

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

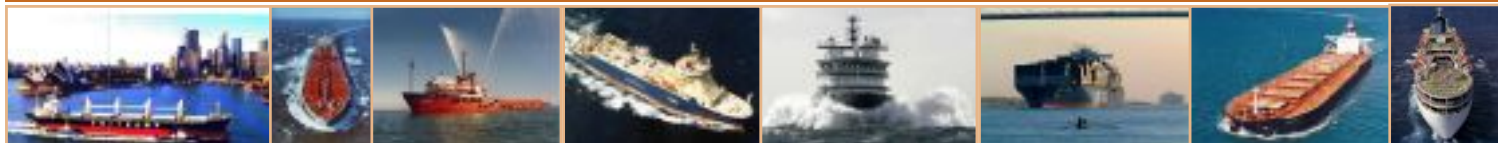
Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 27 - Hiver 2011 / 2012

● Editorial Philippe Delebecque Page 1	● Les clauses "sanctions" Didier Marsac Page 2 & 3	● La liquéfaction des chargements de nickel (Suite) François Laffoucrière Page 4	● Marchés maritimes Bilan 2011 Liz Shuker Pages 5 & 6	● Les armateurs grecs Alain Genty ● Actualités et Web maritime Page 7	● Sentences récentes Page 4 ● Revue de presse Page 8
---	---	---	---	--	---

" Pacta sunt servanda "



Pierre RAYMOND

1934 - 2011

Capitaine au long cours
Secrétaire Général

de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

1994 - 2010

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Pierre Raymond nous a quittés le 1er décembre dernier. Qu'il nous soit permis, au nom de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, de lui rendre un dernier hommage. Arbitre à la Chambre depuis 1971, puis Secrétaire Général depuis 1994, Pierre Raymond s'était dévoué à cette dernière mission qu'il exerçait - cela mérite d'être souligné - bénévolement. C'était, comme sa fille nous l'a soufflé le 7 décembre, un "taiseur". Un homme secret donc, mais d'une grande finesse et en même temps d'une grande efficacité. Sa carrière l'atteste. Après de longues années de navigation aux Chargeurs Réunis, Pierre Raymond avait rejoint la terre pour devenir l'un des tous premiers spécialistes de la vente de navires. Il prit ensuite et successivement la direction des filiales Union Navale et Carline. Ce fut enfin, après la cession de Carline à des armateurs norvégiens, Marseille où Pierre Raymond acquit très rapidement et unanimement les meilleures reconnaissances au sein de la CMA, ce qui n'est pas peu dire, on en conviendra. Parallèlement, Pierre Raymond s'était positionné comme l'un des meilleurs arbitres de la Chambre, par ses sentences parfaitement motivées et sa plume précise. A la fin de ses activités professionnelles, Pierre Raymond prit en charge le Secrétariat de la Chambre avec la diligence que l'on sait : faut-il évoquer son rôle dans l'organisation du Congrès ICMA XII à Paris en 1996, dans l'acquisition des locaux rue Daunou en 1998, dans l'informatisation du Secrétariat et la création d'un site en 1996 ou encore dans la création et le développement de

la Gazette depuis 2003 ? Au moment de sa retraite, Pierre Raymond n'avait pas pour autant lâché la barre, puisqu'il avait conservé sa fonction d'administrateur, tout en prenant celle de Vice Président de notre institution. Au-delà de ce dévouement, nous voudrions insister sur trois des principaux traits de caractère de Pierre Raymond.

C'était avant tout un marin, un capitaine au long cours, doté des qualités des hommes de la mer : "la rigueur, le sens des responsabilités, l'exigence du travail bien fait, l'esprit de décision, mais aussi l'usage circonspect de la parole et une grande pudeur personnelle", comme François Arradon, avec beaucoup de simplicité, mais une grande profondeur, nous l'a rappelé en décembre dernier à Joux en Josas.

La compétence et le grand professionnalisme de Pierre Raymond ne peuvent non plus être oubliés. On se souviendra de ses articles et contributions à la Gazette (v. notamment ses deux derniers articles : "Les franchises de temps dans le déroulement de la planche", paru dans la Gazette N°23 en 2010 et "Clause Paramount - Régime juridique applicable", Gazette N°20 en 2009) sans parler, une fois encore, de ses sentences très travaillées et rédigées avec la science et la technique de l'homme de l'art. Reconstituer la route d'un navire, apprécier les effets physiques de la houle, du roulis et du tangage, mesurer l'effet des produits chimiques sur les tôles ou encore des insectes et des rats dans les céréales, toutes ces questions et bien d'autres encore plus concrètes n'avaient pas de secret pour lui.

Le courage, enfin. Nous savions tous que Pierre Raymond était, depuis quelque temps, miné par la maladie. Malgré de cruelles épreuves, Pierre Raymond ne s'est jamais résigné. Il est resté présent et debout, toujours à l'écoute des uns et des autres : quel exemple de dignité ! "Joignez à vos vertus celles d'un capitaine". Ce vers de Corneille (Cid, I, 7) lui était sans doute dédié.



Les sanctions internationales et les clauses "sanctions"

Didier MARSAC - Arbitre maritime

En premier lieu il est important de préciser que cet article ne traite en aucun cas du bien-fondé ou non des sanctions actuellement en vigueur prises par des Etats ou des organismes supra nationaux à l'encontre d'autres pays, de dirigeants, de sociétés ou d'individus.

Il paraît également utile d'évoquer qu'avec ou sans clause "sanctions" dans le contrat considéré et que ce soit dans le domaine maritime ou des assurances ou autres domaines, toute activité illégale ou interdite peut valablement mettre fin aux engagements contractuels (nullité totale ou partielle d'obligations contractuelles pour violation d'une règle d'ordre public) et entraîner de surcroît des sanctions à l'encontre des sociétés contrevenantes et de leurs dirigeants au regard du droit du pays où ces sociétés sont enregistrées ou du pays où les prestations sont réalisées. Il appartient à chaque partie de vérifier la légalité des activités considérées. Dans un contexte international, de telles vérifications sont loin d'être simples dans la mesure où les sanctions peuvent être interprétées différemment, voire se contredire.

Evolution des sanctions

Par le passé les sanctions ou embargos visaient en premier lieu les ressortissants de certains pays afin de limiter leurs déplacements à l'extérieur de leurs frontières, ainsi que les exportations ou importations depuis ou vers certains pays nommément désignés. Ces sanctions avaient et ont toujours un caractère général s'appliquant indistinctement à toute une population ou à un pan d'activités rendant leur application assez claire.

Plus récemment les sanctions prises sont devenues plus complexes et, en particulier, ont été étendues expressément à certains services, dont les services financiers et les assurances. La référence aux services semble apparaître comme un moyen beaucoup plus efficace qu'un simple embargo sur des armes ou certains produits stratégiques, permettant d'exercer une pression plus forte sur les dirigeants du pays désigné.

