

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

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

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 39 - Hiver 2015 / 2016

● Editorial

Philippe Delebecque
Pages 1 & 2

● Sentences récentes

Page 2

● De l'avenant au contrat

Jean-Pierre Laffaye
Pages 3 & 4

● La faute inexcusable en

droit social maritime
Stéphanie Schweitzer
Pages 5 & 6

● La faute inexcusable en droit

maritime commercial
Philippe Delebecque
Pages 7 & 8

● Web maritime

Page 8

● Revue de presse

Page 9

"Nulla poena sine lege"



Les 50 ans

de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Nous allons fêter prochainement les 50 ans de la Chambre arbitrale maritime de Paris. Fondée en 1929, la Chambre n'eut un temps qu'une activité réduite. Sa véritable création, dans sa configuration actuelle, date du 18 novembre 1966 et donc d'une époque où l'Europe connaissait une forte croissance. En France, le cœur des "trente glorieuses" battait fortement et régulièrement. La Chambre a grandi avec une conjoncture économique favorable et bénéficié de ces moments de prospérité et sans doute de relative insouciance. Elle est aujourd'hui devenue adulte et se trouve exposée aux contraintes du monde moderne liées à la compétition internationale, à la financiarisation de la société, au déplacement des centres de décision vers l'Asie du Sud-Est et à bien d'autres nouvelles données politiques - monde multipolaire -, économiques - remise en cause des conférences maritimes, économies d'échelles, alliances entre compagnies -, techniques - conteneurisation, contrats de services, informatisation - et même sociologiques - disparition progressive des familles d'armateurs et de courtiers -. Forte de son passé et de son savoir-faire, la Chambre est fière de pouvoir partager son anniversaire avec tous ceux qui ont contribué à son essor. Si elle est aujourd'hui confrontée aux changements du monde contemporain, elle doit regarder de l'avant, en mesurant la chance qu'elle a de pouvoir s'appuyer sur une solide expérience pour répondre toujours mieux aux attentes de ceux qui veulent bien se tourner vers elle.

Les années écoulées depuis 1966 sont riches en personnalités. Permettons-nous de rappeler uniquement celles qui sont malheureusement disparues. Les praticiens. Paul Bernard de qui nous avons retenu, entre autres innombrables enseignements et discours, dont un fameux publié au JMM (<http://goo.gl/kH9hFV>) que les bois sciés ne se mesuraient pas de la même façon selon qu'ils étaient plus ou moins secs, la Baltique n'ayant pas ici les mêmes usages que les ports de l'Amazone, ou que la freinte de route se définissait comme "ce qui reste quand on a tout enlevé". Pierre Raymond, capable de refaire la route précise d'un navire entre Tamatave et Marseille. Claude Boquin, à qui la "Maison bleue" et ceux qui l'ont fréquentée doit tant,

ou encore M Pierre François Dardelet, qui m'a appris les subtilités des clauses "FIO" et "FIOS" et dont le savoir-vivre épatait tout le petit monde arbitral. Certains se souviennent encore des soirées organisées au "Tir aux pigeons". Les juristes, aussi, dont les anciens Présidents Roger Jambu-Merlin, Emmanuel du Pontavice, Pierre Latron et Maurice Marty qui, chacun avec leur talent, ont marqué et fait remarquer la Chambre.

Au-delà des personnes, les années passées ont égrené de nombreuses affaires. La Chambre et ses sentences en sont le reflet. Un temps, les marchandises poussant aux affrètements se résumaient au charbon et aux phosphates. L'idée de compléter les chargements du retour ou de l'aller avec des grains s'est rapidement imposée. D'où le recours à des vraquiers plus importants. D'où aussi un besoin d'arbitrage que la Chambre arbitrale maritime de Paris a pu offrir, sans oublier de diversifier ses services et ses compétences. D'où de nombreuses sentences sur le calcul des surestaries, sur les silos en panne, sur les Argentins en grève, sur le volume des cales du navire, sur la fameuse notion de "navire arrivé", sur le défaut de conformité des sacs de grains, ... Il n'était question dans ces belles années que de "time sheets" et d'interprétation de clauses souvent volontairement ambiguës de chartes-parties, mettant les arbitres en position, comme les affréteurs l'avaient si bien dit, de "chevaliers de la charte-partie". Autant de sentences, tenant parfois sur une page, autant d'histoires pittoresques retraçant le périple de ces cargaisons venant d'Extrême-Orient, sur des navires

d'un certain âge et se promenant le long des côtes africaines en attendant un preneur au hasard du marché. Belle époque où tout le monde maritime français était concerné, qu'il s'agisse de courtiers, d'assureurs, d'armateurs, d'agents maritimes ou même de subrécargues.

Ce temps n'est pas totalement révolu, mais il est vrai que les affaires de "despatch money", de "weather permitting or not", de "WIPON" ou de "WIBON" se réduisent à une peau de chagrin. Est-ce l'effet de ce qu'il faut bien appeler la jurisprudence de la Chambre ? Pas uniquement, car la sécurité de la navigation a considérablement progressé, mais en partie, néanmoins, ce dont il faut certainement se féliciter. Toujours est-il que d'autres thèmes, d'ordre procédural cette fois, sont apparus : que l'on pense un instant à l'opposabilité des clauses d'arbitrage par référence, à la règle compétence-compétence, aux procédures parallèles, à la jonction des instances ou encore à la subrogation des assureurs facultés.

Suite page 2

Liquéfaction des cargaisons

Après le naufrage du vraquier de 56 000 DWT "Bulk Jupiter" chargé de bauxite qui a coulé en mer de Chine en janvier 2015, l'administration maritime des Bahamas a publié un rapport complet, félicité par la communauté maritime.

- Le rapport : <http://goo.gl/8VvOcr>
- Une démonstration sur le phénomène de "carène liquide" <http://goo.gl/BeRmtn>
- Voir aussi les articles de François Laffoucrière dans les Gazettes précédentes :
 - N°26 <http://goo.gl/KgdsBz>
 - N°27 <http://goo.gl/1PF8hM>
 - N°30 <http://goo.gl/LMpYP1>



Le "Höegh Target", le plus grand roulier du monde, en anglais : Pure Car & Truck Carrier (PCTC).

Capacité de 8 500 voitures pour une jauge brute de 77 000 tx, il affiche 200 mètres de long pour 36,50 mètres de large et présente un tirant d'eau de 10,30 mètres pour 46,50 mètres de tirant d'air.

