

# 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 40- Printemps 2016

● Éditorial  
**Philippe Delebecque**  
Page 1

● " L'évolution du  
commissionnaire de transport"  
**Antoine Sébastien**  
Pages 2, 3 & 4

● "Iran - La fin des  
sanctions"  
**Didier Marsac**  
Page 4

● "Obligations relatives  
aux émissions de CO2"  
**Leïla Esnard**  
Pages 5 & 6

● Web maritime  
Page 7

● Actualité CAMP  
● Revue de presse  
Page 8

### "Praecipuum esse iustitiae aequitatis quam stricti juris rationem"



## La réforme du droit des contrats

Éditorial par **Philippe Delebecque**  
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Le droit français des contrats vient d'être assez profondément réformé par l'ordonnance du 10 février 2016. Les deux objectifs de la réforme ont été clairement affichés (cf. rapport au Président de la République) : "améliorer la lisibilité du droit commun des contrats" et "renforcer l'attractivité du droit français". Le temps nous dira si ces objectifs ont été remplis. Pour l'heure, une première question essentielle se pose qui est de savoir comment le monde maritime où l'un des instruments essentiels d'organisation des rapports économiques et sociaux est le contrat peut accueillir et mettre en œuvre une telle réforme. Il est certain que la réponse passe par la façon dont le nouveau Code civil conçoit les rapports entre le juge – ou l'arbitre – et le contrat (v. égal. Laurent Aynès, *Revue des Contrats* - avril 2016, p. 14 s.).

Dans le contentieux de la validité du contrat, il n'y aura pas de changement notable. Sans doute la notion de violence est-elle définie plus largement (art. 1143), sans doute consacre-t-on la technique de la caducité (art. 1186 et 1187), sans doute fait-on disparaître la théorie de la cause, en tout cas au regard des conditions de formation du contrat (celles-ci se limitant au consentement, à la capacité et aux exigences de contenu), mais c'est la loi qui change et non l'office du juge, lequel reste le même (cf. L. Aynès, préc.). Dans le contentieux portant sur les effets du contrat, on ne peut pas ne pas relever le fameux article 1195 qui donne en définitive au juge le pouvoir de réviser le contrat si les circonstances qui ont présidé à sa conclusion ont changé et si les parties n'ont pas trouvé préalablement un accord. Mais ce pouvoir était attendu de la pratique et reste encadré ; en outre et surtout, rien ne s'oppose à ce que les parties elles-mêmes aménagent la disposition, voire renoncent au texte qui n'est que supplétif. Demeure cependant l'article 1171 permettant au juge de considérer comme nulle une clause qui traduit un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties. Ce pouvoir confié au juge est désormais reconnu si la clause est contenue dans un "contrat d'adhésion", quel qu'il soit, ce qui vise les conditions générales des contrats d'assurance



ou encore les connaissements. Il faudra, sur cette importante question, être très vigilant et tenir compte, pour apprécier cet éventuel déséquilibre, de l'ensemble des stipulations du contrat considéré. Dans le contentieux des sanctions, la situation est un peu la même, car le régime de la responsabilité contractuelle n'est pratiquement pas modifié, l'exécution en nature sans recourir au juge est reconnue (cf. art. 1222) et la rupture unilatérale du contrat par simple notification, consacrée (art. 1226). Toutefois, si la réduction unilatérale du prix peut être sollicitée par le créancier en cas d'exécution imparfaite du contrat (art. 1223), on peut s'attendre à ce que la mise en œuvre de cette (nouvelle) sanction intermédiaire entre l'exception d'inexécution et la résolution déclenche une intervention du juge.

On remarquera enfin que les modalités des interventions du juge dans la matière contractuelle sont quelque peu assouplies (cf. L. Aynès, obs. préc.) avec l'entrée dans le Code civil de nombreux standards (le délai ou la personne raisonnable : art. 1116, 1188, 1197, 1218, 1222), de qualificatifs très ouverts (l'anormal : 1148, l'excessif : 1195), l'abusif : 1164, 1165) et d'expressions difficile à saisir (l'attente légitime ; le manquement grave). Comptons sur les juges - et les arbitres - pour en faire un bon et modéré usage.