Risques pour les acteurs du commerce international

L'explosion du commerce international dans les dernières décennies, la complexité de certains circuits commerciaux, le caractère "transnational" de nombreux acteurs et la multi polarisation du monde ont rendu délicate le simple respect des sanctions prises par un Etat ou un organisme supra national.

On peut citer rapidement une question de droit international, à savoir comment traiter le cas d'un pays qui ne transpose pas dans son cadre réglementaire ou législatif ou n'applique pas les sanctions décidées par une entité supra nationale dont ce pays est membre ?

A priori, les ressortissants ou sociétés de ce pays ne semblent pas être tenus par de telles sanctions (par exemple de l'ONU), mais interviennent alors des risques commerciaux ou de rétorsions importants pour ces personnes ou entités en dehors de leur frontière.

Comment appliquer des textes contradictoires pour des acteurs internationaux (cas de Cuba dans les années 80) ?

Comment être certain de ne pas s'exposer à des sanctions sans le savoir ?

Faut-il vérifier la nationalité des actionnaires de toutes les contreparties y compris des intermédiaires, l'identité des dirigeants, l'origine ou la destination des services, des capitaux, etc. ?

Il convient également de noter que les textes de l'Union Européenne et des Etats-Unis s'appliquent à leurs nationaux partout dans le monde et bien entendu y compris à ceux travaillant dans des sociétés étrangères.

En visant expressément les services, certains Etats ou organismes supra nationaux ont trouvé un moyen efficace pour donner une nouvelle dimension et un impact plus important aux mesures de rétorsion prises à l'encontre d'un état ou d'un régime.

Quel armateur, assureur ou banquier, opérant à l'international, va prendre un risque important pour garder quelques contrats ayant éventuellement un lien avec les pays objets de sanctions et au risque de voir son activité paralysée et mettre ainsi en péril ses implantations en Europe ou aux USA. En cas de doute, les acteurs responsables vont s'abstenir.

Entre autres exemples, fin 2011 l'Union Européenne et les Etats-Unis ont renforcé leurs sanctions contre l'Iran. Par ailleurs la Ligue Arabe et l'Union Européenne ont pris des mesures ou renforcé leurs sanctions contre la Syrie. Ces nouvelles sanctions ont soulevé une nouvelle vague d'interrogations de la part de tous les acteurs du commerce international y compris des armateurs et de leurs assureurs quant à leur portée avant même de pouvoir s'y conformer.

Cas des assureurs

Les assureurs et en première ligne les assureurs maritimes sont confrontés au respect des nouvelles sanctions.

Quand un assuré potentiel ou ses navires figurent sur une liste noire de sociétés ou de biens faisant l'objet de sanctions, la recherche est assez simple. Sinon comme pour tous les autres acteurs, tels que les armateurs ou chargeurs, il faut essayer de vérifier "au mieux" avec les risques et les limites cités au point précédent.

Par contre, que peut faire un assureur dans le cas d'une assurance responsabilité affrèteur ou l'assureur ne reçoit le détail des navires affrétés par son client qu'en fin de trimestre, voire en fin d'année.

Même impossibilité pour les polices facultés où le détail des cargaisons et des voyages n'est transmis qu'*a posteriori*, sans parler des polices au chiffre d'affaires.

Les assureurs, entre autres prestataires, ont été directement visés par certains textes, en particulier décidés par les Etats Unis, et doivent justifier de la prise en compte de ces textes et de leur bonne foi à les appliquer afin d'éviter à leur tour des sanctions. Comment faire dans les cas précités ?

Le non-respect des sanctions peut mettre en jeu la pérennité d'une compagnie (hypothèse du blocage dans une banque de New York de tous les fonds en USD lors de la compensation par exemple ou interdiction aux nationaux de contracter avec cet assureur) sans parler des risques encourus par les dirigeants.

Autres acteurs :

Les armateurs, les affrêteurs et les chargeurs sont confrontés aux mêmes risques et aux limites de toute vérification dans ce contexte.

Comment un armateur peut-il vérifier la conformité des produits emportés dans chaque conteneur par exemple ou un affrèteur pour tous les actionnaires d'un armateur ayant son siège dans un pays où l'on ne peut avoir accès à ce type d'informations ?

La complexité de certaines sanctions, ne s'appliquant qu'à certains composants ou produits pouvant servir à des industries bien précises, entraîne de facto de grandes difficultés à vérifier la conformité des cargaisons.

La liste des difficultés serait assez longue et ces quelques exemples démontrent que toutes les vérifications sont imparfaites et exposent les acteurs précités à des risques importants.

Les autorités feront-elles preuve de mansuétude pour les contrevenants de bonne foi ?

Evolution des clauses contractuelles - Cas des polices d'assurance

Les clauses de type "sanctions" figuraient déjà dans certains contrats et les conséquences des clauses "classiques" sont tout aussi sévères pour les assurés.

A titre d'exemple :

- Police française d'assurance maritime sur corps de tout navire (1998)
Article 3 : Sont exclus de la garantie : ... Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de ... violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, etc.

- Police française d'assurance maritime sur facultés (2009)
Article 3 : La présente assurance ne s'applique pas aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

Article 7 : Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de violation de blocus, contrebande, etc.

Pour se protéger contre les risques liés aux textes récents et complexes visant expressément les services d'assurances, des clauses "sanctions" ont été ajoutées aux polices. Un libellé assez général permet aux assureurs de démontrer leur volonté de respecter les sanctions décidées quand elles peuvent s'appliquer et de pouvoir effectivement et contractuellement les respecter lorsqu'un engagement a été pris (de bonne foi soit avant la mise en oeuvre des sanctions, soit par inadvertance du fait de la difficulté de certaines vérifications, soit encore de l'opacité d'une contrepartie cherchant à éviter les dites sanctions) avec une entité ou une personne frappée par des sanctions.

Les clauses "sanctions" ajoutées ces deux dernières années dans toutes les polices sont parfois différentes et peuvent refléter une certaine chronologie dans la mesure où certains assureurs ont rédigé leur clause, puis nombre d'entre eux ont été amenés à utiliser la clause qui leur était imposée par le marché de la réassurance.

Suite de l'article page 3



Pacta sunt servanda :

" Les conventions doivent être respectées "

Suite de l'article de la page 2 "les clauses "sanctions"

Ci-après quelques "nouvelles" clauses sanctions figurant dans des contrats d'assurance :

- "Iran sanctions clause" ouvrant droit à l'assureur de résilier quand "the assured has exposed, or may, in the opinion or the insurer, expose the insurer to the risk of being or becoming subject to or in breach of any sanction ... in respect of Iran ..." (contrat de Mai 2010 faisant l'objet d'une procédure devant un tribunal anglais).