Le Marin 6/9: <http://goo.gl/60dVME>

NYPE Time charter 2015

Après 3 ans de consultations, 1^{re} révision de la charte-partie à temps NYPE (New York Produce Exchange Time Charter) :

Les notes explicatives de BIMCO :

<http://goo.gl/g4eiZB>

Un aperçu de la nouvelle charte :

<http://goo.gl/84KbCp>

Les commentaires du cabinet Ince & Co :

<http://goo.gl/tYq1qg>

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

<http://goo.gl/IS7tnF>

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



"Nolla poena sine lege"

Nulle peine sans loi

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>

Suite de l'éditorial de la page 1 " Les 50 ans de la Chambre arbitrale maritime de Paris "

Avec la multiplication de ce type de questions, les problèmes de fond ont pu, parfois, passer au second rang. François Arradon, mon prédécesseur, avait très justement dénoncé ces "dérives de l'arbitrage" (v. Gazette, N°20 <http://goo.gl/OMRR0Q>). Son message a été parfaitement entendu, car les usagers de la Chambre savent que la Chambre demeure et demeurera une institution professionnelle où la procédure, si nécessaire soit-elle, doit être au service du fond. Cela dit, ce sont les faits qui commandent et il faut se résoudre à la réalité des choses. Le "shipping français" ou, plus largement, continental comporte moins d'acteurs que par le passé. Les délocalisations sont constantes et le nombre d'affaires ne progresse guère. Il reste que si celles-ci sont moins nombreuses, elles sont peut-être plus importantes. D'intéressantes ruptures de contrats, notamment d'agences, sont venues à la Chambre. Celles de COA pointent après les difficultés liées aux clauses de "hardship" et l'on peut espérer le droit de l'assistance retrouvera les chemins de la Chambre, avant que la nouvelle "formule Villeneau" ne soit mise au point en intégrant au besoin toutes les clauses SCOPIC du monde. Il faut aussi souhaiter que les affaires de riz, récemment portées devant la Chambre, ne s'essouffent pas trop vite au fil des espèces et des sentences, car la jurisprudence arbitrale n'est pas encore faite.

Parvenue à son âge adulte, la Chambre arbitrale maritime de Paris doit retrouver certains de ses champs d'intervention, en renouant avec des partenaires traditionnels qui s'en sont quelque peu éloignés sans doute pour des raisons purement conjoncturelles. Elle doit ainsi prendre toute sa place au sein des institutions qui participent à la politique de développement politique, économique et juridique de la Méditerranée. Elle doit aussi s'ouvrir davantage, se diversifier dans la mesure du possible - la grande plaisance d'un côté, les énergies nouvelles et les explorations marines du futur, de l'autre, devraient le permettre et accompagner les évolutions du monde moderne. Le transport et l'affrètement, sans omettre, en amont, la construction navale, sont toujours des instruments essentiels qui s'inscrivent dans le prolongement du négoce, mais ce sont aussi l'un des maillons de la logistique et de la commission. Le "merchant haulage" est devenu une donnée importante des échanges commerciaux. Et comme le droit et le règlement des litiges ne sont que des réponses aux besoins économiques, la Chambre est appelée à s'adapter, à s'appuyer sur de nouveaux partenaires et à mettre toutes ses forces en avant, sans oublier, bien naturellement, sa vocation maritime. Les années qui s'ouvrent devant nous et qui sont des années de mutation seront certainement décisives. Nous sommes persuadés, la fleur de l'âge aidant, que la Chambre entourée de tous ses membres et amis y entrera de plain-pied et sans trop d'écume.

Quelques sentences récentes

Sentence 1225 – 2d degré. Contrat d'agence maritime – Livraison de conteneurs contre lettres de garantie sans production des connaissances – Régime juridique des relations contractuelles Transporteur/Agent – Application de la prescription - Responsabilité de l'agent.

Trois conteneurs expédiés séparément avaient été livrés par l'agent à leur destinataire contre simples lettres de garantie en contradiction avec les instructions du transporteur. Les marchandises n'ayant pas été payées et le chargeur ayant intenté une action contre le transporteur, ce dernier l'avait indemnisé et se retournait contre l'agent et sa société mère pour recouvrer son préjudice. Pour sa défense, l'agent soutenait que la demande était prescrite en vertu de la prescription annale s'appliquant à un contrat d'agent consignataire, ce à quoi s'opposait le transporteur qui considérait qu'il s'agissait d'un contrat d'agence maritime pour lequel la prescription est de cinq ans.

Les arbitres ont d'abord écarté l'action dirigée contre la société mère qui n'était pas partie au contrat en raison du principe de l'autonomie des personnes morales et se sont déclarés incompétents pour connaître de demandes à son encontre. Ils ont ensuite considéré que les instructions concernant la livraison des conteneurs relevaient de l'activité d'agent consignataire à laquelle s'appliquait la prescription d'un an prévue par l'article L. 5413-5 du Code des transports. L'action du transporteur contre son agent ayant été engagée après le délai d'un an devait être considérée comme prescrite sauf à reconnaître une interruption de la prescription. Or un échange de courriels entre le transporteur et son agent a été interprété par les arbitres comme une reconnaissance de responsabilité par l'agent à un moment où seule la troisième expédition n'était pas atteinte par la prescription. Le tribunal arbitral a donc jugé que l'agent devait indemniser le transporteur pour la seule troisième expédition et décidé le partage pour moitié des frais d'arbitrage entre les parties.

Sentence 1226 – Contrat de construction d'un catamaran pour service d'éoliennes en mer – Retard de la construction - Non-versement d'un terme de paiement — Existence du contrat (oui) – Faute du client (oui) – Dommages et intérêts (non).

Le retard de la construction d'un catamaran destiné à un service d'éoliennes en mer résultait de la nécessité d'un retour d'expérience d'un premier catamaran livré par le même chantier mais n'avait pas fait l'objet d'un accord écrit. Le client défendeur n'avait pas payé le troisième terme au motif que la coque métallique n'était pas terminée mais n'avait pas dénoncé le contrat alors que les retards admissibles y figurant étaient depuis longtemps dépassés.

Le chantier naval ayant apporté la preuve de la finition de la coque et ce fait ayant été reconnu par le défendeur, le Tribunal arbitral a jugé que les parties étaient toujours liées par le contrat et que le défendeur devait régler le terme réclamé mais qu'en raison des mêmes termes contractuels la coque restait propriété du chantier. Le Tribunal a rejeté la demande dommages et intérêts du chantier portant sur des frais d'exploitation et décidé le partage égal de frais d'arbitrage.

Jurisprudence

Compétence arbitrale

Le tribunal arbitral ne peut étendre sa compétence à un contrat autre que celui contenant la clause compromissoire qui fonde sa compétence et comportant une clause attributive de juridiction.

Cass. Civ. 1, 7 octobre 2015 N°14-23700:

<http://goo.gl/YEG7rw>

Jurisprudence

Compétence compétence

N'est pas manifestement inapplicable la convention d'arbitrage (stipulée dans un contrat de construction conclu entre une compagnie d'armement et un chantier naval) aux bons de commande établis entre la société holding de la compagnie d'armement et le chantier, le caractère manifestement inapplicable de la dite convention étant seul de nature à faire obstacle à la compétence de l'arbitre pour statuer sur l'existence, la validité et l'étendue de cette convention.

