et propose toute une série de recommandations. Selon les experts gouvernementaux, l'éruption du puits de Macondo serait le produit de plusieurs négligences commises par BP, le propriétaire et exploitant de la plate-forme *Transocean* et par la société en charge des opérations de cimentation du puits *Halliburton*, erreurs qui n'ont pas été corrigées par les autorités gouvernementales de contrôle.

Le rapport recommande que les professionnels du forage en eaux profondes établissent un consortium de sécurité à l'instar de ce qui a été monté par l'industrie nucléaire après la catastrophe de *Three Mile Island*. Il demande aussi à ce que l'agence fédérale supervisant l'industrie soit mieux financée et mieux formée. Il suggère enfin que les outils réglementaires soient adaptés aux développements techniques.

b) Les réformes administratives.

L'une des premières tâches du Secrétaire d'Etat à l'Intérieur a été de restructurer l'administration chargée du développement et du contrôle des activités offshore.

En mai 2010 ont été créées 3 entités distinctes et indépendantes chargées de remplir les missions auparavant dévolues au MMS de manière à éviter les conflits d'intérêts entre les fonctions de développement économique et de contrôle. Le BOEMRE (*Bureau of Ocean Energy Management, Regulation, and Enforcement*) a été mis en place temporairement le 18 juin 2010 pour mener à bien ces réformes.

Celles-ci sont intervenues en octobre 2010 avec la création de l'Office du Revenu des Ressources Naturelles (*Office of Natural Resources Revenue*). En janvier 2011, le BOEMRE a été scindé en deux nouvelles entités : le Bureau de Gestion de l'Energie Océanique ou BOEM (*Bureau of Ocean Energy Management*) responsable du développement des activités offshore sur le plan économique et environnemental et le Bureau de mise en œuvre des normes de sécurité et environnementales ou BSEE (*Bureau of Safety and Environmental Enforcement*) qui supervise l'ensemble des opérations sur le terrain relatives aux permis de recherche, inspections, programmes réglementaires, plans de lutte contre la pollution, formation et conformité environnementale.

Enfin, un Comité Consultatif de la Sécurité de l'Energie Offshore (*Offshore Energy Safety Advisory Committee*) sera mis en place afin de proposer les améliorations nécessaires à la sécurité des forages, au confinement des puits et aux mesures d'urgence.

c) Les nouvelles règles de sécurité et de protection de l'environnement

De nouvelles réglementations ont été introduites pour renforcer la sécurité des opérations offshore.

La première sur la sécurité des forages a été adoptée dans l'urgence au lendemain de la catastrophe de la plate-forme. Elle énonce des prescriptions que doivent appliquer les opérateurs en ce qui concerne les pratiques de forage, les équipements de sécurité et la protection de l'environnement.

La seconde réglementation relative aux lieux de travail vise à réduire les erreurs humaines et organisationnelles. Elle impose aux opérateurs de mettre en place un programme complet de gestion de la sécurité et de protection de l'environnement (SEMS) qui identifie les risques potentiels et les stratégies de réduction de ces risques à tous les stades de l'activité : de la conception à la construction du puits en passant par l'exploitation et la maintenance jusqu'au démantèlement de la plate-forme. Pour la première fois apparaissent dans le système réglementaire américain des normes de performances centrées sur l'identification et la réduction des risques spécifiques aux opérations offshore. La finalité est de développer une culture de la sécurité au sein de l'industrie et de disposer d'organismes de contrôle professionnels et bien armés pour répondre aux nouveaux défis des forages en eaux profondes.

3. Vers un renforcement de la sécurité offshore en Europe

L'accident du *Deepwater Horizon* a incité le Parlement européen à formuler plusieurs recommandations dans le domaine de la sécurité offshore. Une résolution du 7 octobre 2010 a demandé à la Commission de présenter des dispositions législatives visant à garantir que des normes de sécurité élevées s'appliquent sur toutes les plates-formes pétrolières de l'Union et pour toutes les activités de forage de l'Union et des pays tiers et d'œuvrer avec l'OMI au renforcement des règles existantes.

Dans une communication intitulée « *Relever le défi de la sécurité des activités offshore pétrolières et gazières* » publiée le 12 octobre 2010, la Commission a identifié cinq domaines dans lesquels une action devrait être entreprise :

- La définition de procédures détaillées pour l'obtention de licences au niveau européen, comprenant l'obligation pour les opérateurs de présenter un dossier de sécurité complet, un plan d'urgence.

- L'amélioration des contrôles par les autorités publiques : la Commission veut s'assurer que les autorités nationales chargées de contrôler les plates-formes soient évaluées par des experts indépendants.

- L'élaboration de nouvelles règles de prévention en étendant aux activités offshore la Directive 96/82 Seveso II relative à la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

- Le renforcement de la capacité de réponse de l'Union aux accidents offshore : les missions de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) devraient être élargies à la lutte contre les marées noires quelle qu'en soit la source.

