

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 30 - Hiver 2012 / 2013

- | | | | | | |
|---|---|--|--|--|---|
| ● Editorial
Philippe Delebecque
Page 1 | ● Restitution anticipée par l'affrèteur à temps
Yves Tassel
Pages 2, 3 & 4 | ● Piraterie, paiement de la rançon
J-P Marcq
Page 5 | ● Contrat de construction de navires
J-F Cheneval
Pages 6 & 7 | ● Le "Jules Garnier II"
F Laffoucrière
Page 8 | ● Sentences récentes
Page 4 |
| | | | ● Web maritime
Page 7 | ● Marchés maritimes
L. Shuker Page 9 & 10 | ● Actualité de la Chambre & Revue de presse
Page 11 |

"Ne quid nimis"



Compétence judiciaire, reconnaissance et exécution des décisions en matière civile et commerciale. Refonte du règlement de l'Union européenne

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

Le Conseil de l'Union européenne a adopté le 6 décembre 2012 la refonte du règlement n° 44/2001 du 22 décembre concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Le nouveau règlement (cf. règl. (UE) 1215/2012 du Parlement et du Conseil du 12 déc. <http://goo.gl/o0FZu> & <http://goo.gl/MydPY>), s'appliquera deux ans après son entrée en vigueur, c'est-à-dire pas avant le 10 janvier 2015. Les praticiens ont donc un peu de temps devant eux pour en prendre connaissance et en mesurer la portée. Il convient cependant d'en dire d'ores et déjà quelques mots, car le nouveau règlement vient régler, notamment, une question importante largement débattue ces derniers temps qui était de savoir si le texte européen devait ou non rester totalement étranger aux instances arbitrales.

Même si elle ne se trouve pas dans le texte lui-même, mais simplement dans son préambule, la réponse est on ne peut plus claire et sans doute heureuse : le règlement sur la compétence des tribunaux et l'exécution des décisions de justice ne s'applique en aucune façon à l'arbitrage.

Une juridiction d'un Etat membre saisie d'une demande d'arbitrage peut donc continuer à renvoyer les parties à l'arbitrage, surseoir à statuer, mettre fin à l'instance ou, le plus souvent, examiner si la convention est manifestement nulle ou inapplicable, sans qu'elle n'ait à tenir compte des dispositions du règlement. De même, une décision rendue par une juridiction d'un Etat membre se prononçant, à titre principal ou à titre incident, sur la caducité ou sur le caractère inopérant ou inapplicable d'une clause d'arbitrage ne devrait pas être soumise aux règles de reconnaissance et d'exécution prévues par le règlement. Enfin, le règlement ne saurait s'appliquer à une action principale ou à une demande accessoire portant sur la constitution du tribunal arbitral, les compétences des arbitres, le déroulement de la

procédure ou toute autre difficulté. Il ne saurait davantage s'appliquer à une décision concernant l'annulation, la rectification, la reconnaissance ou l'exécution d'une sentence.

On se gardera bien entendu de déduire de ce cloisonnement entre les procédures étatiques et les procédures arbitrales un enseignement définitif. Le nouveau règlement ne permet pas de conclure à l'autonomie ni même à l'existence d'un ordre juridique arbitral. Tout au plus peut-on se demander si les innovations contenues dans le nouveau règlement ne vont pas, en creux, souligner certaines faiblesses de l'arbitrage. Mais rien n'est moins sûr.

Il est vrai qu'avec le nouveau texte une décision rendue dans un Etat membre et qui est exécutoire dans cet Etat membre jouit de la force exécutoire dans les autres Etats membres sans qu'une déclaration constatant la force exécutoire ne soit nécessaire. Autrement dit, l'exequatur est de droit, quitte pour la partie qui voudrait s'y opposer à agir en "refus d'exécution". Cette solution est très souple, mais pour autant le droit de l'arbitrage n'a rien à lui envier, car la Convention de New York qui, au demeurant, prime sur le règlement, donne parfaitement satisfaction. Il n'est pas douteux, non plus, que les nouvelles règles sur la litispendance internationale, en reconnaissant à la juridiction choisie par les parties, priorité pour décider de la validité de l'élection de *for*, renforcent très sensiblement l'efficacité des clauses de compétence. Mais, là encore, le droit de l'arbitrage connaît déjà une solution comparable à travers la fameuse règle "compétence- compétence".

Ne dissimulons pas, toutefois, une inquiétude. Le règlement prévoit en effet (cf. art. 54) que si une décision comporte une "injonction" qui est inconnue dans le droit de l'Etat membre requis, cette injonction doit être, autant que possible, "adaptée" à une "injonction" connue dans le droit de l'Etat membre "ayant des effets équivalents et poursuivant des objectifs et des intérêts similaires". Cette "adaptation" qui pourrait, *a priori*, concerner des injonctions que l'on croyait condamnées, est une nouvelle application de l'idée d'équivalence. N'est-elle pas de nature à ouvrir la porte à des appréciations discrétionnaires et surtout divergentes selon les Etats membres, contrairement à l'objectif d'harmonisation que le nouveau règlement est censé porter ?



La résiliation unilatérale du Contrat à Durée Déterminée. Application à la restitution anticipée du navire par l'affréteur à temps Droit français – Droit anglais

La récente décision anglaise *The Aquafaith* (2012) EWHC 1077 (Comm)

<http://goo.gl/zsmoT>

Yves TASSEL

Professeur émérite de l'Université de Nantes

Situation

Fait et droit - La révocation d'un contrat constitue un état de fait entraînant le plus souvent une réponse juridique. Celle-ci est délicate car la diversité des sortes de contrat et de révocation appelle des réponses variées.

Droit français

Durée déterminée ou indéterminée du contrat - La distinction majeure oppose le contrat à durée déterminée (CDD) et celui à durée indéterminée (CDI). Pour garantir la liberté des contractants et le maintien de la concurrence, le CDI est révocable unilatéralement, quitte à enserrer l'exercice de ce droit dans des formes protégeant la sécurité juridique dont le préavis est la plus nette expression. En revanche, il est de principe que le contrat à durée déterminée ne peut faire l'objet d'une révocation unilatérale. Mais ayant dit cela, on n'a pas dit grand-chose car le droit n'a que faire des dogmes. Alors, la principale distinction consiste à faire le partage entre la rupture unilatérale du contrat en présence d'un manquement de l'un des contractants à ses obligations et en l'absence d'un tel manquement.

Hors de toute faute - En l'absence d'un tel manquement, le droit de résilier unilatéralement un CDD résulte de la convention ou de la loi.

La clause de dédit ou de résiliation peut stipuler, au profit de l'un des contractants ou des deux, la faculté de se délier. La résiliation unilatérale constitue l'exercice d'un droit, solution satisfaisante dans certaines situations, notamment celles nées d'un CDD à exécution successive.

Les cas légaux de résiliation unilatérale, en nombre limité, correspondent à des situations particulières. Bénéficiaire de cette attention, le mandat, le dépôt, le bail d'immeuble et l'assurance. Les justifications en sont différentes. En matière de bail et d'assurance, on protège le contractant économiquement le plus faible. S'agissant du dépôt, l'idée est que le contrat est conclu dans l'intérêt du déposant. C'est le rapport de confiance, spécialement sa singularité, qui l'explique en matière de mandat.

En présence d'une faute - La résolution du contrat pour inexécution de ses obligations par l'un des contractants est prévue par le Code civil (Art.1184). La partie innocente a une option : poursuivre l'exécution forcée ou demander la résolution du contrat avec l'octroi de dommages-intérêts en réparation du préjudice causé par l'inexécution. Cependant, du fait de sa gravité (anéantissement rétroactif du contrat), la résolution doit être prononcée par le juge qui peut vérifier l'importance de l'inexécution et accorder un délai. En outre, cette résolution judiciaire accepte trois types de dérogations : la convention des contractants (clause résolutoire précitée), la résolution par déclaration unilatérale et la résolution aux risques et périls du créancier. Ces deux situations nous rapprochent du sujet étudié.

Résiliation par déclaration unilatérale - La loi déroge à l'article 1184 du Code civil dans des situations spécifiques. Ces dérogations légales, qui tirent les conséquences du comportement fautif du contractant, sont justifiées par un impératif de célérité particulier. Les contrats visés sont la vente, l'assurance, la prestation de services et le mandat.

Résiliation aux risques et périls du créancier - Contre l'article 1184, la jurisprudence a admis la résiliation unilatérale non judiciaire et sans disposition légale ou conventionnelle si l'intérêt d'un contractant la commande impérieusement. Ainsi, lorsque la relation contractuelle

implique un degré particulier d'entente ou de confiance, l'attitude particulièrement grave de l'une des parties peut expliquer que le contractant innocent prenne les devants et, sans attendre, mette un terme à l'exécution du contrat. Pareillement, en cas de péril imminent, si le maintien du contrat est susceptible de causer à l'autre partie un préjudice irréparable. La Cour de cassation a généralisé cette position : "la gravité du comportement d'une partie à un contrat peut justifier que l'autre partie y mette fin de façon unilatérale à ses risques et périls", "peu important que le contrat soit à durée déterminée ou indéterminée".