Cass. Civ. 1, 23 septembre 2015

N°14-22149 : <http://goo.gl/KHY9JT>

De l'avenant au contrat, de la réversibilité et du temps de planche

Jean-Pierre Laffaye
arbitre maritime

Une affaire récente a permis à un Tribunal arbitral de la Chambre de se pencher sur l'analyse de la nature des avenants et sur celle du temps de planche.

Le navire N a été affrété pour un voyage à destination de l'unique port "Un". A l'arrivée devant "Un" l'affréteur demande à l'armateur de surseoir à l'accostage pour des raisons commerciales, la vente sans doute n'était-elle pas totalement en ordre.

Le Commandant remet comme il se doit la *Notice of Readiness* et attend les ordres.

Cette situation dure suffisamment pour que le *laytime* finisse par être épuisé, ce que l'armateur signale à l'affréteur en le notifiant que les *surestaries* avaient commencé de courir.

Celui-ci ne parvenant pas à finaliser la vente entreprend alors de rechercher d'autres acheteurs potentiels et réussit à revendre la cargaison mais pour une livraison au port "Deux" cependant.

Du fait que "Un" était l'unique port de déchargement stipulé à la charte, des négociations s'engagent alors entre armateur et affréteur visant à modifier la destination finale du voyage afin que la cargaison soit déchargée à "Deux" et non plus à "Un".

Elles aboutissent à un accord qui fait l'objet d'un *addendum* à la charte-partie dont les termes principaux sont les suivants :

*" Owners can grant 2nd discharge port option "Deux" with following extra terms:
- Second discharging port: 1sb always afloat "Deux"
- Time at 2nd discharging port to start 8am next working day after vessel's arrival "Deux" wwwww.
- Discharging rate 5000 pwwd of 24 cons hours
- Time to be sshex(5pmFriday-8amMonday)
-Time between 1st and d 2nd discharging port non-reversible
-Additional freight USD X.00 pmt Fiostr on entire cargo quantity payable immediately upon declaration
- In case owners manage to obtain a refund from agents in "Un" already remitted, this amount shall be offset against demurrage when settling accounts.
All other terms, conditions and exceptions of the present Charter-party to remain in force, unaltered and to apply."*

Le navire est donc dirigé sur "Deux" où il décharge sans encombre dans les temps impartis.

C'est lorsqu'il s'agit de régler le *time-sheet* au déchargement que le litige survient.

Pour l'armateur, lorsque le déchargement est prévu dans deux ports, le calcul des jours de planche est établi en proportion de la marchandise déchargée dans chacun des ports. Or, étant donné qu'aucune marchandise n'a été déchargée à "Un", il n'est pas possible d'établir le temps alloué pour un déchargement qui n'a pas eu lieu et, par conséquent, tout le temps d'attente sur rade de "Un" doit être considéré comme des *surestaries*.

De plus l'armateur considère que la charte-partie a été amendée par l'avenant lequel précise que le temps devait être décompté comme "*non-reversible*" entre les deux ports de déchargement. S'il a exigé que soit spécifié dans l'avenant que le temps entre le premier et le deuxième port soit "*non-reversible*", c'était afin d'avoir la certitude que le temps ne sera calculé qu'une seule fois, à "Deux" où la marchandise a été effectivement déchargée.

L'affréteur au contraire estime qu'ayant payé à la fois un fret et un fret additionnel il a acquis le bénéfice de temps de planche à chacun des ports prévus à la charte-partie, amendée par l'avenant. Et que la *non-réversibilité* stipulée à l'avenant ne signifie rien qui soit contraire à cette thèse.

Le litige porte donc exclusivement sur la nature du temps passé en attente devant "Un"; selon l'armateur l'avenant conduit à ce que tout le temps passé en attente soit compté comme des *surestaries* alors que l'affréteur estime pouvoir se prévaloir du temps de planche accordé par la charte partie initiale.

Le tribunal arbitral a donc eu à statuer sur la signification de l'avenant conclu et sur la nature du temps de planche.

Un avenant est une convention modifiant un contrat originel. Il contient donc des stipulations qui, pour l'avenir, complètent, modifient ou annulent des stipulations particulières du contrat originel mais uniquement celles-là. Hors les termes de l'avenant, le contrat originel conserve toute sa force obligatoire. Dans la recherche de la commune intention des parties, il convient de tenir compte des stipulations de l'avenant et des stipulations de la convention originelle non-affectées par l'avenant, en suivant les directives d'interprétation de la section V du Chapitre III, Titre III, Livre troisième du Code civil.

Suite de l'article page 4



Escale remarquée le 17 décembre à Anvers du laquier "Federal Bering" que le groupe canadien Fednav aligne pour sa filiale Falline entre l'Europe du Nord et les Grands Lacs. Il s'agit d'une nouvelle génération de navires polyvalents de 34 500 tpl, de type "handysize", fraîchement sortis du chantier constructeur, le premier d'une série de 19 unités...Le "Federal Bering" est venu charger 20 000 tonnes de fers et aciers, soit le maximum correspondant au tirant d'eau admis sur les Grands Lacs. Cette cargaison, qui sera déchargée à Chicago et Burns Harbour, notamment pour l'industrie automobile, vient d'Allemagne, de France, du Luxembourg et de Belgique. JMM 18/12.

Livraison sans connaissance original

Le *P&I Club Standard* rappelle, particulièrement en Chine, les risques de livraison de marchandises sans présentation d'originaux de connaissements : <http://goo.gl/XwqXXv>

Prise en charge du stockage sans présentation de Connaissement

En raison d'un conflit entre le détenteur du connaissement et l'acheteur de la cargaison, aucun connaissement n'a été présenté au port de déchargement. En conséquence, la cargaison a été déchargée, les charges de stockage ont excédé la valeur de la cargaison et l'opérateur d'entrepôt a refusé de libérer la cargaison sans paiement de ces charges.

Sang Stone Hamoon Jonoub Co Ltd v Baoyue Shipping Co Ltd ("The Bao Yue") [2015] EWHC 2288 (Comm) :

<http://goo.gl/Ernr3y>

Ne pas remettre le connaissement à l'acheteur/affréteur engage la responsabilité du vendeur sur les conséquences qui en découlent.

Le commentaire du cabinet d'avocats Reed Smith : <http://goo.gl/1HkHyi>



Une commande dans l'offshore de 100 millions de dollars.

Le chantier Vard annonce l'obtention d'un contrat de conception et de construction de deux navires spécialisés équipés d'un treuil de compensateur de pillonnement de 120 tonnes capables de travailler à une profondeur de 3 000 mètres.

<http://goo.gl/0vaXA1>

Les Equipes de Protection Embarquées (EPE)

Le Professeur Jean-Paul Pancrazio, dont un article sur le sujet a déjà été publié dans la Gazette de la Chambre N°32 en 2013 <http://goo.gl/bCY4Td>, a rappelé en octobre dernier devant l'Association Française de Droit Maritime l'affaire des commandos italiens du navire "Enrika Lexie" et a développé les principales questions juridiques liées aux EPE.