- La mise en place d'un système global fixant des objectifs commun ou des critères de référence de sécurité et de durabilité pour l'exploration et l'exploitation offshore. Contrairement au DOI américain, la Commission n'appelle pas à un moratoire sur les opérations de forage en eaux profondes mais demande à chaque Etat membre « *d'appliquer rigoureusement l'approche de précaution dans l'octroi de nouvelles licences* ».

De nouvelles discussions vont s'ouvrir entre la Commission, les Etats et l'industrie en vue de présenter des propositions réglementaires dès l'été 2011. De nouvelles normes pour l'activité offshore pourraient ainsi voir le jour et être intégrées dans une réglementation spécifique à l'offshore.

Certains Etats ont déjà pris les devants. Outre Manche, la Chambre des Communes a publié en janvier 2011 un volumineux rapport sur les forages en eaux profondes au Royaume-Uni et les implications de la marée noire du Golfe du Mexique. Si les parlementaires considèrent que le régime réglementaire britannique est bien adapté, ils n'en concluent pas moins que des évolutions sont souhaitables pour renforcer le système actuel de contrôle et de responsabilité des activités offshore en eaux profondes.

La Commission nationale sur la pollution pétrolière du Deepwater Horizon et le Forage en mer a clos ses travaux le 11 mars 2011. Le rapport et les divers documents multimédias sont visibles sur le site : <http://www.oilspillcommission.gov/>



© Hergé/Moulinsart 2011

"RAMONA" Cargo à vapeur, dessiné d'après les plans de deux navires belges S.S. "Egypt" et "Reine Astrid". Tintin et Haddock y sont embarqués à la suite de multiples aventures, et s'apercevront que le navire pratique la contrebande d'armes. Le magnifique bouter au premier plan est lui aussi impliqué dans le scénario.

Extrait de "Coke en Stock"

● Les visuels de l'œuvre d'Hergé sont protégés par le droit d'auteur et ne peuvent être utilisés sans le consentement préalable et écrit de la société MOULINSART.

● Les vignettes des "navires de Tintin" et les commentaires accompagnant les illustrations sont extraits du site des passionnés de marine : www.marine-marchande.net

Les pavillons de marine



Frégate de 1er rang au mouillage pavoisée - 19ème siècle

Au Moyen Age, les villes maritimes (Républiques maritimes italiennes - villes hanséatiques) furent parmi les premières à doter leurs navires des attributs de leur souveraineté. Au XVIIème siècle, certains gouvernements songent à réserver les transports nationaux aux navires qui battent leur pavillon. Le "Navigation Act" de Cromwell, en 1657, réserve le premier l'importation de marchandises au long cours au pavillon anglais. Sous des formes diverses, la France, le Portugal et l'Espagne adoptent la même politique dite du "monopole du pavillon". A la fin du XVIIIème et au début du XIXème siècle, on assiste à l'avènement de la suprématie anglaise. En 1849, le "Navigation Act" est aboli et l'Angleterre inaugure ainsi l'égalité des pavillons sur une mer ouverte à tous.

En France, sous l'Ancien Régime, le port du pavillon national n'est soumis à aucune règle précise. La Marine Royale arborait autrefois des bannières de France aux armes de l'Amiral. L'autorité directe du Roi Louis XIV se manifesta par la généralisation du blanc sur les pavillons; dès 1643, le jésuite Fournier dit que la France a un pavillon tout blanc, couleur qui se voit fort loin, réservé aux seuls vaisseaux du Roi qui avaient aussi la flamme blanche au grand mât. En général, les bâtiments de guerre arborent le pavillon blanc, plus tard fleurdelisé, et les navires marchands le pavillon bleu traversé d'une croix blanche et portant au milieu l'écu des armes royales. Les galères arborent un pavillon spécial, la Réale a un étendard rouge fleurdelisé aux armes de France. En 1790, sont institués un pavillon de beaupré (composé de trois bandes verticales, rouge, blanche et bleue) et un pavillon de poupe (blanc, portant dans les quartiers supérieurs les trois couleurs du pavillon de beaupré). La Révolution devait tout bouleverser en enlevant tous les signes féodaux des drapeaux, en imposant la cravate tricolore et en évacuant toute croix blanche. Louis XVIII reprit le pavillon royal ainsi que la flamme blanche et essaya de régler le pavillon des navires marchands par Ordonnances des 3 et 29 décembre 1817. Le pavillon tricolore redevint pavillon national après la Restauration. (D'après La lettre CNN N° 7 / 92-01).