Récapitulation - La résiliation unilatérale, hors de toute faute contractuelle, est conventionnelle (clause de dédit ou de résiliation) ou légale (contrats de mandat, de dépôt, de bail d'immeuble et d'assurance). En présence d'une faute contractuelle, elle est judiciaire (principe général de l'article 1184 du Code civil), conventionnelle, légale (contrat de vente, d'assurance, de prestation de services et de mandat), ou faite aux risques et périls du créancier.

Actualité du sujet - La présentation du droit français méritait d'être faite car la raison de cette présentation est un nouvel arrêt anglais relatif à la difficile question de la restitution anticipée du navire par l'affréteur à temps.

Droit anglais

Durée du contrat d'affrètement à temps - Le contrat d'affrètement à temps est un contrat à durée déterminée. Généralement, celle-ci est assortie d'une marge de manœuvre (*leeway*). Par exemple, tel contrat conclu pour 60 mois autorise à ne restituer le navire qu'au terme du 61ème mois ou, au contraire, à le remettre au terme du 59ème mois. C'était le cas dans l'affaire du navire *Aquafaith* tranchée le 26 avril 2012 par le Juge Cooke de l'*English Commercial Court*.

NYPE engageant le navire *Aquafaith* - L'*Aquafaith* avait été laissé à l'affréteur par une charte-partie NYPE du 19 septembre 2006, pour une durée de 59-61 mois. Le contrat stipulait l'*explicit warranty* que le navire ne serait pas restitué avant la durée minimum de 59 mois.

Restitution anticipée du navire - Le 6 juillet 2011, l'affréteur dit qu'il restituerait le navire à l'issue de l'escale chinoise du voyage actuel du navire car il n'avait aucun engagement pour la durée minimale restante. La restitution était anticipée de 94 jours. Le fréteur la refusa et commença une procédure arbitrale le 25 juillet,

avant même la restitution, afin d'obtenir une sentence disant son droit de la refuser, de sorte que l'affréteur serait tenu de payer le loyer contractuel pour la durée de 94 jours dite ci-dessus.

Sentence arbitrale - L'arbitre, cependant, jugea que le fréteur devait reprendre le navire, le porter sur le marché de l'affrètement au voyage afin de limiter son préjudice et agir en dommages-intérêts compensatoires de la perte résultant de cette restitution anticipée.

Appel de la sentence - Le fréteur fit appel. Selon lui, l'arbitre avait commis trois erreurs de droit : (1) en considérant que le contrat d'affrètement à temps ne relevait pas du champ d'application de la règle édictée par le précédent *White and Carter v McGregor* (1962) ; (2) en disant qu'il n'avait pas d'intérêt légitime à refuser la restitution anticipée ; (3) en décidant qu'il ne pouvait poursuivre la continuation du contrat qu'en prouvant une hypothèse exceptionnelle.

Suite de l'article page 3

Suite de l'article de la page 2

Règle *White and Carter v McGregor* (1962) AC 413 – De ce précédent vient la règle générale du droit des contrats en la matière. Plutôt que de s'enfermer dans la position dogmatique selon laquelle l'exécution d'un CDD doit se faire sur la totalité de la durée convenue, la solution retenue a été de donner à la partie innocente une option : accepter la résiliation unilatérale et agir en justice pour obtenir une indemnité compensatoire de la perte en résultant ou la refuser et obliger le contractant à poursuivre l'exécution du contrat. Droit anglais et droit français ont donc la même position. Cependant, Lord Reid a assorti d'une exception ce droit d'option : si, dans telle situation, la partie innocente n'a aucun intérêt légitime à poursuivre la continuation du contrat, alors il doit accepter la restitution du navire, autrement dit la résiliation unilatérale du contrat d'affrètement. Cette règle a reçu plusieurs interprétations

***The Puerto Bruitago* (1976) 1 Lloyd's Rep.250** – La situation était d'une extrême particularité : le navire avait été restitué dans un état de non "réparabilité juridique" car les réparations auraient coûté 2 millions de dollars (américains) et la valeur du navire, après réparations, n'aurait été que de 1 million de dollars. Lord Denning a jugé que le droit d'option n'avait pas lieu de s'appliquer à cette situation car le demandeur devait "in all reason" (le contraire eût été totalement déraisonnable ?) accepter la restitution du navire dès lors que l'octroi de dommages-intérêts constituait un remède adéquat quelle que soit la perte subie. Ce faisant, le critère de l'obligation d'accepter la restitution anticipée se compliquait singulièrement car trois notions entraient désormais en ligne de compte : celle d'intérêt légitime à poursuivre la continuation de l'affrètement, celle de dommages-intérêts constitutifs d'un "remède adéquat" et celle d'"attitude déraisonnable" à la refuser. La question a été reprise.



Remorqueur en manoeuvre
116 x 89

***The Odenfeld* (1978) 2 Lloyd's Rep. 357** – La restitution du navire était anticipée d'une durée (très longue !) de 6 années et demie. Le Juge Kerr a considéré que le précédent *Puerto Bruitago* relevait d'une circonstance de fait extrême et a rejeté la prétention de l'affréteur selon laquelle le fréteur n'avait pas le droit de poursuivre l'exécution de l'affrètement. Selon lui, l'entrave apportée au droit d'option n'était applicable qu'aux situations extrêmes : celles dans lesquelles l'octroi de dommages-intérêts constituerait un remède adéquat et dans lesquelles le choix de poursuivre l'exécution du contrat serait "totalement déraisonnable". Parmi les données qui militeraient en faveur du fréteur, il a retenu la liberté de l'affréteur de contracter des sous-affrètements et la difficulté que le fréteur rencontrerait à établir l'existence de sa perte. Enfin, il a rejeté l'argument de l'affréteur selon lequel le degré de coopération entre les contractants requis par l'exécution d'une charte-partie avec dépossession du navire (*charter with demise*, équivalent à un affrètement coque-nue) ou d'une charte-partie à temps rendait inapplicable le droit d'option édictée par *White and Carter*.

***The Alaskan Trader* (n° 2) (1984) 1 All ER 129** - L'obligation d'accepter la restitution anticipée du navire fut en revanche appliquée ici. Le navire, remis en décembre 1979, avait été affrété pour une durée de 24 mois. Dix mois plus tard, il fut victime d'un sévère bris de machine dont il était établi que la réparation prendrait plusieurs mois. L'affréteur fit savoir qu'il n'avait plus besoin du navire mais, malgré tout, le fréteur fit faire les réparations qui prirent fin en avril 1981. A cette date, 16 mois après le début du contrat, l'affréteur refusa de donner une quelconque instruction au capitaine du navire et dit qu'il considérait que le contrat avait pris fin. Le fréteur refusa de considérer cette attitude comme équivalant à une résiliation anticipée et continua, jusqu'au terme de l'affrètement, de tenir le navire à la disposition de l'affréteur, muni d'un équipage au complet et prêt à naviguer. Le navire fut alors vendu pour être démolé. L'affréteur paya son loyer tout en se réservant le droit de contester, puis agit en justice pour en obtenir le remboursement au motif que le fréteur aurait dû accepter la résiliation du contrat et agir en dommages-intérêts compensatoires de la perte subie.

L'arbitre jugea que le fréteur n'était pas tenu d'accepter la résiliation en octobre 1980 mais qu'il devait le faire en avril 1981 car, à ce moment-là, le refus irrévocable de l'affréteur d'accepter le navire exprimait clairement que la charte-partie était "morte". Il considéra que le fréteur

n'avait pas d'intérêt légitime à "enfermer l'affréteur dans le contrat" plutôt qu'à agir en dommages-intérêts, rejetant plusieurs arguments du fréteur fondés sur les exigences de sa banque, la difficulté à établir la perte subie et la difficulté à trouver un autre emploi pour le navire. Le Juge Lloyd confirma la sentence.

Cependant, un autre argument fut invoqué au bénéfice de l'affréteur, selon lequel une charte-partie à temps est un contrat qui exige un tel degré de coopération entre les contractants qu'il est de la nature d'un contrat de services, contrat dont la résiliation peut seulement donner droit à une compensation pécuniaire. L'idée est que, au même titre qu'un salarié injustement renvoyé par son maître, le fréteur ne peut pas réclamer le prix du contrat en se tenant à la disposition de l'affréteur mais est contraint à demander des dommages-intérêts. Le Juge Lloyd dit, *obiter dictum*, qu'il y avait beaucoup de choses à dire à ce propos.

***The Dynamic* (2003) 2 Lloyd's Rep. 693** – Sur le fondement de *The Odenfeld*, le Juge Simon jugea que l'entrave mise au droit d'option du fréteur ne s'appliquait qu'aux hypothèses extrêmes dans lesquelles les dommages-intérêts constitueraient un remède adéquat et où le choix de maintenir le contrat aurait été déraisonnable, déclarant, en revanche, que l'adjectif "totalement" dans l'expression "totalement déraisonnable" n'ajoutait rien au critère à retenir.

Synthèse – L'option accordée au fréteur par *White and Carter v McGregor* est écartée et la restitution anticipée du navire doit être acceptée : si l'octroi de dommages-intérêts constitue, dans des situations extrêmes, un remède adéquat à ladite restitution ; si le choix de maintenir le contrat est "déraisonnable" ou "totalement déraisonnable"; et, peut-être, si le contrat exige une coopération des deux contractants (*The Alaskan Trader*, mais en sens contraire *The Odenfeld*).