Le texte de l'intervention :

<http://goo.gl/9ojFDI>

Voir aussi le blog de J-P. Pancrazio :

<http://goo.gl/cBpzFN>

Suite de l'article de la page 3 "De l'avenant au contrat, de la réversibilité et du temps de planche".

Comment donc en l'espèce interpréter l'avenant conclu pour ce qui est du calcul des surestaries ?

D'abord, puisque l'avenant modifie les droits et obligations des parties pour l'avenir, à compter de sa conclusion les droits acquis par les parties avant la conclusion de l'avenant ne sont pas remis en cause. Le droit de l'affréteur à bénéficier d'un temps de planche à "Un" ne saurait donc être remis en cause par un avenant postérieur. L'avenant est d'ailleurs muet sur le sort de la planche à "Un" et ne modifie pas les termes des clauses de décompte de temps prévues à la charte pour ce port qui, par conséquent, restent valides et s'imposent aux parties.

Ensuite, cet avenant stipule que, moyennant le paiement d'un fret additionnel, il sera accordé à l'affréteur le droit de décharger dans un second port ("second discharging port"). S'il y a un second port de déchargement, il est clair qu'il y a un premier port de déchargement et que ce premier port est celui prévu à la charte-partie originelle. Rien dans l'avenant ne permet de dire que la destination prévue est remplacée par une autre, bien au contraire : il est accordé un second port de déchargement.

Enfin, l'avenant stipule également des termes de déchargement pour le second port : un temps de notice, une cadence, tous éléments qui permettent de calculer le temps utilisé. Il stipule surtout que le calcul du temps aux deux ports sera "non-reversible".

Il faut ici préciser sans doute cette notion de non-réversibilité. Les "Laytime Definitions for Charter Parties 2013" définissent le terme "reversible" de la façon suivante :

"Reversible laytime shall mean an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations."

Certes les "Laytime Definitions" ne s'imposent aux parties que pour autant que le contrat le stipule. Néanmoins il est utile de s'y référer pour clarifier les débats : cette définition signifie qu'une option est laissée à l'affréteur d'agréger les temps alloués pour charger et décharger, ce qui équivaut, si l'option est levée, à convenir d'un temps alloué total.

En l'espèce la rédaction de l'avenant interdit d'agréger les temps alloués aux deux ports de déchargement. Par conséquent non seulement l'avenant interdit à l'affréteur d'exiger que soit établi un seul décompte pour le déchargement mais encore sa rédaction impose que soit établi un décompte de temps pour chacun des ports de déchargement. L'emploi même de l'adjectif "non-reversible" corrobore la nécessaire distinction entre deux séries de jours de planche.

La nature du temps de planche a également dû être considérée par le Tribunal arbitral.

L'avenant prescrit qu'un fret supplémentaire sera payé pour décharger à "Deux".

Il résulte de la jurisprudence de la Chambre arbitrale maritime de Paris, qui est ancienne, claire et constante sur ce point, qu'en payant le fret, l'affréteur acquiert du temps pour manipuler la cargaison et que ce temps lui est dû par l'armateur. Il peut utiliser ce temps, son temps, comme il l'entend, voire même ne pas l'utiliser du tout.

Il n'est que de se référer à la sentence CAMP n°402 du 23 mars 1981 selon laquelle "... le temps alloué doit être déterminé d'après le tonnage servant d'assiette au fret ..." et à la sentence CAMP n°700 du 1er août 1988 (la question était de savoir si le temps de planche devait ou non intégrer le faux-fret) :

"Le fret est la rétribution, convenue entre les parties, d'un service du navire dont la mise à disposition dans les ports est une part essentielle. L'affréteur qui a payé le plein fret (faux-fret inclus) est en droit de recevoir, en contrepartie, tous les services qu'il a ainsi rétribués. En décider autrement engendrerait un enrichissement sans cause. ... L'affréteur est en droit de disposer du navire dans les ports pour le temps qui correspond au fret qu'il a payé et non seulement pour le temps qui découle de la quantité effectivement manipulée".

Le Tribunal a entendu soutenir ces jurisprudences ; il s'est accordé à considérer que le fret est la rétribution d'un service du navire dont la mise à disposition dans les ports convenus est une part essentielle. L'affréteur qui a payé le fret est en droit de disposer du navire dans les ports convenus pour le temps qui correspond au fret qu'il a payé. En décider autrement engendrerait un enrichissement sans cause.

Ainsi les diverses et constantes jurisprudences de la CAMP fixent clairement et fermement la nature du temps de planche : le temps de planche est un droit acquis par celui qui a payé le fret du voyage : ce droit a pour assiette la totalité du fret payé et les termes de la charte-partie en règle les modalités.

Lutte contre la corruption

Il faut faire une distinction entre "la corruption" lorsqu'il s'agit d'un paiement pour obtenir un contrat (voir l'affaire Petrobras au Brésil <http://goo.gl/FdiAgJ>) et "les gratifications" lorsqu'il s'agit de payer des intervenants tiers. Ces dernières pouvant être des espèces ou des cadeaux, alcool, cigarettes etc. demandés avant d'effectuer ou terminer une tâche ; le refus de s'y soumettre pouvant entraîner des retards à un navire ou des amendes pour des infractions présumées.

En ce qui concerne le maritime, BIMCO propose une clause pour les chartes-parties qui donne un cadre contractuel entre armateurs et affréteurs pour lutter contre le phénomène et opposer une résistance conjointe aux demandes <https://goo.gl/iosTxX> . La publication de la clause est accompagnée, comme habituellement, par des notes explicatives <https://goo.gl/glh7vW>

A lire également, l'intéressant article sur l'arbitrage et la corruption :

<http://goo.gl/r3OT7M>

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

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org



Un nouvel "Aruani 5" pour les archipels polynésiens

Long. : 126 m. Largeur : 22,40 m.

100 membres d'équipage pour 110 cabines.

Navire mixte, à la fois cargo (166 evp , 2 grues) et paquebot (266 croisiéristes et 46 passagers inter-îles), le nouveau fleuron de la Compagnie Polynésienne de Transport Maritime.

Voir le reportage de "Mer et marine" :

<http://goo.gl/i3O6LU>

La faute inexcusable en droit social maritime

Stéphanie Schweitzer

Avocat maritime

La notion de faute inexcusable récurrente en droit des transports et plus particulièrement en droit maritime était jusqu'en 2011 inconnue du droit social des gens de mer.

En effet, jusqu'à une décision du Conseil constitutionnel du 6 mai 2011 (Décision n°2011-127 QPC), les juridictions de sécurité sociale, approuvées par la Cour de cassation, estimaient que les dispositions du décret-loi du 17 juin 1938 sur le régime d'assurance sociale des marins ne permettaient pas de rechercher la responsabilité de l'employeur armateur en cas de faute inexcusable ayant causé un accident du travail ou de maladie professionnelle.