- "Le présent contrat ne produit aucun effet dans tous les cas de sanction, restriction ou prohibition prévues par les conventions, lois ou règlements, notamment de l'Union Européenne, s'imposant à l'assureur et comportant l'interdiction de fournir un service d'assurance. Le présent contrat ne s'applique ni aux marchandises, ni aux moyens de transport ... soumis à une quelconque sanction, restriction, embargo total ou partiel, prohibition, ... De la même façon, ce contrat ne s'applique ni à un commerce ou activité visé(e) par de telles mesures, ni au commerce clandestin ..." (exemple de clause française).

- "No insurer shall be deemed to provide cover and no insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, the United Kingdom, the United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China or any State where the Insurer has its registered office or permanent place of business.

Optional Termination Addition : In the event of the subject matter insured having been engaged or engaging in any activity whatsoever that may expose the Insurer or his reinsurers to any sanction, prohibition, restriction, law or regulation as described in paragraph 1 above the Insurer shall be entitled to terminate the insurance by giving 14 days' notice. Termination also applies to the rights of the mortgagee, but the Insurer shall immediately notify the mortgagee of the termination". (Cefor Sanction Limitation and Exclusion Clause)

- "No (re)insurer shall be deemed to provide cover and no (re) insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that (re)insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, United Kingdom or United States of America" (JW 2010/004 Sanction Limitation and Exclusion Clause)

- "Le présent contrat ne produit aucun effet dans tous les cas de sanction, restriction ou prohibition prévus par les Conventions, Lois ou Règlements, notamment de l'Union européenne, s'imposant à l'assureur et comportant l'interdiction de fournir un service d'assurance.

Le présent contrat ne s'applique ni aux marchandises, ni aux moyens de transport aérien, maritime, fluvial ou terrestre soumis à une quelconque sanction, restriction, embargo total ou partiel, prohibition, ni aux responsabilités en découlant. De la même façon, ce contrat ne s'applique ni au commerce ou activité visé(e) par de telles mesures, ni au commerce clandestin et/ou aux moyens de transport utilisés à cette fin". (clause FFSA)

Les clauses CEFOR et JW précitées semblent avoir tendance à se généraliser en assurance maritime sous la pression du marché de la réassurance. Le modèle de clause mis à disposition des membres de la FFSA est le dernier texte précité.

On peut regretter le caractère général des clauses "sanctions" car les différentes résolutions ou textes de loi pris par deux entités contre un même pays peuvent être différents ou contradictoires (exemple ancien de Cuba ou des sanctions sévères avaient été prises par les Etats Unis seulement alors que de nombreux pays européens n'avaient pris aucune sanction).

Autres domaines à titre d'exemple

Les contrats d'affrètement comportaient (et comportent toujours) des zones de navigation excluant une liste de pays ou régions interdites pour l'exploitation commerciale du navire visé. Il existait également des clauses confirmant que le navire n'avait pas fait escale dans tel ou tel pays au cours des X dernières escales. L'application de ces clauses est relativement claire.

Le BIMCO a également proposé la clause "sanctions" suivante pour les contrats d'affrètement en juillet 2010. Cette clause aborde le problème comme celui des risques de guerre, en donnant l'option à l'armateur de ne pas entrer dans la zone considérée et en faisant supporter les risques économiques qui en découlent à l'affrètement.

"(a) The Owners shall not be obliged to comply with any orders for the employment of the Vessel in any carriage, trade or on a voyage which, in the reasonable judgement of the Owners, will expose the Vessel, Owners, managers, crew, the Vessel's insurers, or their reinsurers, to any sanction or prohibition imposed by any State, Supranational or International Governmental Organisation.

(b) If the Vessel is already performing an employment to which such sanction or prohibition is subsequently applied, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and the Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within 48 hours of receipt of Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port (including the port of loading).

(c) The Charterers shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever brought by the owners of the cargo ...".

Le texte complet peut être consulté à l'adresse internet suivante :

<http://tinyurl.com/Bimco-Sanctions>

Les lettres de crédit comportent également des clauses de ce type mais qui sont d'une grande variété ! Les banques font face à la même problématique mais en ayant de surcroît à gérer les règles propres aux ouvertures et confirmations de crédits documentaires *.

Une seule clause à titre d'exemple :

"[Bank] complies with the international sanction laws and regulations issued by the United States of America, the European Union and the United Nations (as well as local laws and regulations applicable to the issuing branch) and in furtherance of those laws and regulations, [Bank] has adopted policies which in some cases go beyond the requirements of applicable laws and regulations. Therefore [Bank] undertakes no obligation to make any payment under, or otherwise to implement, this letter of credit (including but not limited to processing documents or advising the letter of credit), if there is involvement by any person (natural, corporate or governmental) listed in the USA, EU, UN or local sanctions lists, or any involvement by or nexus with Cuba, Sudan, Iran or Myanmar, or any of their governmental agencies."

Conclusion

Les assureurs et les banques sont souvent moins bien placés que leurs clients pour vérifier le respect des sanctions et sont à présent directement visés par certains textes. De surcroît des clauses "sanctions" types leurs sont imposées par les réassureurs ce qui laisse peu ou pas de place à une négociation.

Néanmoins il est à noter que les clauses sanctions trouvées dans les différents contrats d'assurance sont loin d'être toutes identiques.

La complexité des sanctions et la globalisation des transactions commerciales créent des incertitudes pour tous les acteurs du commerce international. L'introduction de clauses "sanctions" dans les contrats fait peser une incertitude supplémentaire sur les assurés quant à la couverture de leurs risques et investissements.

Les risques de contentieux paraissent particulièrement élevés du fait :

- du libellé très (trop) général de ces clauses ;
- des contradictions pouvant exister entre certaines sanctions ;
- de la complexité des conflits de droit international public et privé ;
- de la quasi-absence de jurisprudence sur cette question récente.

Compte tenu de la notion d'ordre public ou notion équivalente existant dans d'autres pays, la suppression de ces clauses sanctions ne serait-elle pas la solution juridique la plus sûre pour toutes les parties ? Même en l'absence d'une telle clause, un assureur pourrait toujours se prévaloir de la nullité du contrat ou de l'illégalité du commerce considéré pour refuser le paiement d'un sinistre.

Néanmoins les risques et l'absence de vérification efficace pèsent certainement plus lourd que l'incertitude juridique ou l'inquiétude légitime des assurés. Il serait toutefois souhaitable que ces clauses tendent à être plus précises, à proscrire toute référence à l'appréciation d'une partie (ce qui est déjà le cas pour les clauses récentes dont la clause FFSA), à lister limitativement les entités à l'origine des sanctions et idéalement à lister les pays faisant l'objet de certaines sanctions.

*ICC Commission on banking technique and practice / Guidance paper on the use of sanction clauses doc 426/1129 26/03/10.

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

Quelques sentences récentes

N° 1184 : C/P SYNACOMEX 90 – Départ du temps de planche – Port fermé suite aux conditions météorologiques - Litige sur le décompte des staries.