Dans *The Aquafaiith*, l'arbitre avait jugé que le contrat d'affrètement à temps sortait du champ d'application de la règle *White and Carter v McGregor*, que le fréteur n'avait pas d'intérêt légitime à refuser la restitution anticipée du

navire, et qu'il ne pouvait poursuivre la continuation du contrat qu'à la condition de prouver l'existence d'une hypothèse exceptionnelle.

Sur appel, le Juge Cooke a infirmé la sentence. L'arrêt présente deux intérêts : le premier se rapporte à la question de la coopération dans l'exécution d'une charte-partie à temps et le second aux deux éléments de fait que sont l'hypothèse exceptionnelle et l'intérêt légitime susceptibles de mettre en échec le droit d'option du fréteur.

Charte-partie à temps et coopération du fréteur et de l'affréteur - Le Juge Cooke s'est d'abord demandé si l'arbitre avait eu raison ou tort d'écarter l'application de la règle *White and Carter v McGregor* au motif qu'elle ne s'applique pas au contrat nécessitant une attitude active et permanente de la partie qui veut résilier unilatéralement.

Selon lui, la question simple était celle-ci : le fréteur peut-il réclamer le paiement du loyer à l'affréteur sans aucune nécessité que l'affréteur accomplisse une quelconque obligation née de la charte-partie ? Sa réponse a été affirmative, observant que si l'affréteur refusait de donner une quelconque instruction au capitaine, le navire demeurerait simplement à l'endroit où il se trouvait, certes en attente d'instructions mais gagnant son loyer. Allant au-delà, il a dit que, même si l'affréteur refusait de payer pour les soutes qui viendraient à manquer tandis que le navire serait en attente d'instructions, le fréteur pourrait en fournir et en débiter l'affréteur. Au final, il a estimé que le gain du loyer, après la restitution prétendue du navire, n'était en aucune façon dépendant d'une quelconque exécution de ses obligations par l'affréteur.

Le juge Cooke a considéré que cette réponse était indépendante du fait que le contrat d'affrètement soit un contrat de services car la relation du fréteur avec l'affréteur n'est en rien dépendante d'un lien particulier d'ordre psychologique, matériel ou physique. A ce propos, il a expressément dit qu'il fallait distinguer entre une charte-partie avec dépossession du navire (*charter with demise*, équivalent à un affrètement coque-nue) et une charte-partie à temps.

Il a conclu que l'arbitre avait commis une erreur de droit en jugeant que la règle *White and Carter v McGregor* ne s'appliquait pas à la charte-partie à temps. Ne serait-ce que sur ce point, le cas *Aquafaiith* présente un important intérêt. Il est rehaussé par le développement relatif au second point fondé sur les deux éléments de fait que sont l'hypothèse exceptionnelle et l'intérêt légitime susceptibles de mettre à l'écart le droit d'option du fréteur.

Suite de l'article page 4

Hypothèse exceptionnelle et intérêt légitime susceptibles de mettre en échec le droit d'option du fréteur - Selon le Juge Cooke, l'arbitre a interprété les précédents comme signifiant que la partie innocente n'a pas d'intérêt légitime à poursuivre l'exécution du contrat si l'octroi de dommages-intérêts constitue un remède adéquat et que son insistance à maintenir le contrat peut être jugée "totalement déraisonnable" ou "extrêmement déraisonnable", voire même, selon ses propres mots, "perverse". Ce faisant, l'arbitre a commis l'erreur de ne pas partir du principe énoncé par *The Dynamic* qui aurait dû le conduire à se poser la question de savoir si le refus du fréteur d'accepter la restitution du navire se situait "au-delà de toute raison" et si l'affréteur avait prouvé que le fréteur n'avait pas d'intérêt légitime à maintenir le contrat en établissant la présence d'une hypothèse extrême dans laquelle les dommages-intérêts constituaient un remède adéquat et où l'option de maintenir le contrat aurait été si déraisonnable (ou "pervers") que le fréteur ne devrait pas être autorisé à le faire. Il aurait aussi recherché si le maintien du contrat n'apportait aucun avantage au fréteur, petit ou non, par rapport à la perte subie par l'affréteur. Le Juge a conclu qu'au regard des circonstances de fait présentées, l'arbitre avait eu raison de juger qu'il n'y avait rien d'exceptionnel, d'extrême ou d'inusuel dans la situation en jeu. Le nœud de l'erreur de l'arbitre avait été de considérer que ce facteur devait jouer au profit de l'affréteur au lieu de le faire jouer au profit du fréteur. Il a donc admis l'appel.

Synthèse du cas *Aquafaith* - *The Aquafaith* confirme la prise en compte du critère tiré de la coopération entre les contractants pour dire que ce critère ne doit être retenu que dans le cas d'une charte-partie avec dépossession (*with demise*) mais non en présence d'une charte-partie à temps. Sur ce point, il complète *The Alaskan Trader* et *The Odenfeld*. Par ailleurs, il affirme que le gain du loyer ne nécessite aucune coopération entre le fréteur et l'affréteur. Enfin, s'agissant de l'hypothèse exceptionnelle, *The Aquafaith* dit que c'est à l'affréteur de rapporter la preuve à la fois de l'hypothèse exceptionnelle et de l'absence d'intérêt légitime à refuser la restitution du navire. Cette position convient d'autant plus que, souvent, le litige naît d'une évolution des taux de fret qui ne peut, en elle-même, constituer une hypothèse exceptionnelle.

Conclusion

Parenté du droit français et du droit anglais - Le droit anglais et le droit français sont, en réponse à cette délicate situation juridique, très proches. Ils contiennent le même droit d'option. Ils réservent un effet certain à l'existence d'un lien particulier de coopération ou de confiance. Ils englobent également la notion d'hypothèse exceptionnelle susceptible de justifier la mise à l'écart du droit d'option de la partie innocente. Et, semblablement, est maintenue une légitime rigueur en faveur de la possibilité de poursuivre l'exécution du contrat.

Légitime rigueur - Au total, on peut conclure que la résiliation unilatérale du contrat à durée déterminée et son application à la restitution anticipée du navire par l'affréteur, en tant qu'elle met à l'écart la règle majeure selon laquelle un contrat à durée déterminée doit être exécuté jusqu'à la survenance de son terme, demeure, en droit positif, une solution exceptionnelle qui fait peser sur l'affréteur la charge de prouver que, eu égard au caractère exceptionnel, extrême ou inusuel de la situation en jeu, la poursuite de l'exécution du contrat doit être refusée parce que l'octroi de dommages-intérêts constitue un remède adéquat à la révocation prématurée du lien juridique volontaire parce que contractuel.

N°1196 - 2ème degré - C/P Gencon - Mouille par eau de mer d'une cargaison d'engrais - Assureurs subrogés - Obligation du réceptionnaire de minimiser son préjudice - Responsabilité de l'armateur (oui).

Le défaut d'étanchéité des panneaux de cale à l'origine de la mouille par eau de mer rend l'armateur responsable des dommages à la cargaison. Même si la marchandise avait conservé ses caractéristiques chimiques, son aspect motté la rendait impropre à l'épandage ce qui a entraîné une dépréciation de sa valeur commerciale. La vente en sauvetage dont le principe avait été accepté par le P and I de l'armateur sert de base à l'indemnisation due par celui-ci, déduction faite d'un pourcentage au titre de l'aggravation des dommages due à un entreposage défectueux par le destinataire.

N°1197 - C/P Synacomex - Innavigabilité sur le plan administratif et réglementaire - Défaut d'assurance - Défaut d'entretien - Défaut de documentation à bord - Saisie et vente du navire.

Le devoir de l'armateur de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité ne se limite pas aux domaines nautiques et techniques mais comprend également les aspects administratifs et réglementaires. Les infractions constatées par les autorités portuaires où le navire a été saisi n'ont laissé aucun doute sur le fait que l'état d'innavigabilité préexistait au début du voyage. Les différentes causes qui ont abouti aux retards successifs puis à l'interruption définitive du voyage et à la vente forcée du navire relèvent de la responsabilité exclusive de l'armateur. L'affréteur qui a dû se substituer à l'armateur pour payer les dépenses auxquelles celui-ci n'a pu faire face doit être remboursé intégralement des sommes avancées.

N°1198 - C/P Baltimore Form C - Chargement de blé à Baton Rouge - Conditions FIO -Opération de déballastage anormalement longue - Application des conditions du terminal.

En fixant son navire pour charger du grain au Mississippi où il est d'usage que tous les terminaux imposent des tarifs et des conditions de chargement, l'armateur ne pouvait prétendre ignorer les conditions d'utilisation du quai et doit donc supporter, en raison de la lenteur du déballastage, les frais de retard facturés par le terminal. Cependant, les frais de mouvement du navire - ayant dû quitter le quai après que le manutentionnaire eut coupé les amarres pour l'obliger à partir, avant de pouvoir y revenir pour compléter le chargement - qui s'apparentent à l'utilisation d'un deuxième quai non prévu à la charte-partie, sont mis à la charge de l'affréteur.

N°1199 - C/P Synacomex 90 - Cargaison de tourteaux de soja d'Argentine déchargée en Algérie - Manquants constatés après pesée sur bascule du port - Responsabilité du navire (non) - Indemnisation de l'armateur disposant pour le montant payé au titre de l'Inter Club Agreement.