Pour mémoire, on rappellera que le régime d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles (ATMP) est fondé, que ce soit en matière terrestre ou en matière maritime, sur le principe de l'indemnisation forfaitaire du salarié ou de ses ayants droit en contrepartie des cotisations versées par l'employeur.

En matière terrestre, l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale permet, depuis 1998, aux salariés de solliciter une indemnisation complémentaire à cette indemnisation forfaitaire en cas de faute inexcusable de l'employeur.

En matière maritime, l'indemnisation était limitée aux prestations versées par l'ENIM et par la Caisse Générale de Prévoyance des marins, sans possibilité, hormis la faute intentionnelle, d'obtenir une indemnisation complémentaire.

Cette interprétation était confortée par les dispositions de l'article L. 412-8 du Code de la sécurité sociale, qui excluait du régime terrestre des ATMP, les accidents et maladies survenus "au cours de l'exécution du contrat d'engagement maritime".

La décision du Conseil constitutionnel du 6 mai 2011

C'est dans ce contexte que, saisi par la Cour de cassation d'une question prioritaire de constitutionnalité portant notamment sur la conformité de l'article L. 412-8 précité, le Conseil constitutionnel a rappelé qu'en égard aux fonctions exercées par les marins et aux risques auxquels ils sont exposés, le législateur pouvait prévoir des dispositions particulières d'indemnisation sans porter atteinte aux dispositions de valeur constitutionnelle.

Il pose cependant une réserve d'interprétation et précise que le Décret-loi de 1938 ne peut cependant être interprété comme faisant obstacle à l'action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur du marin.

Ce faisant, la décision du 6 mai 2011 étend le régime de la faute inexcusable prévu par le Code de la sécurité sociale aux marins - c'est-à-dire aux personnes définies par l'article 2 du décret-loi du 17 juin 1938 - soit les personnes affiliées à l'ENIM et leur a ouvert la possibilité d'agir contre l'armateur en faute inexcusable.

Cette réserve d'appréciation est d'application immédiate, sans nécessité d'une intervention du législateur. Le nouveau régime s'applique ainsi aux faits non encore définitivement jugés à la date de la décision.

Le législateur est néanmoins intervenu et a modifié, en 2012, l'article L. 412-8 du Code de la sécurité sociale, lequel confirme désormais que le livre IV du Code de la sécurité sociale sur le régime des accidents du travail et de maladie professionnelle s'applique également aux marins. Un décret d'application doit être publié prochainement.

Définition de la faute inexcusable de l'employeur

La faute inexcusable de l'armateur-employeur n'est pas celle que nous connaissons en droit des transports ou même en droit de l'assurance. C'est en effet la faute inexcusable visée à l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale et son interprétation par la Chambre sociale puis par la 2ème chambre civile qu'il faut ici appliquer. Or, les deux notions sont totalement différentes pour ne pas dire opposées.

La faute inexcusable de l'employeur a été définie par 29 arrêts de la Cour de cassation du 28 février 2002, rendus en matière de maladie professionnelle due à l'amiante. Cette définition a été étendue aux accidents du travail et s'applique désormais aux accidents du travail et aux maladies professionnelles en droit maritime.

La Cour a ainsi jugé que l'employeur est tenu d'une obligation de sécurité de résultat et que le manquement à cette obligation de sécurité constitue une faute inexcusable, dès lors que :

1. l'employeur avait conscience ou aurait dû avoir conscience du danger auquel est exposé son salarié et,
2. n'a pris aucune mesure pour l'en protéger.

Suite et fin de l'article page 6

Livres

Le droit international de la sûreté maritime de 2002 en Afrique subsaharienne

Par Paulette Mbogba aux éditions L'harmattan : <http://goo.gl/en5Zcp>

Les évènements du 11 septembre 2001 instituent un droit international de la sûreté maritime qui va entraîner un bouleversement des règles de gestion des ports maritimes. L'ouvrage exprime le choix qu'ont eu à faire les États d'Afrique subsaharienne entre l'effectivité du droit international de la sûreté maritime à court terme et la préservation de l'avenir de ce droit dans leurs Etats respectifs.

La présentation de l'ouvrage par l'auteur : <http://goo.gl/al89nW>



L'abordage maritime

Par Ingrid Bourbonnais-Jacquard aux éditions Presses Universitaires d'Aix-Marseille : <http://goo.gl/Kpмуhe>

L'abordage, est, sans doute, l'une des catastrophes les plus redoutées par le marin, en raison du risque de naufrage immédiat qu'il induit, et les destructions généralement massives qu'il provoque.

En droit, c'est un régime spécifique et un des rares du droit français à reposer sur la faute. L'ouvrage propose une étude exhaustive du régime juridique et de la prévention des abordages ainsi que l'analyse sur le plan juridique de tous les cas de figure.

La préface par Me Christian Scapel : <http://goo.gl/nXa8Wx>

Comparatif international des lois concernant l'arbitrage d'une vingtaine de pays

Le navigateur "Lexology" proposé par "Globe Business Media Group" :

<http://goo.gl/Cgxvjb>

La section France préparée par le cabinet King & Spalding LLP :

<http://goo.gl/iuh1U3>

Documentation

Sur le site de la Chambre <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/index.php> 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>

Suite de l'article "Faute inexcusable en droit social maritime" de la page 5

Dans la plupart de ces 29 décisions, la Cour de cassation a confirmé le caractère inexcusable de la faute des différents employeurs, lesquels auraient dû avoir conscience des dangers présentés par l'inhalation de poussière d'amiante, et ce, nonobstant la carence des pouvoirs publics.

On peine à identifier dans cette définition le caractère inexcusable de la faute commise par l'employeur. La jurisprudence et la doctrine ont d'ailleurs depuis confirmé qu'il n'était pas nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée que la faute soit d'une particulière gravité.

Exemples

Les domaines dans lesquels la faute inexcusable de l'armateur peut être recherchée sont très divers : accidents dus au non respect des règles de prévention prévues notamment par le Décret 2007/1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens en mer et dans les ports, exposition des marins à l'amiante se trouvant à bord des navires, inhalation de produits toxiques, risques sanitaires lors des escales, absence de prise en compte des problèmes de sécurités remontés par le bord ...

Le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Bordeaux a, à titre d'exemple, retenu la faute inexcusable de l'employeur à la suite du naufrage d'un bateau de pêche, naufrage dû à la rupture de la ligne de mouillage en très mauvais état. Le Tribunal a relevé également que l'employeur était informé des problèmes de sécurité à bord et notamment des difficultés d'exercer une veille lors du mouillage du navire, mais n'avait pris aucune mesure pour prévenir ce danger.