Les parties s'opposaient sur le point de départ des staries et la prise en compte de deux journées. Pour se déterminer le Tribunal arbitral s'est appuyé prioritairement sur l'état des faits qui faisait foi puisque signé par le capitaine et l'agent désigné par l'affrèteur.

Sur le début des staries, les arbitres ont donné raison à l'armateur en se fondant sur la clause 8 de la charte-partie et la date indiquée sur l'avis de mise à disposition. Sur les 2 journées en litige, ils ont constaté que l'état des faits mentionnait que le port était fermé pour raisons météorologiques et que, suivant l'expression "weather working day" contenue dans la charte, devaient être exclues des staries toute période durant laquelle le mauvais temps empêche les opérations ou les auraient empêchées si elles avaient été en cours.

N° 1185 : C/P SYNACOMEX – Blé en vrac – Avaries à la marchandise constituées d'agglomérats – Marchandise endommagée avant chargement – Responsabilité des affrèteurs (oui) .

Dans ce litige où le demandeur était le frèteur, les arbitres ont estimé que les constatations des rapports d'expertises constituaient un faisceau de présomptions forgeant leur intime conviction que les dommages à la marchandise constatés au déchargement préexistaient au chargement et que selon la charte-partie le frèteur ne saurait en être tenu responsable.

L'affrèteur a été condamné à réparer les dommages au navire constitués des dépenses et pertes subis par le frèteur y compris la perte consécutive à l'immobilisation du navire suite à sa saisie conservatoire.

N° 1186 : C/P SYNACOMEX et transport sous connaissement CONGENBILL – Orge en vrac – Manquants à la livraison – Freinte de route de 0.71 %.

Le réceptionnaire, qui n'a pas été indemnisé en raison des conditions de son assurance "FAP sauf" est recevable dans son action pour manquants à l'encontre du transporteur. Mais, ce dernier peut valablement se prévaloir de l'art. 4-2(m) des règles de La Haye-Visby car l'utilisation de différentes méthodes de pesage et les manipulations inhérentes au transport de vrac génèrent une certaine imprécision qui ne relève pas d'un événement survenu lors du transport maritime. Par ailleurs, la suppression de la formule "less 0.50 per cent" dans la clause 4 de la C/P ne vise que le calcul du fret mais ne modifie en rien la responsabilité de l'armateur. L'arbitre unique en a conclu qu'une freinte de route de 0.71 % n'était pas anormale pour le voyage et la marchandise considérée.

N° 1187 : C/P SYNACOMEX 90 – Dommages causés par les stevedores – Action directe contre l'affrèteur – Recevabilité (non).

Une charte-partie synacomex 90 contient une clause additionnelle "Dommages causés par le Stevedore". Cette clause impose au frèteur au voyage, en cas de dommages causés par les manutentionnaires, de présenter sa réclamation en premier lieu à ceux-ci, avant de pouvoir s'adresser à l'affrèteur au voyage, ultime responsable, au cas où l'action contre les manutentionnaires resterait infructueuse.

En omettant d'agir contre les stevedores, et en s'adressant directement à l'affrèteur au voyage, le frèteur au voyage a méconnu l'obligation que lui imposait la clause additionnelle "Dommages causés par les stevedores". Et, en conséquence, son action contre l'affrèteur au voyage doit être déclarée irrecevable.

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :

<http://tinyurl.com/d4s2rfv>

To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link

Quand est-ce qu'une Charte-Partie n'est pas une Charte-Partie ?

Il est courant de négocier une Charte-Partie par des échanges d'e-mails et de faxes et d'en récapituler les termes dans une "Fixture-recap", mais que se passe-t-il quand les deux documents ne correspondent pas ?

Le P&I Club SteamShip Mutual reprend l'histoire d'un cas intéressant :

<http://www.simsl.com/Publications/Articles/TTMI0911.htm>

La liquéfaction des chargements de nickel

(suite de l'article paru dans la Gazette N°26 de septembre 2011)

Commandant François LAFFOUCRIÈRE

C1NM – Pilote Maritime – Délégué du Nautical Institute à l'OMI

Dans la Gazette de la Chambre n°26, nous mettons en lumière les problèmes liés au phénomène de liquéfaction des chargements de nickel sur les navires et les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du "remède" juridique. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas circonscrit au transport maritime puisqu'il peut survenir à la suite, par exemple, de secousses telluriques pouvant entraîner la liquéfaction d'un barrage construit en terre ou le sol sur lequel est construit un immeuble, avec les conséquences que l'on peut imaginer.

Un des remèdes mentionnés, proposé par la Chine à l'OMI, était la construction ou la modification de navires pouvant transporter le minerai même sous forme liquide. Le Journal de la Marine Marchande du 25 novembre 2011 fait état de la mise en œuvre prochaine de cette solution, par les chargeurs néo-calédoniens. En effet, ces derniers ont commandé un tel navire, le premier au monde, à un chantier japonais, conçu en coopération avec les pilotes maritimes de la Nouvelle-Calédonie, gage supplémentaire de sécurité.

Dans l'article précité de la Gazette n°26, nous étions dans l'attente des résultats des travaux de la seizième session du Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (DSC 16) de l'OMI. Ce dernier s'est réuni à Londres en septembre 2011 et a étudié la question des Amendements au Code IMSBC, y compris évaluation des propriétés des cargaisons solides en vrac. Il s'agit de la deuxième révision du Code pour laquelle l'amendement 02-13 est en préparation et devrait entrer en vigueur obligatoirement le 1^{er} janvier 2015. Cet amendement devra être adopté en mai 2013 par le Comité de la sécurité maritime (MSC).

Il est prévu que le Groupe de rédaction et des questions techniques (E&T) se réunisse à cet effet du 19 au 23 mars 2012, à sa dix-septième session.

L'amendement au Code IMSBC prévoit, entre autres, des "mesures pour renforcer la sécurité du transport des cargaisons qui peuvent se liquéfier". A la suite des propositions chinoises et françaises appuyées par INTERCARGO, BIMCO, l'International Group of P & I Clubs et l'IUMI (<http://tinyurl.com/Intercargodsc16>), le DSC 16 a constitué le Groupe de travail sur les amendements au Code IMSBC, y compris l'évaluation des propriétés des cargaisons solides en vrac, l'a chargé de continuer l'étude sur la base de la proposition française et a approuvé la mise au point d'une nouvelle fiche cargaison du Groupe A (du Code) relative au nickel.