En vertu de la clause 5 de la charte-partie qui énonce que le déchargement s'opère aux frais et risques du réceptionnaire et de l'affréteur, le fréteur ne peut être tenu pour responsable des manquants résultant des rotations des camions entre le quai de déchargement et la bascule du port. L'affréteur doit donc indemniser le fréteur au voyage, affréteur à temps du navire, de ce qu'il a dû payer à l'armateur propriétaire, au titre de l'Inter Club Agreement contenu dans la charte-partie à temps, en raison du montant que l'armateur avait lui-même dû verser à l'assureur du réceptionnaire qui avait obtenu une garantie sous menace de saisie du navire.



Ne quid nimis : "Juste ce qu'il faut"

L'excès en tout est un défaut

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

<http://tinyurl.com/b85mq65>

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

Piraterie

Païement de la rançon, Aggravation du risque pour les assureurs maritimes

Jean Patrick Marcq

Arbitre maritime

Assurance transports

Nouveau "Package Police Corps"

Le nouveau "Package Police Corps" conserve les solutions des polices françaises antérieures, les simplifie et les enrichit. En version anglaise et française, il s'adresse aux propriétaires et exploitants de navires maritimes de commerce dans le monde entier. Outre les avaries au navire lui-même, la police "corps" couvre les dommages aux tiers comme l'abordage avec un autre navire ou heurt avec un objet fixe ou flottant. Innovation de ce package, la piraterie est garantie dans le cadre des conditions "Risques de guerre". Autre point novateur, les conditions "Pertes financières", permettent à l'armateur de se prémunir contre ses pertes de revenus à la suite d'un événement entrant dans le champ d'application de la police "corps" ou des conditions "Risques de guerre".

L'antenne 25 octobre 2012

Présenté par la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurances)

<http://www.ffsa.fr>

Les Spécimens de Polices en français et en anglais :

<http://tinyurl.com/9rrhr2w>

Présentation des nouveautés et améliorations (avec clause d'arbitrage à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris)

<http://tinyurl.com/9gp33sp>

Les conventions spéciales contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés

<http://tinyurl.com/8fxokaw>

Les conventions spéciales pour l'assurance des pertes financières du navire de commerce

<http://tinyurl.com/9tvenpa>

Les faits

Le navire citernier *Bunga Melati Dua*, transportant un dérivé de l'huile de palme sous forme de biodiesel, pendant son voyage de Sumatra à Rotterdam avait été détourné dans le golfe d'Aden le 19 août 2008 par des pirates somaliens. Lors de l'attaque, un membre de l'équipage (29 Malais et 10 Philippins) avait été tué. Les négociations entre le propriétaire du navire et les pirates durèrent 6 semaines, puisque le navire ne fut libéré que le 29 septembre et après un réapprovisionnement en soutes à Mombasa, il put rallier sa destination finale Rotterdam où la cargaison fut vendue avec une large dépréciation.

"Constructive total loss" ou "Actual total loss"

La société *Masefield* propriétaire de 2 lots d'une valeur de 13 millions de dollars ne recouvra que 6 millions de dollars lors de la vente du produit à Rotterdam et assigna son assureur Faculté *Amlin* devant la Haute Cour de Justice de Londres en demandant que cette perte soit requalifiée en "constructive total loss" équivalent du règlement en délaissement français malgré le fait que la marchandise a été sauvée du fait du versement d'une rançon et non en "actual total loss" perte totale effective qui prend en compte la valeur des choses sauvées.

Fondements de la réclamation

Les requérants basaient leur demande sur l'article 57 du *Marine Insurance Act* de 1906 en soutenant qu'ils avaient été dépossédés de leur marchandise de manière "irréversible" en dépit de la récupération finale et sur l'article 60 soutenant qu'il y avait délaissement parce que la perte totale effective paraissait être inévitable. De surcroît, ils demandaient que le fait de restituer le navire et sa cargaison par le versement d'une rançon soit ignoré, parce que le paiement de la rançon, bien que n'étant pas illégal au regard du droit anglais, était contraire à l'ordre public.

Position de la Haute cour et de la Cour d'appel

La Haute Cour réfuta ces arguments tout comme la Cour d'appel dans son arrêt du 26 Janvier 2011.

Estimant que, d'une part, il n'y avait pas eu de privation irréparable au sens de l'article 57 et que la cargaison n'avait pas été abandonnée au sens de l'article 60 du *Marine Insurance Act* car "les armateurs et les propriétaires de la cargaison avaient eu l'espoir et la ferme intention de récupérer leurs biens".

Dans le même arrêt, un point important a été rappelé par la Cour d'appel concernant le paiement de la rançon, les juges ont indiqué que le paiement de la rançon n'était pas illégal au regard du droit anglais ni contraire à l'ordre public. Si le versement de la rançon n'est pas trop moral en soi, il devient une nécessité d'ordre public pour préserver la vie humaine et les biens. Les juges vont même plus loin en précisant que l'armateur n'a pas le choix, il se doit de verser une rançon pour préserver la vie des personnes embarquées ce qui va à l'encontre de la résolution 1897 du conseil de sécurité des Nations Unies du 30 novembre 2009*.

* "Le conseil de sécurité ... exprime de nouveau son inquiétude au sujet des observations que le Groupe de contrôle sur la Somalie a formulées dans son rapport du 20 novembre 2008 (S/2008/769, p. 58), selon lesquelles le versement de rançons de plus en plus élevées aux pirates et le non-respect de l'embargo sur les armes imposé par la résolution 733 (1992) encouragent la piraterie au large des côtes somaliennes, et demande à tous les États de coopérer pleinement avec le Groupe de contrôle sur la Somalie".

Outre l'intérêt du débat entre une "constructive total loss" et une "actual total loss", l'arrêt de la Cour d'appel de Londres (*Masefield / Amlin* du 26 Janvier 2011) confirme la légalité (au Royaume Uni) du paiement de la rançon à un moment où des voix au niveau international s'élèvent contre leur paiement qui encouragerait les demandes de rançon de plus en plus élevées. Il nous permet de se poser la question d'une aggravation du risque pour les assureurs maritimes.

En effet, les frais de négociation et le paiement de la rançon sont versés par des assureurs spécialisés dénommés "Kidnap & Ransom" qui n'ont pas de lien direct avec les assureurs maritimes et jusqu'à présent n'ont jamais songé à effectuer des recours envers les assureurs corps et surtout les assureurs facultés principaux bénéficiaires du versement de la rançon, même si le paiement de la rançon est admis au titre des frais exposés en avarie commune.

Face au risque de piraterie, la mise en place de nouvelles formules de garanties principalement sur le marché de Londres entre les assureurs corps de navire, assureurs RC affrêteurs, assureurs facultés et assureurs va certainement développer des relations nouvelles entre ces assureurs. Les assureurs "Kidnap & Ransom" seront tentés d'effectuer des recours envers les assureurs maritimes bénéficiaires de la libération des biens par le paiement de la rançon, d'où une augmentation du risque jusqu'à présent non prise en compte pour ces assureurs.



Lumières maritimes
100 x 100

La communauté internationale doit désormais choisir entre différentes options destinées à contenir la menace pirate.

A lire la publication de M. Hugues Eudeline, "Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante" ©, Paris, Ifri, novembre 2012, "Focus stratégique", n° 40 : <http://goo.gl/VsWu7>

Quelques réflexions sur le contrat de construction de navires

Jean François Cheneval

Directeur Juridique Chantiers Navals STX France

Arbitre maritime

Un contrat atypique ?

Le contrat de construction de navire porte en lui-même un caractère énigmatique.

S'agit-il d'un contrat complexe dont les conditions de mise en oeuvre échapperaient à l'ordre économique habituel ? S'agit-il d'un contrat d'entreprise comme en connaissent les marchés de réalisation de grands équipements terrestres, tels que des ouvrages d'art ou des grands équipements industriels ?

Ces interrogations trouvent leur raison d'être dans ce que l'on perçoit de l'importance des travaux à réaliser pour construire un grand navire marchand ou plus encore un navire de croisière.

On devine, par ailleurs, que l'armateur ou du moins celui pour le compte duquel le navire est construit aura des exigences propres sur les caractéristiques du navire dont il sera l'exploitant.

Le chantier naval ne serait-il donc qu'un exécutant qui mettrait ses capacités de travail et son savoir-faire au service de l'armateur qui serait en fait le maître d'ouvrage et assurerait, de surcroît, une part de maîtrise d'œuvre ?

Outre de disposer d'un outil propre à la construction de navires, le chantier naval est celui qui dispose, en premier lieu, du savoir-faire et de l'expérience pour calculer la flottabilité et le déplacement de la coque dont il aura déterminé le poids et les volumes, au regard des besoins de charge et de vitesse exprimés par l'armateur.

Même s'il est vrai que de grands armateurs disposent eux-mêmes de capacités d'études qui leur permettent de préciser leurs besoins, le chantier naval reste seul responsable d'étudier un navire apte à assurer les exigences requises.

La confusion que certains chantiers navals avaient tenté d'introduire dans la capacité des uns et des autres à détecter des insuffisances éventuelles de conception a été levée depuis longtemps par les tribunaux. Le chantier naval est un spécialiste de la construction de navires, l'armateur étant un spécialiste du transport. Jamais, le chantier naval ne pourra donc rejeter sur l'armateur ses carences éventuelles dans la construction en prétendant que l'armateur avait tout autant que lui les moyens de les détecter.