De nombreuses décisions ont également été rendues, sous l'empire du Code de sécurité sociale, en matière de risques psychosociaux. Il est aujourd'hui admis que l'employeur ne peut ignorer ou s'affranchir des données médicales afférentes au stress au travail et ses conséquences pour les salariés qui en sont victimes (Cass. 8 nov. 2012). Il commet ainsi une faute inexcusable lorsque conscient des conditions particulièrement stressantes de travail et de l'incapacité du salarié à assurer l'exécution de ses nouvelles attributions dans des conditions satisfaisantes, il ne prend aucune mesure (Cass. 19 septembre 2013 Renault c/ M. T). Nul doute que ces décisions sont applicables en matière maritime.

Faute inexcusable du salarié

Mentionnons enfin que la faute inexcusable du salarié peut venir diminuer le montant de l'indemnisation auquel il pourrait avoir droit (article L. 453-1 CSS). Présente, dans ce cas, le caractère d'une faute inexcusable, la faute volontaire du salarié, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience (Cass. 2e Civ. 27 janvier 2004 n°02-30693).

Assurance

Longtemps interdite, l'assurance de la faute inexcusable de l'employeur, y compris de sa propre faute, est permise depuis 1987 et expressément prévue par l'article L. 452-4 du Code de la sécurité sociale.

A noter enfin que seules les juridictions sociales sont compétentes pour apprécier la faute inexcusable de l'employeur, même en présence d'une infraction pénale. Ceci confirme s'il en était besoin la spécificité de la faute inexcusable de l'employeur au regard du droit maritime.

Le rapport 2015 sur le transport maritime de la CNUCED est paru



Extraits :

- Le commerce maritime de marchandises a progressé de 3,4 % l'an dernier, la plus petite augmentation depuis 10 ans.
- A 11,4 % de la valeur d'importation, les pays africains payent plus pour le transport maritime que les pays développés (6,8%).
- La Grèce détient 16 % du marché mondial des navires commerciaux sur le marché international.
- 20 compagnies contrôlent 83% de la capacité conteneurisée du marché mondial. Les trois grandes compagnies, Maersk Line, Mediterranean Shipping Company et CMA-CGM représentent 35% du marché. Le rapport : <http://goo.gl/v452Zt>

Infographie "Transport maritime en 2014" : <http://goo.gl/CzahP6>



Clauses de compétence

Le 1er octobre 2015 la convention internationale de la Haye de 2005 sur les accords d'élection de for est entrée en vigueur au sein des Etats européens.

Les clauses attributives de juridiction et la reconnaissance des décisions qui en découlent, constituent un élément majeur dans la négociation des contrats internationaux puisqu'elles garantissent la prévisibilité juridique en cas de litige.

Le texte de la Convention :

<http://goo.gl/KCoLpo>

Un aperçu résumé de la Convention :

<http://goo.gl/Jzx8YO>



Vue aérienne d'une partie des navires "beachés" en baie d'Alang pour démolition.

G Captain reporte la campagne du plus grand chantier de démolition du monde après que deux chantiers ont reçu des certificats de conformité avec la Convention de Hong Kong.

<https://goo.gl/7zmU8v>

L'actualité de la Chambre

● Le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale auront lieu le mercredi 8 juin 2016 et seront suivis du dîner des arbitres au Yacht Club de France.

● Une manifestation sera organisée à l'automne 2016 pour célébrer le cinquantenaire de la Chambre. Les détails seront communiqués dans le courant de l'année aux partenaires et amis de la Chambre.

● C'est avec tristesse que nous avons appris la disparition de M. Philippe Demenais, ex Socomet-Auvray, ancien arbitre maritime depuis les débuts de la Chambre en 1966. Nous présentons à sa famille toutes nos condoléances.

La gamme des fautes ne cesse de se diversifier. La faute dolosive qui occupe le sommet de la hiérarchie est elle-même susceptible d'une double analyse, puisqu'elle est conçue tantôt comme la faute de celui qui a l'intention de causer un préjudice à son partenaire, tantôt comme la faute de celui qui refuse délibérément de ne pas exécuter ses obligations. La faute lourde est également présentée comme la faute de l'imbécile ou comme la faute d'une extrême gravité qui traduit chez son auteur une inaptitude à exécuter la mission qui lui a été confiée. Entre les deux concepts, se glisse, en droit maritime, la faute inexcusable qui prend de plus en plus d'importance (II), mais qui n'est pas toujours définie en des termes équivalents (I).

I. La faute inexcusable n'est pas comprise par les textes d'une manière unitaire, ce qui ne veut pas dire que la jurisprudence ne cherche pas une certaine cohérence.

Enumérons les principaux textes :

C. ass. art. L. 172-13, al. 2 : "l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré" ;

C. com. art. L. 133-8 : "... est inexcusable la faute délibérée (du transporteur terrestre ou du commissionnaire) qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable " ;

C. transp. art. L. 5421-5, al. 3 : " (dans le transport de passagers, les limites de responsabilité ne s'appliquent pas) s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur (de passagers) ou de son préposé commis ... témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement " ;

C. transp. art. L. 5422-14 : " (dans le transport de marchandises, la limitation de responsabilité du transporteur ne s'applique pas) s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement " ;

Règles de la Haye Visby, art. 4-5 e. : " (idem) s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu ... témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement " ;

Convention de Londres, art. 4 (et C. transp. art. L. 5121-3, al. 3) : " (la limitation de responsabilité de l'armateur ne s'applique pas) s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. "

Quant à la jurisprudence, elle a eu, maintes fois, l'occasion de préciser la notion. Rappelons les arrêts les plus récents et pertinents :

CA Montpellier 23 janv. 2013, DMF 2014, 411 : le seul défaut de validité du permis de navigation ne suffit pas à caractériser l'existence d'une faute inexcusable (inassurable) ;

Cass. com. 18 nov. 2014, n° 13-23.194, AJCA 2015, 123 : en reprochant à un transporteur de s'être abstenu de prendre l'initiative d'acheminer le pli (confié) à sa destination, une cour d'appel ne caractérise pas la faute inexcusable (du transporteur ou du commissionnaire) ;

Cass. 1ère civ. 18 juin 2014, DMF 2014, 755 : en n'interdisant pas l'accès au pont, la cour d'appel a décidé à bon droit qu'un tel manquement (par le transporteur de passagers), qui impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire revêtait un caractère inexcusable ;

Cass. com. 19 oct. 2010, DMF 2011, 155 : le glissement de fardeaux placés à proximité d'un hélicoptère ne suffit pas à caractériser la faute inexcusable du transporteur dans son plan de charge

Cass. com. 22 sept. 2015, *Heidelberg*, n° 13-25.584 : il n'est pas démontré en quoi les armateurs auraient commis une faute inexcusable en raison de consignes d'organisation de travail de l'équipage, de sécurité du navire et de prise en compte des contraintes d'exploitation.