Le rapport du Groupe de travail a été approuvé par le DSC 16. Les mesures adoptées qui devraient être incluses dans l'amendement sont les suivantes :

- Les rubriques "groupe" et "classe" deviennent obligatoires ;
- A la définition de l'Autorité compétente est ajoutée une phrase précisant que celle-ci est indépendante de l'expéditeur ;
- L'obligation pesant sur l'expéditeur devient plus lourde, la délivrance d'un certificat, sur la TML* et sur le MC*, doit être par une entité habilitée par l'Autorité compétente ;
- Les procédures d'échantillonnage par l'expéditeur doivent être approuvées par l'Autorité compétente devant fournir au Capitaine une attestation en ce sens ;
- Des procédures doivent être mises en place par l'expéditeur visant à protéger la cargaison lorsqu'elle est chargée par barges ;
- Il est fait obligation à l'expéditeur de faciliter pour les intérêts navire l'accès aux tas de minerai aux fins d'échantillonnage ;
- Et enfin, il est rappelé le fait que le MC* de la cargaison peut encore être supérieur au TML* même après un essai resté sec effectué au moyen d'un récipient métallique.

Ces propositions d'amendement semblent aller dans le sens d'une sécurité accrue pour le navire et l'on ne peut que s'en réjouir. Nous avons ici l'exemple d'une réaction de la Communauté internationale à plusieurs naufrages, à travers l'OMI, fortement susceptible d'aboutir, par le droit, à une amélioration sensible de la sécurité des équipages.

(* Définitions : Voir article de la Gazette N°26)



La campagne de soutien pour mettre fin à la piraterie :

<http://www.saveourseafarers.com>

The evolution of risk safety and security

Une quarantaine de sujets abordés autour de ce thème lors de la 67ème conférence annuelle de l'IUMI (International Union of Marine Insurance) qui s'est tenue à Paris en septembre.

Un lieu d'échange entre tous les professionnels du Maritime.

Les présentations des interventions :
<http://www.iumi.com/conferences/paris-2011>

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

Afrique / Piraterie Comment gouverner la mer ?

A l'occasion de la visite officielle du Président du Bénin en France, Le Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, M. Philippe Delebecque, a participé début novembre à un débat sur RFI portant sur la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée et particulièrement au Bénin.

Le podcast : <http://tinyurl.com/RFI-8nov>

Le transport et la logistique en Chine

Les caractéristiques spécifiques de ce marché

(Rendez-vous de l'Assurance Transports à Cannes 2011)

BAL@sea, la Newsletter Marine :
<http://tinyurl.com/62sfyq9>

Ouverture au marché chinois pour les compagnies maritimes
100% étrangères

Le résumé par Forwarderlaw.com :
<http://tinyurl.com/5we7a8b>

Construction navale

L'impression de sécurité parfois trompeuse inspirée par les garanties de restitution d'acomptes dans les contrats de construction de navires :

Le cas de Rainy Sky SA contre Kookmin Bank décrit par Norton Rose :

<http://tinyurl.com/bq54erh>

Marchés maritimes : Bilan de l'année 2011

BARRY ROGLIANO SALLES

Liz Shuker - Responsable "Research & Information Services"

Presque trois ans et demi après la crise financière, de nombreux secteurs de l'industrie maritime sont encore soumis à une forte pression. Quoique le volume des échanges maritimes demeure robuste, l'Asie, et la Chine en particulier, continuant à tirer la croissance mondiale, l'année 2011 a vu un tassement de la demande et une augmentation des livraisons de navires neufs.

Nous assistons donc actuellement à la convergence de deux phénomènes : une crise économique mondiale qui a fortement ralenti la consommation, donc les échanges, et une surcapacité du tonnage de transport maritime, due à l'arrivée massive sur le marché de navires commandés pendant la période d'euphorie du secteur en 2006-2007. Une simple application de la règle de l'offre et de la demande peut expliquer ce à quoi nous assistons : trop de navires sur le marché, sur quasiment tous les types de transports, et une demande de transport stagnante, voire en baisse, à la fois sur les matières premières (vrac ou pétrole) et sur les produits industriels (conteneurs).

Ainsi l'IAE a prévu, pour l'année à venir, une augmentation de la consommation de pétrole de 0.8%, alors que la flotte va augmenter ses capacités de 8%. Et même si les pays émergents, les BRICS (NDLR Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud) ont des taux de croissance positifs, cela ne peut pas compenser la baisse de la demande dans les pays développés.

En ce qui concerne le marché maritime dans son ensemble, le volume des échanges augmentera de 3 à 4 % en 2011. Quoiqu'étant inférieur à celui atteint durant les années précédentes, ce taux de croissance demeure respectable et signifie que la demande globale est revenue au niveau atteint avant la crise, après la chute brutale enregistrée en 2009.

Parallèlement, le tonnage disponible a aussi fortement augmenté. Les années 2011 et 2012 sont effectivement des années record de livraison de navires neufs. 200 millions de tonnes doivent arriver sur le marché cette année, près de 180 l'année prochaine, quand - à titre de comparaison, - il en arrivait 100 millions en 2009.

C'est le résultat des commandes passées dans l'euphorie des années 2005-2007. À l'époque, l'argent facile permettait la spéculation sur le marché. Les taux de fret sur des gros vraquiers atteignaient 200.000 dollars/jour. Avec de tels revenus, n'importe qui pouvait rapidement rentabiliser un navire. Donc, il y a eu des commandes massives et des navires d'occasion vendus à prix d'or (plus de 150 millions de dollars US pour des gros vraquiers modernes).

Après une forte reprise en 2010 du marché de la construction navale, le niveau du carnet de commandes est resté modeste en 2011, la difficulté d'assurer le financement des navires se révélant être un des principaux freins. Les grands porte-conteneurs (Maersk montrant la voie avec ses monstres de 18 000 EVP) ont été particulièrement populaires, les principaux opérateurs de lignes luttant pour prendre le contrôle du marché grâce aux économies d'échelle que ceux-ci permettent de réaliser. Par ailleurs, les armateurs ont continué à commander un nombre surprenant de vraquiers malgré la grande quantité de navires déjà en construction, tandis que les commandes de méthaniers connaissaient une forte reprise, avec environ 50 contrats signés contre 15 seulement l'année précédente. Contrairement à la norme, beaucoup de ces navires ont été commandés en spéculation sans être couverts par des chartes à long terme.

Il est à espérer que le ralentissement du marché va remettre de l'ordre. A commencer sans doute par les "green fields" chinois, ces chantiers qui ont poussé en quelques semaines au bord des fleuves, avec une grue et un slipway. 40% des chantiers chinois n'ont pas reçu de commandes depuis le début de l'année. Alors, même s'ils sont encore un peu soutenus par l'État, il y a fort à parier qu'ils ne vont pas tous résister.

Un autre signe montrant que les armateurs s'efforcent de s'adapter aux nouvelles conditions du marché, est le pic important qu'ont connu les démolitions en 2011. Le tonnage total démolit cette année pourrait même dépasser le pic précédent atteint en 2009 à la suite de la crise financière. Les activités de démolition ont été particulièrement stimulées cette année par le grand nombre de Capesizes envoyés à la casse. C'est la première année dans la période récente que ce type de navires est concerné par des démolitions massives.