Une telle rigueur, dans l'appréciation, peut surprendre quand on sait que l'armateur qui commande un grand navire marchand ou un navire de croisière, va détacher sur le chantier une équipe pour superviser les travaux, tout le temps de la construction. Et les représentants de l'armateur ne se priveront pas pour faire des remarques sur ce qu'ils considèrent comme des insuffisances ou des anomalies. Ils exigeront même que soient portés à leurs connaissances tous les désordres que le chantier pourrait constater sur ses propres travaux ou les équipements de ses fournisseurs.

Malgré cela, les tribunaux ont tranché et le contrat de construction de navires est qualifié de vente, ce qui impose au chantier naval une obligation de résultat sans qu'il puisse s'abriter derrière telle ou telle spécification qui lui aurait été imposée.

La règle est posée. Le chantier naval est le spécialiste de la construction navale ; dès lors son savoir-faire le hisse à un niveau de discernement et d'appréciation qui ne pourra jamais être celui de l'armateur.

Que l'armateur lui ait imposé la marque des principaux équipementiers, voire même le type de moteurs de propulsion ou autre n'y changera rien. En sa qualité de vendeur, il se doit de s'assurer que les travaux et équipements réalisés et fournis sont aptes à leur usage pour lequel l'armateur destine le navire sur lequel ils sont installés. Le chantier, s'il suspecte tel ou tel équipement n'aura d'autre porte de sortie que de refuser d'exécuter le contrat puisque des réserves sur la qualité de l'équipement, outre qu'elles n'auraient aucune portée sans avoir été précisées, démontreraient qu'il a commandé et installé l'équipement suspect en connaissance de cause.

La prise en compte d'un savoir-faire.

Le chantier naval assumera d'autant plus cette responsabilité que c'est elle qui fonde sa légitimité et sa réputation. Le choix du chantier naval par l'armateur sera déterminé par sa capacité à faire le navire dont les caractéristiques souhaitées constitueront parfois un défi technique et industriel. Comment concilier, en effet, le souci des armateurs de vouloir des navires de plus en plus grands avec leur souci de réduire la consommation d'énergie ? Comment concilier un nombre de passagers toujours plus élevé avec les soucis environnementaux qui imposent de ne pas rejeter n'importe où les déchets naturellement engendrés par la vie à bord ?

De la même manière, les exigences en matière de délai seront d'autant plus fortes que l'armateur aura déjà programmé les rotations de ses navires s'ils sont marchands ou les croisières, s'il s'agit de navires à passagers.

La confiance dans le chantier pour respecter la durée de fabrication promise et les dates de livraison seront des éléments cruciaux.

Cette exigence constituera un autre défi majeur pour le chantier naval car s'il veut respecter les engagements donnés à l'armateur, il lui faudra respecter le planning qu'il s'est lui-même fixé pour l'approvisionnement des équipements et les principales phases de construction.

La taille des navires imposera par exemple de respecter des hauteurs de marées si l'on veut permettre la mise à flot du navire à la période prévue au planning ou sortir le navire des formes de construction pour réaliser des essais en mer. De la même manière, le cadencement des livraisons sera effectué en tenant compte de l'intégration à bord des équipements. On n'attendra pas que la construction de la coque soit terminée pour intégrer les moteurs de propulsion. Il est donc impératif que le fabricant puisse les livrer de manière à ce que le chantier naval puisse les poser dans les premiers blocs du navire. Les contraintes seront les mêmes si le chantier naval a décidé de faire réaliser un sous-ensemble du navire dans un pays étranger. L'acheminement du ou des blocs pourra se faire par barge ou flottage et nécessitera que les conditions d'environnement

aient été bien prises en compte.

Les assureurs se montreront sur ce plan des soutiens efficaces car ils auront à cœur de vérifier le risque assuré en envoyant sur place des contrôleurs techniques.

Une contrainte à l'anticipation.

Si la capacité du chantier dans ce que l'on appelle l'ordonnancement des tâches est fondamentale pour le respect du planning, les hésitations ou les retards de l'armateur à permettre la prise d'effet du contrat seront déterminants dans le respect de ce calendrier.

C'est ainsi qu'en règle générale, la prise d'effet du contrat de construction sera déterminée par l'approbation du contrat par les conseils d'administration respectifs et surtout l'obtention d'un financement. Celui-ci malheureusement peut se faire attendre et laisser craindre au chantier que la prise d'effet du contrat sera différée.

Le chantier devra-t-il attendre d'être certain que le contrat prenne effet pour commencer ou poursuivre les études préalables à la construction au risque de ne plus pouvoir respecter le planning qu'il a lui-même fixé ?

Suite de l'article p. 7



La touche bleue
97 x 130



Les chantiers navals

Un chantier naval est l'endroit où sont construits et réparés les navires et bateaux. Les chantiers navals ont évolué dans le temps depuis la forme la plus simple, un coin de plage où sont évidés les troncs pour faire une barque, jusqu'aux usines modernes, où sont assemblés les paquebots et autres superpétroliers (wikipedia).

● La liste et l'emplacement des principaux chantiers navals à travers le monde :

<http://www.shipyards.gr/>
<http://goo.gl/X7qTh>

● Quelques chantiers français :

- STX : <http://goo.gl/LZYe1>
- La Ciotat : <http://goo.gl/DhbBe>
- Piriou : <http://piriou.com/>
- DCNS : <http://fr.dcnsgroup.com/>

● Liste des navires construits aux Chantiers de l'Atlantique de 1864 à 2012 :

<http://goo.gl/8OY2j>

● Les associations de chantiers navals :

Europe : <http://www.cesa.eu/>
France (GICAN) : <http://www.gican.asso.fr/>
Royaume Uni : <http://www.ssa.org.uk>
Danemark : <http://goo.gl/HOoql>
Pays Bas : <http://www.shipbuilding.nl/>
Espagne : <http://goo.gl/qWAeC>
USA : <https://shipbuilders.org/>
Japon : <http://www.sajn.or.jp/e/>
Corée : <http://goo.gl/gfUFh>

● Histoire du "baptême" d'un navire et son lancement : <http://goo.gl/8xx6X>

● Vidéos :

- Lancement traditionnel par glissement :

<http://goo.gl/JTvkz>

- Technologie de lancement sur coussins d'air :

<http://goo.gl/iY5VI>

- Mise à l'eau d'un navire de croisière depuis sa cale sèche de construction par le chantier Meyerwerft Papenburg :

<http://goo.gl/QD8ow>

- Lancement par le travers :

<http://goo.gl/DxBAJ>

- Cérémonie de lancement d'un navire au Japon : <http://goo.gl/7gblh>

- Le paquebot italien "Principessa Jolanda" qui chavira en 1907 lors de son lancement :

<http://goo.gl/gAv8J>

- Lancement du "France" le 11 mai 1960 et le discours du Général de Gaulle :

<http://goo.gl/dY4yn>

● L'actualité des chantiers navals :

- En anglais : <http://goo.gl/eYhI5>
- En français : <http://goo.gl/iYGSP>

● Quelques récents articles de presse :

- 45% des chantiers navals n'ont pas de commande après 2012 : <http://goo.gl/IW9S7>

- La Chine veut devenir le leader mondial de la construction navale : <http://goo.gl/K1VVZ>

● Architectes navals :

IFAN : <http://www.ifan.fr/>
SNAME : <http://www.sname.org/Home/>
RINA : <http://www.rina.org.uk/>

Suite de l'article de la page 6

En fait, le chantier n'attendra pas la signature du contrat et moins encore sa prise d'effet pour commencer les études. Ce choix est le seul qui lui garantisse de pouvoir réaliser la construction dans le délai prévu. Les pénalités prévues dans les contrats de construction sont sur ce point dissuasives même si parfois l'armateur accepte de ne pas sanctionner les premiers jours de décalage. S'il arrive que le contrat ne prenne pas effet, le chantier conservera pour lui le coût des études réalisées.

Au-delà de la nécessaire rencontre des volontés de l'armateur et du chantier naval sur les caractéristiques du navire et ses conditions de livraison, le chantier devra gérer ou coordonner les dizaines, voire centaines d'entrepreneurs et de fournisseurs sans lesquels le navire n'existerait pas.

Ce savoir faire est essentiel et constitue encore un atout majeur pour les chantiers européens en matière de constructions de paquebots.

Une capacité à maîtriser le temps.

La livraison à la date convenue d'un grand navire, et plus encore un navire de croisière, impose une maîtrise absolue du temps depuis la découpe de la première tôle, la mise dans la forme de construction du premier bloc, jusqu'à la procédure qui aboutira à la recette du navire.

Le chantier est sur ce point, un maître d'œuvre rigoureux qui impose lui-même à chacune des entreprises intervenant sur le navire le cadencement de ses tâches en considération des autres entreprises qui interviendront en même temps à son voisinage.

A la différence des travaux de bâtiment sur lesquels casser n'est pas un obstacle majeur, l'intervention sur un ouvrage en acier exclut quasiment tout aléa excessif de coordination.

Cette situation sera souvent une source de conflit à bord du navire, le travail dans le même temps de plusieurs entreprises ne permettant pas une identification aisée de celui à qui l'on imputerait la cause d'un retard ou d'une désorganisation.