- Définition : <http://tinyurl.com/62f223k>
- Le registre d'immatriculation : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Registres-d-immatriculation.html>
- Pavillon international RIF : <http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr/>
- Les pavillons de complaisance : http://fr.wikipedia.org/wiki/Pavillon_de_complaisance
http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_convenience
- Tableau annuel des performances des pavillons nationaux établi par les associations maritimes internationales : <http://tinyurl.com/5rrdb7o>
- Les drapeaux des Etats du Monde : http://www.mandragore2.net/pavillonnerie/pavillonnerie.php?page=drapeaux_monde
- Les pavillons des marines marchandes du monde entier : http://hfotw.free.fr/presentation_fr.html
- Code international des signaux maritimes : <http://usst488.voila.net/pavillons.html>
- Comment Nelson a gagné la bataille de Trafalgar grâce aux instructions envoyées par pavillons à sa flotte : <http://tinyurl.com/pavillons-Trafalgar>
- Les pavillons pirates et corsaires : <http://www.pirates-corsaires.com/pavillon.htm>
- Un pavillon différent pour chaque manœuvre sur un navire (pirate, corsaire ou autre) : <http://tinyurl.com/6j6hh6b>

10/01 Lloyds's List – Accord à Anvers pour réduire d'un tiers le nombre des dockers dans les équipes chargées des trafics de cabotage ; le 2^{ème} port européen poursuit ses négociations pour arriver à une encore meilleure « flexibilité ».

11/01 Lloyd's List – Shell, BP et Total occupent en 2010, les 3 premières positions dans le top 20 des affréteurs de pétroliers « brut ». Le trio a affrété 17% des 9189 contrats, ce qui représente environ 10 à 20% de l'activité du marché.

17/01 L'Antenne – La nouvelle législation européenne « Paquet Erika III » va compléter et renforcer le dispositif actuel, il est notamment prévu le contrôle de tous les navires faisant escale dans les ports de l'UE ainsi que l'obligation pour les armateurs et les navires de s'assurer contre les dommages causés à l'environnement et la mise en place d'un système global de suivi du trafic maritime.

22/01 People's Daily online – En 2010, la Chine a dépendu des importations pour plus de la moitié de son besoin en pétrole.

25/01 Reuters – Avec le dégel rapide favorable à la navigation, le Conseil de l'Arctique, composé de la Russie, les USA, le Canada, l'Iceland, la Norvège, la Finlande et le Danemark, souhaite durcir les règles de navigation dans ces régions glacées.

25/01 Shippers voice – Difficultés d'expéditions avec les nouvelles règles de déclarations européennes. Quelques transporteurs maritimes demandent, par exemple, les données de fret cinq jours avant leur chargement (quand l'UE l'exige seulement 24 heures à l'avance). Un expéditeur Nord-américain en a fait l'expérience avec un transporteur qui exigeait la déclaration, incluant le numéro du conteneur et du scellé, avant même de lui avoir livré le conteneur pour chargement.

27/01 Lloyd's List – En raison de ses difficultés financières, le tribunal de Séoul a autorisé Korea Line Corp. le 2^{ème} opérateur coréen, à suspendre les affrètements ou le paiement des frets pour environ 150 navires affrétés à temps. Environ 60 armateurs sont affectés par cette décision.

03/02 Maritime advocate online – L'Espagne est le 1^{er} pays à avoir ratifié le 19 janvier les Règles de Rotterdam auprès des Nations Unies.

04/02 JMM – Le nouveau Congrès américain a reçu le 12 janvier une demande des chargeurs américains lui demandant de mettre un terme à l'exemption aux lois sur la concurrence dont bénéficient les compagnies maritimes « étrangères » depuis 1916.

10/02 Greek reporter – Environ 120 000 cadres étrangers vivant et travaillant en Grande Bretagne pourraient perdre leurs avantages fiscaux. Dans ce contexte, les armateurs « grecs de Londres » pourraient relocaliser leurs sociétés à l'étranger et déménager leurs sociétés, entre autres, en Grèce ou en Suisse.

11/02 Le Marin – L'armement néerlandais Dockwise vient de commander un navire transporteur de colis lourd géant de 240 millions de dollars avec 18 000 m² de pont (surface de 3 terrains de football). Actuellement, la capacité des navires transporteurs de colis lourds est limitée à des équipements de 73 000 tonnes, avec le nouveau géant, ce sera 110 000 tonnes.

18/02 Montel / HNS – Le charbon continuera, d'après la Commission européenne pour l'énergie, à jouer un rôle important comme matière première. Bien que le pétrole reste la plus importante, le charbon représente 14% de l'énergie européenne et 42% de la consommation d'énergie mondiale.

11/03 SkyNews – Séisme au Japon - <http://tinyurl.com/Seisme-Japon>
30/03 AFP – L'ex Somalie britannique, le "Somaliland", a inauguré une prison financée par les Nations Unies pour y détenir, notamment, des pirates.

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.