Pour l'instant, l'industrie a évité les faillites importantes, mais 2011 a vu les premières fissures commencer à apparaître. Plusieurs sociétés américaines cotées en bourse ont demandé à bénéficier de la loi sur la protection des faillites, y compris pour la première fois un opérateur de transport pétrolier coté à la Bourse de New York, la société General Maritime. D'autres armateurs de renom, y compris parmi les plus grands, ont également été contraints de se réorganiser face à des pertes prolongées.

Suite de l'article page 6

Notification par lettre recommandée

"Une lettre recommandée adressée par le greffe constitue la notification (d'un jugement susceptible de recours), peu important que celle-ci soit entachée d'une irrégularité (tenant en l'espèce à une identification inexacte ou insuffisante du destinataire)" (Cass. ass. plén. 7 oct. 2011, n° 10-30.191 et 11-11.509). Cette importante solution tempère les rigueurs du formalisme. C'est en tout cas une bonne source d'inspiration, spécialement en matière d'arbitrage, pour dissuader les plaideurs qui se retranchent derrière des arguments artificiels pour conclure à l'irrecevabilité d'une demande :

<http://tinyurl.com/7q57p4m> - <http://tinyurl.com/7l63zjm> - <http://tinyurl.com/7qzrcdp>

La France maritime, un atout déterminant

C'est le titre de l'intervention de Francis VALLAT, Président du Cluster Maritime Français, (également arbitre maritime à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris) dans la revue de la communauté polytechnicienne :

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

Francis VALLAT a été, par ailleurs, élu à l'unanimité Président du European Network of Maritime Clusters (ENMC) qui a pour vocation de défendre les industries maritimes européennes auprès des institutions communautaires.

<http://www.cluster-maritime.fr>

<http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/>

"Nul ne peut se contredire au détriment d'autrui"

Ce principe vient d'être consacré par la Cour de cassation : Cass. com. 20 septembre 2011, n° 10-22.888.

La contradiction, notamment procédurale, est désormais susceptible d'être sanctionnée.

<http://tinyurl.com/84toe9c>

La Compétitivité des Villes Portuaires Axe Seine

Le nouveau rapport de l'OCDE décrit les économies des ports de l'Axe Seine (Caen, Le Havre, Paris et Rouen), et passe en revue l'impact de ces ports sur les régions environnantes, tout en évaluant les politiques de développement et la gouvernance.

<http://tinyurl.com/6j8txdc>

Le groupe de travail sur la réforme portuaire, présidé par Charles Revet (UMP, Seine-Maritime), a publié un rapport : *Les ports français, de la réforme à la relance* : <http://tinyurl.com/7xkl36n>

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](#)

Suite de l'article page 5 "Marchés maritimes "Bilan de l'année 2011"

Vrac Sec

Après une année 2010 relativement bonne, le secteur du vrac a connu son premier challenge en 2011 avec des périodes prolongées de taux d'affrètement bas, particulièrement pour les Capesize. Le BDI s'est stabilisé en moyenne au niveau des 1 571 points, contre 2 800 points en 2010. Les Capesize ont vu leurs taux baisser en moyenne de 50% en 2011, les Panamax de 45%, les Supramax et les Handysize de 35 %. Le marché est resté cependant d'une grande volatilité et les Cape et les Panamax ont pu bénéficier de plusieurs pics de taux au cours de l'année.

Dans l'ensemble la demande de transport maritime est restée soutenue en 2011, avec un taux de croissance de 4 à 5 %, la Chine augmentant encore sa production d'acier et ses achats de minerai de fer tandis que les autres pays d'Asie et certains pays occidentaux regagnaient le terrain perdu après la crise financière. Parallèlement, le tonnage a augmenté, les chantiers navals continuant à livrer un grand nombre de navires. La capacité de la flotte de navires vraquiers devrait augmenter de 13 % en 2011, certains segments de celle-ci, notamment les Capesize, enregistrant même une croissance de 20 %.

Même si les décalages dans les livraisons de navires signifient que celles-ci risquent d'être encore plus importantes en 2012 qu'en 2011, le commerce maritime continue de surprendre le marché par sa capacité de résistance. Un ralentissement économique de la Chine pourrait toutefois avoir un impact négatif majeur.

Conteneurs

Après une remontée impressionnante des taux d'affrètement des porte-conteneurs fin 2009 et en 2010, le marché a récemment connu un renversement des tendances. Les incertitudes de la conjoncture économique dans les pays occidentaux ont eu un impact sur les volumes transportés sur les principales routes entre la Chine et l'Europe et sur le Transpacifique. Les taux de fret à l'EVP Chine-Europe, Chine-Côte Ouest des États-Unis et Chine-Côte Est sont actuellement inférieurs de 60 %, 30 % et 20 % respectivement à ceux d'il y a un an. Les volumes ont été plus faibles que prévus en fin d'année et le taux de remplissage des navires est actuellement inférieur à 90 % sur les routes principales. En conséquence, la mise à la chaîne de navires revient à l'ordre du jour, plus de 200 navires pour une capacité de 500 000 EVP étant sans emploi en décembre, ce qui représente le niveau le plus élevé atteint depuis mai 2010.

L'amélioration de la conjoncture constatée en 2010/2011 avait amené les principaux acteurs à commander des navires toujours plus grands, avec la conviction que seules les économies d'échelle pourraient assurer leur succès dans le futur. Au total, plus de 240 navires et 1,8 million d'EVP ont été commandés en 2011, avec une taille moyenne des navires de 7 500 EVP. En ce qui concerne les prévisions pour 2012, l'offre et la demande semblent assez équilibrées, avec une croissance des volumes estimée à environ 6,5 % et une augmentation de la flotte de 8,5 %. Le résultat dépendra cependant beaucoup des conditions économiques en Europe et aux États-Unis. En effet alors qu'un ralentissement considérable des échanges Est/Ouest était constaté en 2011, les trafics Nord/Sud sont restés relativement robustes.

Tankers

Les conditions se sont détériorées de façon significative sur le marché pétrolier depuis 2010 et les taux actuels sont très faibles et souvent même négatifs, que ce soit pour le brut ou pour les produits raffinés. Le "Baltic Dirty Tanker Index" a enregistré une moyenne d'environ 777 points en 2011 contre 880 points en 2010, alors que le "Baltic Clean Tanker Index" a mieux résisté, avec une moyenne de 714 points en 2011 contre 730 en 2010. La demande mondiale de pétrole a maintenant récupéré de l'impact de la crise financière mais les perspectives sont incertaines et les agences de l'énergie ont régulièrement révisé leurs prévisions à la baisse au cours de l'année. Début Décembre 2011, la demande était prévue d'augmenter de 0,8 % en 2011 et de 1,4 % en 2012. Ces niveaux sont nettement plus faibles que l'augmentation attendue de la flotte pétrolière.