Cass. crim. 25 sept. 2012, *Erika*, D. 2012, 2711, imputant aux différents protagonistes une "faute de témérité".

On peut déduire de ces données juridiques trois enseignements. D'abord que le concept de faute inexcusable n'est pas aux mains des parties elles-mêmes. La notion ne saurait faire l'objet d'un aménagement contractuel. Le texte de l'art. L. 133-8 C. com. énonce que toute clause contraire est réputée non écrite ; une telle précision a vocation à être généralisée. Le deuxième enseignement de ce que l'on vient de rappeler est que l'on peut hésiter sur l'appréciation - *in concreto* ou *in abstracto* - que l'on peut faire de la faute inexcusable. Si, semble-t-il, la première s'impose lorsque des dommages matériels sont en cause, il n'en va pas de même chaque fois qu'il s'agit de dommages corporels (v. du reste, Cass. com. 18 juin 2014, se référant à la conscience "objective" de la probabilité du dommage). Enfin, il est permis de se demander s'il ne faudrait pas compléter la définition en envisageant, comme le font les textes terrestres ou aériens, la "raison valable" qui pourrait excuser la faute inexcusable. La faute qualifiée qui se justifierait par le respect d'une réglementation sociale, voire technique, pourrait ainsi échapper à toute condamnation. Rien n'est cependant moins sûr.

Suite et fin de l'article page 8

Les articles "La faute inexcusable en droit social maritime" de Maître Stéphanie Schweitzer et "La faute inexcusable en droit maritime commercial" du Professeur Philippe Delebecque sont tirés d'une conférence de février dernier sur le thème de "La faute inexcusable" organisée par l'Association Française de Droit Maritime.

<http://www.afdm.asso.fr>

II. Si la notion de faute inexcusable ne s'enferme pas dans une seule et même compréhension, que dire de son extension ? Qui en bénéficie ou, plus exactement, qui est visé ?

La question se pose dans la famille maritime et sans doute aussi au-delà. Dans la famille maritime, la difficulté provient de ce que l'on exige parfois non seulement que la faute soit inexcusable pour priver l'intéressé de la protection que lui accordent les textes, mais aussi que cette faute soit une faute personnelle, c'est-à-dire une faute que l'on peut imputer à une personne ayant un pouvoir de décision dans l'entreprise concernée. C'est le cas de la LLMC (ndlr : "Limitation of Liability for Maritime Claims" <http://goo.gl/iWF74a>) qui ne vise, sur le point considéré, que l'armateur, le propriétaire, l'affrètement, l'armateur gérant et l'assistant et non leurs préposés subalternes. De même, en matière d'assurance, la faute inexcusable du capitaine reste assurable (Cass. com. 5 janv. 1999, Bull. civ. IV, n° 1), à la différence de celle de l'armateur lui-même. Dans la commission de transport, en revanche, peu importe que cette faute soit celle de l'organisateur de transport ou celle de l'un de ses préposés. Il en va de même dans le transport de marchandises, du moins dans le régime international. Il serait temps d'unifier ces régimes et de ne porter attention qu'à la seule faute personnelle inexcusable.

Une autre difficulté concerne la manutention maritime où les textes ne visent pas la faute inexcusable, mais uniquement la faute dolosive et encore implicitement (art. L. 5422-23). Il reste que le Tribunal de commerce de Marseille a récemment décidé d'aller au-delà et d'assimiler la faute inexcusable à la faute dolosive (5 déc. 2014, DMF 2015, 341) ; si la solution se comprend, elle reste discutable au regard des textes : il appartiendra à la Cour de cassation de la régler. En tout cas, il serait judicieux et cohérent de généraliser cette assimilation et de ne plus raisonner en termes de faute lourde, trop longtemps considérée comme équivalente au dol ; cela permettrait de restaurer la confiance que les professionnels doivent avoir dans leurs contrats et cela ne serait pas sans conséquence si l'on rappelle que la plupart des contrats maritimes (affrètement, remorquage, lamanage ...) contiennent des clauses limitatives de responsabilité qui ne devraient donc plus être écartées qu'en cas de faute (personnelle) inexcusable du débiteur.

Au-delà de la famille maritime, il est permis de se demander s'il ne serait pas opportun de recourir aussi au concept de faute inexcusable et d'abandonner ainsi toute référence à la notion de faute lourde. On y verrait sans doute beaucoup plus clair dans la nébuleuse des clauses d'exonération de responsabilité (v. les difficultés soulevées par l'appréciation d'une faute lourde imputée à une entreprise de déménagement à l'occasion d'un transport Pointe des Galets (La Réunion) - Métropole, Cass. 1ère civ. 29 oct. 2014, n° 13-21.980).

Dans cet arrêt, la Cour de cassation reproche à la Cour d'appel d'avoir considéré que "la faute lourde du déménageur était inefficace pour évincer la limitation (de réparation)" en laissant entendre que la "simple" faute lourde est suffisante pour remettre en cause pareille limitation ; en l'espèce, la faute du déménageur (ventilation insuffisante du conteneur) aurait pu être qualifiée d'inexcusable, la société en cause étant un professionnel exerçant en milieu insulaire et dans les zones tropicales, de sorte que les spécificités du déménagement par voie maritime lui étaient connues.



Un aperçu d'un navire sans équipage dans le futur ?
Clin d'oeil de GCaptain sur les études en cours à ce sujet.

Il s'agit, en fait, du futur "MSC Venice" de 399 m. de long en construction en Corée qui a été lancé sans ses superstructures.
<https://goo.gl/lbYBn>

Accords de "pool"

Une alternative à l'affrètement à temps pour les investisseurs financiers. Les "pooling agreements" sont utilisés depuis de nombreuses années par les armateurs pour optimiser le retour sur investissement de leurs navires défilés sur le marché "spot".
La note du cabinet Berwin Leighton Paisner :

<https://goo.gl/vZNRXX>



Les Grands Lacs La voie maritime du Saint-Laurent L'autoroute H2O



Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent forment le plus long réseau de navigation en eau profonde au monde, s'étendant sur 3 700 kilomètres au cœur de l'Amérique du Nord. Le réseau comprend les cinq Grands Lacs et leurs voies inter-lacustres ainsi que le fleuve Saint-Laurent jusqu'au golfe Saint-Laurent. Une série d'écluses permet aux navires de franchir les changements d'élévation.