Au risque de fausser les relations contractuelles, le chantier n'hésitera pas à se substituer à tel ou tel intervenant si son organisation ou la qualité de ses travaux lui paraît constituer un risque à terme. Les conditions contractuelles négociées avec les entreprises permettront cette mesure d'urgence qui imposera qu'un état des lieux précis ait été fait à bord du navire sur l'avancement réel des travaux incriminés.

Un effort à l'adaptation permanente.

Il peut malheureusement arriver que le déroulement des travaux soit remis en question par un événement majeur tel qu'un incendie ou un dégât d'eau. Si l'incendie à bord d'un navire en construction constitue la source principale de dommages, les ruptures accidentelles de canalisations constituent un risque dont les conséquences peuvent être désastreuses si elles surviennent à un moment où les aménagements du navire sont terminés.

C'est face à de telles situations que le chantier fera la preuve de sa capacité à se mobiliser en recherchant les solutions les plus efficaces pour remettre le navire dans son état d'origine en limitant autant que faire se peut les conséquences sur le délai de fabrication.

En dehors de ces situations aléatoires sinon exceptionnelles, le chantier aura à faire face tout le temps de la construction aux demandes successives de l'armateur de modifier ou du moins d'améliorer le navire. C'est en effet, au fur et à mesure de sa construction, que l'armateur va mesurer l'opportunité de ses choix, notamment dans le domaine des aménagements sur les navires de croisière, plus particulièrement les espaces publics. Ce sont, en effet, ces zones du navire qui donneront la marque de l'armateur à la clientèle.

Les contrats prévoient la possibilité de modifier les plans et les spécifications du navire. Encore faut-il que ces modifications ne compromettent pas la durée prévue des travaux et leur coût. En théorie, le chantier et l'armateur négocieront de telles modifications et leur impact sur l'économie du contrat et une décision devra être prise dans une certaine période de temps pour ne pas ralentir l'exécution prévue des travaux. On sait que la réalité n'est pas aussi nette et que l'armateur, surtout s'il est un client fidèle saura trouver des arguments pour convaincre le chantier de réduire ses exigences.

Le moment de vérité.

La livraison sera le temps fort de la construction qui verra les équipes de l'armateur et celles du chantier vérifier ensemble, selon un programme détaillé, la totalité des points spécifiés comme critères d'acceptation de la qualité du navire. Les défauts ou manques de finition immanquablement relevés donneront lieu à l'établissement d'une liste de travaux restant à faire. Cette liste n'aura pas à proprement parler valeur de réserves, la recette du navire étant définitivement acquise. Ils devront, par contre, être réalisés dans un délai convenu.

Des pénalités techniques auront été prévues au contrat si certains critères définis aux spécifications n'ont pas été obtenus. Il en est ainsi des niveaux de bruit dans certaines zones des navires recevant du public, de température dans les cabines passagers, de vitesse, de giration, de consommation. Le dépassement de certains de ces critères peut d'ailleurs constituer un facteur de rebut. Mais des critères plus subjectifs telles que des mesures d'aspect, pourront, pour des navires de croisière, être avancés pour vérifier que le navire correspond à son standard de référence.

Une appréciation commune sera parfois difficile et sera le fruit d'une longue négociation. Même si le contrat de construction exclut, en règle générale, que l'armateur puisse invoquer des défauts mineurs pour refuser la livraison, l'armateur pourra néanmoins arguer de la gravité de certains désordres pour menacer de ne pas prendre livraison si un rabais sur le prix du navire ne lui est pas accordé. La capacité de négociation du chantier pourra alors être limitée sauf à engager une épreuve de force avec un armateur dont il souhaitera conserver la clientèle.

Documentation

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

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

<http://goo.gl/ZXwYW>

L'exemple d'un blog dynamique, tenu à jour, et de ce qu'il peut apporter aux professionnels de la mer comme aux décideurs publics, mais aussi au plan des contacts et de l'échange, à travers l'affaire de la frégate argentine "ARA Libertad":

<http://goo.gl/3oj6h>

L'adresse du blog "Droit de la mer et des littoraux", animé par Jean-Paul Pancraccio : <http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancraccio/>



Manoeuvre au crépuscule
130 x 97

Deux nouvelles importantes conventions sont sur le point d'être ratifiées :

● La Convention OIT 2006 du travail maritime (cf. L.2012-1320 du 29 nov. 2012 qui en autorise la ratification).

<http://goo.gl/hSvuF>

● La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (cf. L. 2012-1290 du 22 nov. 2012 qui en autorise la ratification).

<http://goo.gl/3EOqW>

BIMCO

La clause de charte-partie recommandée par BIMCO pour les cargaisons de vrac solide risquant de se liquéfier :

La circulaire : <http://goo.gl/NTPrP>

La clause : <http://goo.gl/7w6zM>

Le "Jules Garnier II"

Premier navire spécialement construit pour les chargements de minerai de nickel.

Commandant François Laffoucrière

Arbitre Maritime

Dans la Gazette de la Chambre n°26, nous évoquons le problème de la liquéfaction des chargements de minerai de nickel transportés à bord des navires, et la solution juridique offerte par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) rendu obligatoire au 1er janvier 2011 par la SOLAS. Nous mentionnons également les trois propositions chinoises faites à l'OMI afin d'améliorer le Code IMSBC "en vue de prendre des mesures pour renforcer la sécurité du transport de cargaisons solides en vrac par les navires". L'une de ces propositions concernait la conception du navire. Nous avons alors rappelé, dans la Gazette de la Chambre n°27, la mise en œuvre à venir de cette solution en Nouvelle-Calédonie. La possibilité de s'affranchir du respect d'une MC (*Moisture Content*) inférieure à la TML (*Transportable Moisture Limit*), et des tests "aléatoires", est prévue par la Section 7 du Code IMSBC, paragraphe 7.3.2 Navires de charge spécialement construits ou munis d'aménagements spéciaux. Nous avons évoqué la société de classification RINA qui venait d'établir des standards de conception pour la modification ou la construction de vraquiers capables de transporter des minerais même liquéfiés. La société de classification NK (*Nippon Kaiji Kyokai*, connue aussi comme *ClassNK* ou *NK*) a également établi en 2011 des standards de construction, relativement au paragraphe 7.3.2.2, après avoir démarré en 2009 des recherches sur les caractéristiques du minerai de nickel. Ils ont été publiés en mars 2012, et approuvés par les Administrations du Japon et du Panama, à travers des "Guidelines for the Safe Carriage of Nickel Ore", téléchargeables gratuitement sur le site internet NK après inscription :

https://www.classnk.or.jp/account/en/Rules_Guidance/ssl/login.aspx

L'origine de cette démarche est à trouver chez les chargeurs néo-calédoniens et la Société Le Nickel (SLN) du groupe ERAMET, pionniers en la matière. Le résultat final est la livraison le 4 octobre 2012 du "Jules Garnier II", affrété à temps par la SLN. Il s'agit du premier navire au monde spécialement construit pour le transport de minerai de nickel, conformément au Code IMSBC. L'originalité technique réside dans une cale de chargement beaucoup plus étroite pour une largeur de coque similaire à celle d'un vraquier standard. Cela permet de transporter une quantité de minerai quasi-identique, mais chargée presque jusqu'au panneau de cale et éliminant une bonne partie des effets de carène liquide. Le "Jules Garnier II", 160,80 m pour 27454 t de port en lourd, construit par les chantiers japonais Naikai Zosen Corporation, est immatriculé au Panama et a obtenu la certification spéciale de la société de classification NK en octobre 2012.

L'aventure a démarré à la SLN en 2008, bien avant l'entrée en vigueur obligatoire du Code IMSBC, sous l'impulsion de la branche nickel d'ERAMET à Paris, assistée du courtier maritime français en affrètement et construction neuve Barry Rogliano Salles (BRS), et de la nécessité de remplacer le navire "Jules Garnier" dont le contrat d'affrètement venait à échéance à la fin de l'année 2012. C'était alors l'occasion pour BRS et la branche nickel d'ERAMET de pousser l'armateur japonais JX Shipping à construire un nouveau navire "anti effet carène liquide". Celui-ci est le fruit d'un travail d'équipe, de BRS et des travaux des services d'ERAMET essentiellement, et en Nouvelle-Calédonie : les services de recherche qui ont permis de valider les calculs sur la densité du nickel, jusque-là non précisément connue ; le service marine à Nouméa pour ce qui concerne l'organisation ; les Pilotes Maritimes de Nouvelle-Calédonie qui ont contribué significativement à une série d'améliorations techniques au regard de la sécurité du navire et de la manœuvre.

Ce navire, au-delà de l'importante réduction des effets de carène liquide, est innovant à plus d'un titre. Par rapport au navire précédent, il a une consommation de combustible réduite de plus de 20% alors que sa puissance est supérieure de 25%. Des locaux pour le personnel de manutention sont compris dans les aménagements ; les treuils d'amarrage passent de 4 à 8, l'angle du gouvernail passe de 35° à 45° et, nouveauté supplémentaire et inhabituelle pour un navire vraquier effectuant ce trafic, il est doté d'un propulseur d'étrave.