Conclusion

2012 risque d'être une année difficile. Mais, l'effet de ciseaux va jouer. La flotte vieillit, des navires vont sortir de flotte, avec seulement 85 millions de tonnes, les entrées de constructions neuves vont fortement ralentir en 2013. Le lissage du marché s'effectuera sans doute à cet horizon-là. Les prochains mois vont fatalement voir le marché se réguler : ceux qui ont commandé des navires trop chers il y a cinq ans vont avoir du mal à les rentabiliser. Il va y avoir des concentrations et des faillites. Les équilibres vont se reconstituer. C'est le propre de tout marché.



VALEMAX "Vale Brazil" Vraquier
de 400 000 DWT

Longueur : 362 m. Largeur : 65 m.

<http://tinyurl.com/6b2c6yh>

Un total de 19 navires "sister-ships" commandés malgré des difficultés administratives pour accéder aux ports chinois et un incident majeur au chargement lors d'une 1ère opération de chargement sur le "Vale Beijing".

Vidéo du "Vale Beijing" en remorque :

<http://tinyurl.com/6w6gk8>

Vers une consécration de l'action déclaratoire ?

La Cour de cassation a récemment (Cass. 1ère civ. 9 juin 2011, n° 10-10.348) permis à un héritier de saisir un tribunal, en dehors de tout litige, pour faire constater la prescription de la créance dont une banque était titulaire à l'égard de son auteur. Cet arrêt, très ouvert au regard de l'exigence de l'intérêt pour agir (CPC, art. 31), ouvre bien des perspectives en droit des transports comme en droit maritime.

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

Actualité de la Chambre

Les Conseil d'Administration et Assemblée Générale auront lieu au siège de la Chambre le **jeudi 31 mai 2012 à 15H00**.

Le président recevra, le soir, les arbitres au Yacht Club de France.

Le prochain **Congrès International des Arbitres Maritimes (ICMA XVIII)** aura lieu à Vancouver Canada du 13 au 19 mai 2012.

Notre Président M. Philippe Delebecque et M. Olivier Cachard ont bien voulu représenter la Chambre et y présenter des exposés. Les comptes-rendus paraîtront dans la Gazette de septembre 2012.

M. Dominique de MAS LATRIE, arbitre honoraire, est décédé subitement le 17 septembre. Il était inscrit sur la liste des arbitres depuis 1986.

M. Pierre RAYMOND, nous a quittés le 1^{er} décembre. Secrétaire général de la Chambre pendant 16 ans et arbitre maritime depuis 1971, il avait été nommé Vice président en 2010. Son dévouement, sa grande rigueur et son honnêteté intellectuelle étaient appréciés de tous.

Pierre RAYMOND a rendu de grands services à la Chambre qui lui en est reconnaissante.

M. Jacques YOUNG, est décédé soudainement le 6 décembre. Il était un des pères fondateurs de notre Chambre en 1966. En retraite depuis plusieurs années, il était resté actif dans diverses associations et continuait de participer à la vie de la Chambre et à ses instances arbitrales. Nous garderons de lui le souvenir d'un homme chaleureux doté d'une grande expérience.

La Chambre s'associe à la peine de leurs familles.

Le web maritime Les cartes marines



- Le Portulan, "ancêtre" de la carte nautique : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Portulan> - <http://expositions.bnf.fr/ciel/catalan/> - <http://tinyurl.com/6onhkt>
- Recueil de centaines de cartes anciennes : <http://cartanciennes.free.fr/>
- L'ouvrage "Les cartographes & les nouveaux mondes", une superbe iconographie avec les cartographes normands de l'École hydrographique de Dieppe des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles .
- Pour feuilleter le livre : <http://tinyurl.com/6o6o77z>
- Pour le commander : <http://tinyurl.com/6e7hnxk>
- "The map room", un blog à explorer sur les cartes des plus anciennes aux plus modernes: <http://www.maproomblog.com/>
- Le SHOM (Service Hydrographique et Océanique de la Marine) : <http://www.shom.fr/>
- L'Organisation Hydrographique Internationale : <http://www.iho.int/srv1/>
- L'Association Cartographique Internationale : <http://icaci.org/>
- Le passage de la carte papier à la carte électronique :
- ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) : <http://www.ecdis.com/home.aspx>
- Dossiers édités par les P&I club The Standard et le UK Club pour comprendre la navigation du futur sous ECDIS: <http://tinyurl.com/6jwr3ck> & <http://tinyurl.com/6bb4vae>
- Le centre international des CEN regroupe des organisations hydrographiques nationales afin de promouvoir des conditions de navigation en mer plus sûres : <http://www.ic-enc.org/> & <http://tinyurl.com/yvb29o>
- La XVIII^{ème} conférence hydrographique internationale se tiendra à Monaco en avril 2012 : <http://tinyurl.com/68uucgh>
- Un blog plus généraliste www.bigmapblog.com/ avec des liens intéressants dans la rubrique "Other map resources".

Les armateurs grecs

Alain Genty - Président du Comité Ile de France de l'Institut Français de la Mer

Akti Miaouli ? Tous ceux qui ont exercé un métier dans les transports maritimes connaissent ce fameux quai du Pirée. Akti Miaouli abrite dans ses immeubles des centaines d'armateurs, des plus connus comme Louis Cruises ou Chandris, aux plus modestes, n'ayant quelquefois qu'un seul navire hors d'âge.

Des articles parus récemment dans la presse française, spécialisée ou non, semblaient s'étonner d'un avantage fiscal, paraissant pour certains extravagants. Extravagants ? Pas si sûr... (Notons au passage que ceux qui s'étonnent de cette situation sont rarement grecs).

Le fait de bénéficier de conditions particulières donne certainement un avantage important à ces heureux Hellènes.

Mais résumons : depuis des siècles, les Grecs ont toujours été armateurs ; le simple fait d'avoir à relier entre elles et avec le continent des centaines d'îles a favorisé la naissance de nombreuses sociétés d'armement, qui contrôlent plus de 15% de la flotte mondiale et 6% du PNB de leur pays. La majeure partie est déjà sortie du pavillon national.

Ce qui heurte certains, à l'heure où le pays se débat au milieu de difficultés financières sans précédent, c'est précisément le fait que les armateurs ne paient pas d'impôts sur les bénéfices réalisés par leurs activités à l'étranger ; ils sont seulement redevables d'une taxe au tonnage, pour autant que le navire soit enregistré en Grèce, ce qui n'est pas le cas pour plus de deux tiers de la flotte. Néanmoins, les armateurs paient quand même des impôts, au moins à titre personnel, et quand on détaille le nombre de personnes qui y échappent complètement, on aurait presque envie de les remercier...

Mauvais citoyens ? Il est bien certain que par rapport à d'autres, ils font figure de privilégiés. Mais, outre le fait qu'ils assurent la majeure partie du mécénat, ils emploient des dizaines de milliers de personnes et font tourner une part importante de l'économie. Les marins grecs et les employés du secteur maritime sont bien payés en comparaison du reste de la population, à l'exception toutefois de ceux qui travaillent sur les transbordeurs, d'où grèves à répétition, néfastes à l'économie.