- Présentation de la voie maritime, voir la vidéo (Durée 21'41") : <http://goo.gl/ssdL7q>
- Géographie des Grands Lacs (5'30) : <https://goo.gl/nFf1Md>
- Véritable mine d'informations sur les Grands Lacs : <http://www.boatnerd.com>
- Duluth, le plus grand port en eau douce le plus à l'ouest des Grands lacs : <http://www.duluthport.com/port.php>
- Les Grands Lacs et le trafic maritime vus d'un drone en 2015 (8'14) : <https://goo.gl/Hduvci>
- Le trafic en temps réel : <http://goo.gl/lZ4IKl>
- L'organisme de gestion : <http://goo.gl/2Vcyvd>
- The Lake Carriers' Association <http://www.lcaships.com>
- Bulletin météo télévisé des Grands Lacs en février 2015 : <http://goo.gl/dcrdBH>
- Vidéo d'une tempête et de mer formée sur le Lac Supérieur (3'07) : <https://goo.gl/6sHUvj>
- La vie et le travail à bord des navires "lakers" (photos et vidéos) (12'51) : <https://goo.gl/nY0QLU>
- Il y a 40 ans, le naufrage inexpliqué du "SS Edmund Fitzgerald" dans le Lac Supérieur : <http://tinyurl.com/ncsbpmx>
- Les Grands Lacs, film en noir et blanc de 1946 (16'21) : <https://goo.gl/P12Tmq>
- Le livre "La voie maritime du Saint-Laurent" de d'Arcy Jenish, son président, à l'occasion du cinquantenaire (2009) : <http://goo.gl/WPGNSH>
- Débarquement sportif des lamanes et marins en 1960 depuis le Liberty Ship "Gien" : <https://goo.gl/4H9RIX>
- Les photos et les coups de sirène de tous les navires ayant salué depuis 2004 : <https://goo.gl/w7Mjgg>



Le laquier "Arthur M. Anderson" bloqué dans les glaces du lac Erie : <http://goo.gl/fk31Ea>

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



05/10 G Captain - Dure réalité, lors de la disparition du navire "El Faro" au large des Bahamas, le seul corps retrouvé par l'hélicoptère de secours est laissé à la mer pour continuer de rechercher les 32 autres.

14 /10 Marine Log - La famille d'un des marins du "El Faro" accuse l'armateur et le commandant de négligence et réclame 100 millions de dollars de dommages et intérêts. Le texte de la plainte : <http://goo.gl/zcv6jw> (ndlr : cette plainte sera suivie de plusieurs autres par les familles des victimes).



MV "El Faro" qui a sombré le 1er octobre au large des Bahamas.

Const. 1975. GRT 31 515 t., DWT 14 971 t.
240,02 m. x 28,05 m.

16/10 JMM - La France décrète l'extension de son domaine maritime de 579 000 km², soit à peu près la superficie de l'Hexagone, et fixe de nouvelles limites du plateau continental au large de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie et des îles Kerguelen. <http://goo.gl/IR0apl>. Le communiqué de presse : <http://goo.gl/AlNwX>

Récréation pour grands enfants

Manœuvres de remorquage du porte-conteneurs "Emma Maersk" à l'échelle 1/65e (Vidéo 3'50) : <http://goo.gl/fsjlOy>

22/10 Marinelink - Un armateur norvégien attaque la filiale moteurs marins de Volkswagen pour tromperie sur la consommation annoncée : <http://goo.gl/FHczX>

03/11 Hellenic Shipping News - Le Maroc envisage de construire cinq grands ports pour 2030. <http://goo.gl/MfnEMI>

06/11 Container Mag - Le Groupe CMA CGM et la société VILAC s'associent pour lancer un jouet éducatif en bois "Mon premier Porte-conteneurs".



Mon premier porte-conteneurs

06/11 Mer et Marine - Le groupe de géophysique français CGG, qui subit les conséquences de la dégringolade du prix du

baril de pétrole, va désarmer toute sa flotte française.

16/11 The Shipping Tribune - Pour inciter les armateurs Cyprotes, le gouvernement décrète que les enfants dont les parents armateurs s'installent à Chypre n'effectueront pas leur service militaire. <http://goo.gl/prlWh4>

18/11 L'Antenne - Après une récolte mondiale de blé exceptionnelle, la concurrence est particulièrement féroce entre les grands exportateurs, France, Russie et Ukraine en tête, pour vendre la céréale aux pays du Moyen-Orient et d'Afrique.

19/11 Les Echos - Les frets des vraquiers chutent à leur plus bas niveau historique <http://goo.gl/O7SIN4>

Dimension des vraquiers

Handysize : 15 000 - 36 999 dwt

Handymax : 37 000 - 49 999 dwt

Supramax : 50 000 - 67 000 dwt

Panamax : 68 000 - 84 999 dwt

Capesize : > 85 000 dwt

20/11 JMM - Le tribunal de commerce de Marseille prononce la cession de la SNCM à Patrick Rocca. Le jugement : <http://goo.gl/9C9YgA>

25/11 Le Marin - La convention internationale sur la gestion des eaux de ballast pourrait entrer en vigueur fin 2016. Les normes de l'OMI sont différentes de celles appliquées par les États-Unis, non-signataire de la convention de l'OMI. En raison de ce conflit de normes, l'*International Chamber of Shipping* craint une situation où certains navires pourraient ne pas être autorisés à opérer dans les eaux américaines quand la convention de l'OMI entrera en vigueur.

25/11 Maritime Connector - Les plans du paquebot "le plus vert" dont le voyage inaugural devrait avoir lieu en 2020, présenté lors de la COP21. <http://goo.gl/cvO81T>



Le 55 000 t. "Ecoship" prévu pour 2020

03/12 Village Justice - COP21. Des juristes français oeuvrent à la protection de l'environnement et partagent la connaissance juridique du droit de l'environnement. <http://goo.gl/BVYDVE>

06/12 Business Asiaone - La Chine va débuter en 2017 la construction de son premier navire de croisières de luxe. Les Chinois devraient représenter dans les années à venir le plus grand marché du monde avec 4,5 millions de passagers en 2020 et 17,5 millions en 2030.

07/12 Lloyd's List - CMA-CGM va se porter acquéreur du groupe singapourien Neptune Orient Lines (NOL) pour 2,23 milliards d'euros. L'analyse du "Monde" : <http://goo.gl/gvNScX>.

09/12 Les Echos - Après 147 années d'existence, fin de l'impression papier du

Financement de contentieux par un tiers

03/12 - Le Conseil national des barreaux (CNB) adopte une résolution sur le financement du procès par les tiers. En anglais "litigation financing", ou encore "third party funding":

<http://goo.gl/BGgG54>

Faire du contentieux un investissement financier : <http://goo.gl/Nbc4KZ>

Journal Officiel le 31 décembre 2015 pour ne conserver que sa version électronique.

21/12 Le Marin - Suite à l'automatisation du port de Rotterdam, grèves dures prévues par les dockers qui exigent notamment une garantie de non-licenciement pour les neuf années à venir pour l'ensemble des dockers qui étaient en contrat à durée indéterminée en janvier 2015.

ICMA XX prenez date

le prochain congrès international des arbitres maritimes aura lieu les 25-29 septembre 2017 à Copenhague.

<http://icma2017copenhagen.org>



22/12 Marinfos - L'Algérie voudrait assurer elle-même son transport maritime :

<http://goo.gl/nbR0Ht>.



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.