Fruit d'une concertation poussée des différents acteurs impliqués dans l'exploitation et le transport du minerai de nickel, ce navire d'avant-garde, premier au monde à satisfaire aux dispositions de l'article 7.3.2.2 du Code IMSBC, participe à l'amélioration de la sécurité de la communauté maritime. Son coût, s'il est légèrement supérieur, reste cependant comparable à celui d'un navire classique de même taille. Ce surcoût est compensé par une durée d'affrètement plus longue, puisque ce navire, dont le volume des cales est nécessairement réduit et peu propice au transport d'autres marchandises volumineuses, est dédié au transport de minerai de nickel. L'utilisation plus répandue à terme de ce type de navire, spécialement construit, pourrait permettre de s'affranchir de toute une série de problèmes soulevés précédemment.



MV "Jules Garnier II"



Réforme pénale en matière maritime

L'ordonnance n° 2012-1218 du 2 nov. 2012 <http://goo.gl/BgJXb> contient de nombreuses innovations qui méritent d'être notées ; notamment :

● La liste des délits maritimes relevant de la compétence exclusive des tribunaux maritimes est repensée, étant précisé que les contraventions relèvent désormais des juridictions de droit commun et que les crimes ne peuvent jamais constituer des infractions maritimes ;

● La composition des tribunaux maritimes repose désormais clairement sur le principe de l'échevinage (3 magistrats, dont le président, et deux assesseurs maritimes) ;

● La loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande est rebaptisée en "loi relative à la répression en matière maritime", ce texte n'ayant plus de caractère disciplinaire et voyant son champ d'application étendu à d'autres secteurs que celui de la marine marchande.



Bow to bow
100 x 100

Epave "Costa Concordia"

La compagnie italienne Costa Croisières et les sociétés responsables du traitement de l'épave de la "Costa Concordia", ont créé un site Internet dédié aux opérations autour du navire.

Toutes les étapes du relèvement de l'épave y sont détaillées et illustrées par des images de synthèse. Le site liste également tous les programmes de surveillance écologique effectués par les scientifiques italiens. (*Mer et Marine*)

<http://www.theparbucklingproject.com/>

2012 a encore été une année difficile pour le transport maritime, qui a dû affronter à la fois des problèmes internes et un tassement de la croissance économique. Après une hausse de 3,8 % du PIB mondial en 2011, les prévisions initiales qui tablaient sur un résultat similaire en 2012 ont dû être révisées à la baisse à 3,3 % seulement. Ceci reflète non seulement la récession en Europe, mais aussi le potentiel modeste de croissance aux États-Unis et, ce qui est crucial pour le transport maritime, une croissance plus faible que prévu dans les pays émergents. Le taux de croissance prévu en 2012 n'est en effet que de 4,9 % pour l'Inde et de 7,7 % pour la Chine, alors que les prévisions étaient de 8,4 % en début d'année.

La domination de la Chine dans les principaux secteurs du transport maritime – notamment le vrac sec du fait de ses achats massifs de minerai de fer et de charbon, et le vrac liquide grâce à la croissance rapide de ses importations de brut – signifie que les performances économiques de ce pays et la situation du transport maritime sont étroitement liées. Le nouveau programme de relance récemment annoncé par le gouvernement a soulevé quelques espoirs d'une reprise en Chine, mais il reste à savoir si celle-ci se confirmera.

Actuellement les pays émergents permettent à la demande de transport maritime d'augmenter de 4 à 5 % par an, mais c'est un niveau beaucoup plus faible que durant les années de boom économique. Reste le problème pour l'industrie maritime, que cette augmentation de la demande est bien inférieure à celle de l'offre, le rythme de cette dernière étant de près du double de la demande.

À certains égards, le transport maritime va arriver à un tournant cette année, les volumes de livraison pour tous les types de navires sauf les porte-conteneurs devant atteindre un sommet. Le travail de rééquilibrage entre l'offre et la demande pourra alors commencer. Les observateurs du secteur peuvent tirer un certain réconfort du fait que le *ratio* navires en commande sur navires en service est maintenant retombé à un niveau de 18 % plus conforme à l'historique, comparé au pic de près de 55 % atteint en 2008.

Le niveau des démolitions a été élevé en 2012 et il devrait largement dépasser le record de 41 millions de tonnes de port en lourd envoyés à la casse en 2011. La majorité de ces démolitions a concerné des vraquiers, particulièrement les *Capesize*, qui avaient continué à profiter de bonnes conditions de marché jusqu'à la fin de 2010, mais ont depuis lors subi une longue période de taux de fret déprimés. L'âge moyen des *Capesize* démolis depuis le début de cette année est d'à peine 23 ans, ce qui illustre bien la pression subie par certains armateurs.

Si on met les volumes de démolition en perspective avec les livraisons neuves, les niveaux actuels ne représentent cependant qu'un tiers de celles-ci, ce qui confirme que les démolitions à elles seules ne permettront pas au marché de retrouver rapidement son équilibre.

Pour les chantiers navals, 2012 sera une année record, avec 160 millions de tonnes de port en lourd prévues être livrées. Pour la suite, ils devraient cependant connaître des conditions plus difficiles, leurs carnets de commandes étant relativement minces pour les années à venir. Bien que le redressement du secteur de l'offshore ait entraîné des commandes bienvenues, cela ne suffira pas aux chantiers, ce qui pourrait les inciter à baisser leurs prix, déclenchant ainsi des commandes supplémentaires.

À ce jour, les commandes devraient atteindre environ 50 millions de tonnes de port en lourd en 2012, ce qui est bien en dessous de la capacité totale du secteur de la construction navale. La grande interrogation en ce qui concerne la construction navale – mais également le transport maritime – est l'accueil réservé par les armateurs aux nouveaux "eco designs" des navires. Mis au point en réponse aux prix élevés des soutes, ces designs sont censés permettre des économies de carburant allant jusqu'à 20 % par rapport aux designs standard actuels. L'adoption généralisée de ces nouveaux designs par les armateurs pourrait entraîner une vague de nouvelles commandes et éventuellement réduire la surcapacité actuelle en rendant une grande partie du tonnage obsolète.

Vrac sec

Après des performances meilleures que prévues en 2009 et 2010, le marché du vrac sec a pleinement ressenti en 2011 l'impact du nombre important de livraisons et 2012 a aussi été une année difficile. En particulier, le segment des *Capesize*, qui est traditionnellement leader sur le marché du vrac sec, a connu une année extrêmement volatile, la moyenne des taux des quatre routes T/C passant de près de 24 000 \$/jour en début d'année à 2 650 \$/jour au mois d'août, la moyenne sur l'année s'établissant à 7 300 \$/jour. Les taux pour les plus petites tailles de navires – *Panamax*, *Supramax* et *Handysize* – ont été plus stables, mais la tendance générale a été moins soutenue en 2012 que l'année précédente. Ainsi en 2012, le *Baltic Dry Index* (qui regroupe toutes les tailles de navires) a enregistré une moyenne de 918 points, contre 1 549 points en 2011.

La Chine est particulièrement importante pour ce marché, plus de deux tiers des exportations mondiales de minerai de fer et près d'un quart des exportations de charbon par voie maritime étant à destination de ce pays. En début d'année, certains estimaient que la production d'acier de la Chine pourrait chuter pour la première fois en 31 ans, mais l'annonce d'un nouveau plan de relance de 158 milliards de \$ en septembre a depuis galvanisé les importations chinoises et la production d'acier devrait finalement encore augmenter cette année. Cette éventualité d'une chute imprévue de la production d'acier, ainsi que la révision des prévisions de croissance du PIB du pays, soulignent toutefois que les taux de croissance de l'économie chinoise pourraient ne plus atteindre les sommets de ces dernières années.

Suite de l'article p 10



Lumières portuaires N°2
100 x 97

"Jeune marine"

Association, dont l'objet est de créer un lien entre les navigants, publie 5 fois par an une revue destinée aux élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande, sans distinction aucune de brevets.

<http://jeunemarine.fr>

A noter, dans le numéro 215 de septembre, un des articles intitulé :

"Le shipping mondial sous pression"

<http://goo.gl/MnJDa>

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>



La relève du pilote
100 x 100

Suite de la page 9

Pour l'instant, le facteur le plus important reste l'augmentation de la taille de la flotte. Il faut en effet comparer la croissance de la demande de vrac sec qui devrait atteindre environ 4,5 % en 2012 avec la croissance nette prévue de la flotte (après déduction des démolitions) de près de 10 %. Pour les Capesize, la croissance nette de la flotte d'une année sur l'autre sera encore plus prononcée et atteindra 12 %.

Transport pétrolier

La situation du marché du transport pétrolier a été similaire en 2012, mais pas identique, à celle de 2011. Fin novembre, le *Baltic Dirty Tanker Index* atteignait une moyenne de 718 points pour les mois écoulés, un chiffre inférieur aux 782 points enregistrés en 2011. Le *Baltic Clean Tanker Index* s'est moins bien comporté, atteignant 632 points fin novembre, contre 719 en 2011. De plus, les prévisions indiquent maintenant que la demande de pétrole brut n'augmentera que de 0,8 % en 2012 et de 0,9 % en 2013.