Hypothèse d'école, on les assimile au régime général, que se passera-t-il ? Très simple : les armateurs mettront sous tiers pavillon la part de la flotte qui n'y est pas encore ; par définition, un bateau est un bien mobile, qu'on peut donc faire aller partout ... sauf en Grèce si besoin est, donc devenu insaisissable (un transfert de pavillon peut être fait en 24 heures). Résultat : de peu d'impôts, on passe à pas d'impôts du tout et un chômage supplémentaire conséquent, tant il est vrai que trop d'impôts tuent l'impôt. Il ne restera plus que le trafic inter-îles, trop indispensable pour être lourdement imposé.

Un transfert à l'étranger des armateurs grecs entraînerait dans son sillage une importante fraction de l'économie, à commencer par les banques et les chantiers, les emplois induits et une partie de l'immobilier.

Sans aller jusqu'aux avantages consentis à leurs homologues grecs, n'oublions pas que la plupart des armateurs de l'Union Européenne bénéficient également d'une taxe au tonnage et les Français du pavillon R.I.F, qui leur permet de pouvoir conserver des conditions à peu près concurrentielles. Une imposition plus sévère n'aurait sans doute pour effet que de vider Akti Miaouli, au grand bénéfice de Londres, qui abrite déjà une importante communauté d'armateurs. Les Grecs en général y perdraient sûrement, les critiques du système n'y gagneraient pas pour autant...

Préparation d'un navire pour charger une cargaison de vrac

Le nettoyage des cales, prévention de l'humidité, ventilation, mesurage de la cargaison et autres mesures

Dossier réalisé par l'UK P & I Club : <http://tinyurl.com/6ebh66r>

Documentation

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

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

http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_miscellanees.php



21/09 Commodityonline - Après avoir dépassé le Japon, l'Inde devient en 2011, la 3ème puissance économique mondiale après les USA et la Chine.

21/09 Lloyd's List - La Chine et l'Inde devraient consommer 1/3 des énergies mondiales en 2035.

22/09 Mer et Marine - Le groupe étatique chinois COSCO est aussi touché par la crise mondiale, il va fusionner ses trois filiales de vrac pour réaliser des économies d'échelle et des synergies.

23/09 Le Marin - "Deep water Horizon", le rapport final dénonce les manquements de BP <http://www.oilspillcommission.gov/final-report>

23/09 Tradewinds - Le 1er ministre russe Poutine souhaite que le passage du Nord-Est soit une alternative commerciale au Canal de Suez, il prévoit la construction de 3 nouveaux brise-glaces atomiques pour 2020.

26/09 Lloyd's List - Le Mozambique qui devrait devenir un exportateur de charbon important est décrit comme la dernière réserve mondiale de cette ressource encore inexploitée.

29/09 Asiasis - L'armement russe Sovcomflot aurait besoin de 20 nouveaux navires LNG pour couvrir les besoins de son champ gazier de Shtokman.

07/10 Tradewinds - Le gouvernement algérien étudie la possibilité de construire un nouveau terminal portuaire entre Alger et Ténès.

07/10 JMM - 350 conteneurs ont été perdus en mer annuellement lors d'accidents "mineurs". En comptant les catastrophes, le chiffre monte à 675 conteneurs en moyenne annuelle. Voir le guide pour charger et emporter dans les règles de l'art les conteneurs :

<http://www.marisec.org/industryguidance.pdf>

21/10 Lloyd's List - Les assureurs offrent jusqu'à 35% de ristournes aux armateurs qui

emploient des gardes armés à bord pour les navigations à hauts risques.

21/10 Le Marin - Certains bâtiments de guerre Indiens sont équipés de "canons acoustiques" de 150 décibels pour repousser les pirates, une arme non létale qui peut causer des dommages irréversibles à l'ouïe.

21/10 Mer et Marine - Les paquebots de Cunard sous pavillon britannique depuis sa création en 1838 vont être immatriculés aux Bermudes, diminution des coûts pour la Compagnie et possibilité aux passagers, comme sur d'autres compagnies, de se marier à bord.

28/10 Le Marin - La taille et la capacité des navires "jumbo porte-conteneurs" dits "Ultra Post Panamax" font que les cargaisons engendrent des valeurs assurables phénoménales.

11/11 Le Marin - Déjà fournisseur officiel d'une bonne partie de la planète en charbon et minerai de fer, l'Australie pourrait tripler sa production de gaz d'ici 5 ans et être en mesure d'exporter 70 millions de tonnes de GPL à l'horizon 2020.



Dans la nuit du 16 décembre, le cargo "TK Bremen" s'échoue sur la plage d'Etel après avoir quitté Lorient la veille par mauvais temps et essayé de s'abriter au nord de l'île de Groix. L'hélicoptère NH90 / Caïman marine de la B.A.N. de Lanvéoc-Poulmic assurera le sauvetage des 19 membres d'équipage. *Photo de Philip Plisson*.

<http://www.philip-plisson-blog.com/>

Voir aussi l'interview de Philippe Delebecque parue dans "Le Monde" du 23 décembre : <http://tinyurl.com/7m57ss3>

17/11 Lloyd's List - 70% des principaux cabinets juridiques britanniques devraient fusionner d'ici 2 à 3 ans.

18/11 JMM - Shanghai, plus grand port à conteneurs du monde avec 29 Millions d'EVP en 2010, devant Singapour (28,4M) et Hong Kong (23.5M)



*Le Président et l'équipe de
la Chambre
Vous présentent leurs
meilleurs vœux pour 2012*

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

24/11 L'Antenne - Costa Crociere est la 1ère compagnie de croisières à créer une entreprise à capitaux 100% étrangers en Chine sans avoir à recourir à un partenaire local chinois.

La collection complète
des Gazettes de la Chambre

tous les Tirés à part des articles parus
ainsi que des notes et communications
diverses dans la rubrique Miscellanées
sont disponibles gratuitement sur le site

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/index.php>

25/11 JMM - Pour éviter de voir prospérer "des sociétés de second rang", le BIMCO a décidé de proposer un contrat pour l'emploi d'hommes armés à bord des navires.

25/11 Shanghai Daily - Plusieurs banques européennes ayant réduit les financements des compagnies maritimes, celles-ci se tournent vers le marché chinois mais les banques locales sont encore loin du standard international.

28/11 Mer et Marine - Une loi russe organise le transit du passage du Nord-Est. Le droit de transit actuel s'élève à 5 dollars par tonne transportée.

29/11 Le Marin - C'est un armateur français, Christian Garin et sa société AK Marine qui a remporté le contrat de remise à flot du transport maritime irakien avec à la clé 11 navires neufs et une école de formation.



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.