La quasi-totalité de cette croissance de la demande aura lieu dans le Pacifique, particulièrement en Asie. Au contraire, les Amériques devraient connaître une croissance nulle tandis qu'une baisse de la demande est prévue en Europe. En termes de croissance de la flotte, celle-ci étant plus faible que dans le secteur du vrac sec, le déséquilibre entre offre et demande est moins prononcé. La flotte de pétroliers devrait augmenter d'environ 3 % en 2012, ce qui, combiné avec l'élimination progressive de la flotte de navires simple coque, devrait maintenir la capacité à un niveau comparativement plus gérable et permettre au marché pétrolier de commencer à retrouver son équilibre dans la seconde moitié de 2013

Conteneurs

Après une année 2011 très difficile, les taux de fret des porte-conteneurs ont enregistré une reprise au cours du premier semestre de cette année. Le *Shanghai Container Freight Index* qui avait plongé à moins de 900 points en novembre 2011, s'est rétabli autour de 1 200-1 400 points durant une grande partie de 2012. Il y a cependant eu des différences considérables entre les principales routes commerciales : les routes Extrême-Orient / USA ont obtenu des résultats relativement bons, alors que le trafic entre l'Extrême-Orient et l'Europe a chuté du fait de la récession en Europe ; les volumes transportés devraient diminuer au total de près de 3 % en 2012.

L'amélioration du marché du fret n'a cependant pas été directement répercutée aux armateurs. Les taux d'affrètement, qui avait mieux résisté que les taux de fret en 2011, ont chuté à la fin de l'année et sont restés au même niveau depuis lors. La mise en service de navires plus gros a entraîné la généralisation du "phénomène de cascade" des navires*, ce qui a augmenté la pression sur le marché de l'affrètement.

Le futur dépendra beaucoup de la conjoncture économique mondiale, mais 2013 risque d'être une année difficile. Après une période durant laquelle la croissance de la demande de conteneurs a dépassé celle de la flotte, 2013 connaîtra une situation inverse, la demande n'étant prévue augmenter que de 5 % alors que la croissance de la flotte pourrait atteindre près de 7 %.

* La mise en service de navires plus gros sur les grandes lignes Est/Ouest (Asie/Europe, Transpacifique) a entraîné le déplacement vers d'autres routes, Nord/Sud en particulier, des navires qui étaient en service sur ces lignes et qui ont chassé à leur tour les navires plus petits, lesquels se sont trouvés sans emploi. Ce phénomène de transfert des navires en "cascade" a augmenté la pression à la baisse des taux sur le marché de l'affrètement.

Le 5 novembre 2012, le Groupe CMA CGM a pris livraison du plus grand navire porte-conteneurs au monde (en capacité) à ce jour, le "CMA CGM Marco Polo", pouvant transporter jusqu'à 16.020 EVP, pour une longueur de 396m.

<http://www.cmacgm-marcopolo.com/category/cma-cgm/>

Après avoir fait escale mercredi 19 décembre au Terminal de France au Havre, Mer et Marine nous offre une magnifique série de clichés de sa rencontre au large du Cotentin avec "l'Abeille Liberté" basée à Cherbourg : <http://www.meretmarine.com/fr/node/67772> et un "shooting" du navire sortant de la Manche pour s'engager dans l'Atlantique par le photographe Philip Plisson : <http://goo.gl/6Qyvjv>



Une clause type en anglais

This contract shall be governed and construed in accordance with the French law or alternatively with the law otherwise formally agreed by the parties..

Any dispute arising out of or in connection with this contract, including its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Paris in accordance with the Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 16 rue Daunou 75002 Paris, in force at the commencement of the arbitration proceedings, which rules are deemed to be incorporated by reference in this clause.

www.arbitrage-maritime.org



07/09 L'Antenne – L'Accord de partenariat économique stratégique transpacifique (TPP) ambitionne de concrétiser le concept de la plus grande zone de libre-échange au monde. L'Australie, le Chili, le Pérou, la Nouvelle-Zélande, Singapour, le Brunei, la Malaisie, le Vietnam et les États-Unis sont les États en négociation pour sa création, ils sont rejoints par le Mexique et le Canada.

12/09 JMM – En Allemagne, les banques ferment le robinet du crédit et les fonds maritimes qui finançaient aussi les armateurs ne sont pas épargnés par la crise. Une centaine de ces fonds a déjà mis la clef sous la porte et 800 sont menacés.

02/10 Journal of Commerce – Singapour, le 2d port à conteneurs du monde, après Shanghai, prévoit la construction de 15 nouveaux quais à l'horizon 2020.

02/10 Lloyd's List – Le *MSC Flaminia*, http://fr.wikipedia.org/wiki/MS_C_Flaminia, était assuré pour 40 M \$ et la valeur des 1000 conteneurs endommagés (sur les 2900 à bord) s'élevait à 50 M \$.

12/10 JMM – Pose de la première pierre du terminal méthanier de Dunkerque, la mise en service est prévue fin 2015, il disposera d'une capacité de 13M m3 par an, soit environ 20% de la consommation annuelle française et belge.

20/11 China Daily – La Chine, le plus grand acheteur de minerai de fer et de soja du Brésil, est aussi devenue le premier marché export du sucre comptant pour 12% des exportations totales de ce produit.



Cette 30ème édition de la "Gazette de la Chambre" est illustrée par des peintures de Philippe Leroux.

Peintre normand né à Ste Adresse en 1957.

Sociétaire de la Société Des Artistes Normands, et Membre de plusieurs associations de peintres, il enseigne la peinture depuis 2007.

Ses grands formats sont exposés en Galerie et sur des salons de qualité (Rouen National Arts - Salon de Rouen Société des Artistes Normands - Salon de la Marine, Palais de Chaillot).

Il est représenté par la Galerie de Pascal Frémont au Havre :

<http://galeriepascalfrémont.com/>

Le site de Philippe Leroux :

<http://peintrephilippeleroux.com/>

20/11 Mer et Marine – Victime à la fois de la crise mondiale et d'un important redressement fiscal, l'armateur américain *Overseas Shipholding Group*, qui gère l'une des plus grosses flottes pétrolières mondiales, dépose son bilan.

26/11 Le Marin – Le ministre des Transports annonce aux Assises de l'économie de la mer à Biarritz le 20 novembre que la modification "par ordonnance" de la loi de 1992 qui devait être engagée obligeant une part du transport de pétrole brut à être réalisée sous pavillon français est reportée.

26/11 Les Échos – Cherchant à se libérer de la dépendance énergétique russe, l'Ukraine travaille sur un projet, qui devrait voir le jour dès 2016, de terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) au bord de la mer Noire,

Actualité de la Chambre

● **Départ, après 20 ans de services, de Mme Marielle Leboe, la secrétaire administrative de la Chambre. Mme Leboe est remplacée par Mme Muriel Ruga à qui nous souhaitons la bienvenue.**

● **Félicitations à Monsieur François Laffoucrière, pilote au Havre et arbitre maritime qui a soutenu avec succès sa thèse de doctorat en droit sur la "Résolution des conflits d'usage en mer portant sur le cas des obstacles à la circulation des navires de commerce en Manche".**



● **La Chambre adresse ses amicales félicitations à M. Philippe Boisson, arbitre maritime, qui a été promu au grade de Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur.**

26/11 Lloyd's List – L'accident du *MSC Flaminia*, en flammes après une explosion et ayant entraîné la mort de trois marins, a mis en évidence les terribles risques des personnels du bord face aux mauvaises ou fausses déclarations des marchandises embarquées.

28/11 Bloomberg – Le *Shanghai Shipping Exchange* lance son propre index de taux de fret pour le vrac sec et liquide axé sur le marché chinois en concurrence à celui de la bourse de Londres vieux de 268 ans.

04/12 Hellenic Shipping News – La FONASBA, la Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes, souligne dans un rapport sur les procédures portuaires, la complexité du rôle des agences maritimes. : <http://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers>

04/12 Le Marin – Huit Somaliens accusés d'avoir détourné un navire marchand italien en 2011 ont été condamnés à 19 ans de prison

pour le chef présumé du groupe et 16 ans pour ses complices.

07/12 L'Antenne – Le Brésil lance un plan d'octroi de concessions pour la modernisation et l'agrandissement de ses infrastructures portuaires, afin de donner une nouvelle impulsion à l'activité économique de la sixième économie du monde.

17/12 Jeune Afrique – Grâce aux mesures de protection, le nombre d'actes de piraterie au large de la Somalie a chuté de 163 à 69 entre le premier semestre 2011 et celui de 2012.

20/12 Le Marin – CMA-CGM annonce une entrée en bourse dans deux ans et la cession de la moitié de ses terminaux portuaires.

20/12 Fairplay – *Det Norske Veritas* et *Germanischer Lloyd* s'associent pour créer la plus importante société de classification mondiale devant le leader actuel, le japonais *ClassNK*.

21/12 Le Marin – Le président d'Armateurs de France regrette notamment qu'un secteur aussi prépondérant que le maritime pour la compétitivité économique de notre pays soit totalement exclu du rapport Gallois (le rapport : <http://goo.gl/9BGkx>).

26/12 Tradewinds – Suite aux sanctions imposées par les États-Unis et l'Europe, l'Iran a commencé à assurer, par l'intermédiaire de la compagnie iranienne "*Iranian Mualem Insurance Company*", ses cargaisons de pétrole transportées sur des pétroliers iraniens.

27/12 The New York Times – Décès de Michael Marks Cohen, célèbre avocat américain du shipping mondialement connu.

27/12 Le Marin – Les dockers européens estiment que la Commission européenne tente de libéraliser les services portuaires en attaquant les législations nationales ; ils prévoient une stratégie de lutte dans le long terme avec mobilisations et grèves dans tous les ports européens.

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.