● Rapport au Président de la République : <https://goo.gl/kGVMFv>

● Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations : <https://goo.gl/w31ps9>



## Cyber sécurité à bord des navires

Les principales associations maritimes internationales publient un guide listant les risques potentiels afin de permettre aux armateurs d'identifier les "cyber vulnérabilités", de prendre des mesures pour éviter des "cyber incidents" et se protéger contre des "cyber attaques":

<http://goo.gl/YywV6h>



La plateforme auto-élévatrice propulsée "Brave Tern" de 132 m. de long en essai à Rotterdam s'est élevée à 70 mètres au dessus du niveau de la mer.

<http://goo.gl/jliZbY>

## "Big data" à bord

Conteneurs connectés à bord du navire géant de 18 000 evp "CMA CGM Bougainville" de 400m de long, 54m de large. La technologie Traxens permet aux conteneurs de communiquer entre eux mais aussi avec le navire grâce à des antennes relais. Toutes les informations collectées sont ensuite envoyées au siège du groupe à Marseille.

<https://goo.gl/Lv60ce>

Le bateau vu du ciel par Ph. Plisson dans un reportage Mer et Marine :

<http://goo.gl/MWkjoS>



## Navires sans équipage

Dans un film de 6'22, Rolls-Royce présente un futur centre de gestion opérationnelle dans lequel un équipage de 7 à 14 personnes à terre contrôle les opérations d'une flotte de navires dans le monde. L'équipe utilise des écrans intelligents interactifs, des systèmes de reconnaissance vocale, des hologrammes et des drones de surveillance pour contrôler ce qui se passe tant à bord qu'autour du navire.

<http://goo.gl/4LoCtO>

Le film : <https://youtu.be/vg0A9Ve7SxE>  
Deux armateurs finlandais se joignent au groupe d'étude : <http://goo.gl/j0DeRf>

## L'évolution du métier de commissionnaire de transport

Antoine Sebastien

Marine Manager

TLF Overseas

"La Commission de Transport est un métier et seul un professionnel peut se voir attribuer la qualité juridique de commissionnaire de transport" indiquait le Doyen Rodière (Droit des transports, 2ème Ed., Sirey 1977, n°698). La corrélation entre la capacité professionnelle et la qualité juridique révèle les deux éléments essentiels distinctifs de cette profession : une expertise nécessaire associée à un régime juridique particulier. L'expertise s'est étoffée et l'évolution du métier gagne à être présentée. La pratique de la commission de transport, institution éminemment française, évolue nécessairement dans le cadre de la mondialisation des échanges.

Le commissionnaire de transport s'est distingué en assurant un rôle d'intermédiation et d'organisation. Dans le sillage d'une globalisation toujours croissante, garant des exigences nouvelles de sécurisation et de facilitation du commerce international, il s'est progressivement affirmé comme le professionnel de l'Organisation de Transport International (OTI). L'évolution du métier tend à intégrer des solutions globales pour la "supply chain" et à offrir des prestations logistiques répondant aux besoins des clients dans un contexte mondialisé. Les défis et enjeux liés aux nouvelles données économiques, réglementaires, technologiques exigent une adaptation rapide des commissionnaires de transport. Cette évolution reste variable selon les entreprises dans ce secteur hétérogène.

### Le Commissionnaire - Intermédiaire et Organisateur - de transport

Le statut de commissionnaire de transport a été consacré dans le Code de commerce et le Code des transports. La confusion a été longue entre le commissionnaire de transport et le transporteur voiturier (R. Rodière, Manuel des Transports terrestres et aériens, librairie Dalloz 1969, n°266), deux opérateurs en charge de déplacer des marchandises d'un point à un autre. La notion distincte de commissionnaire a été dégagée progressivement par la jurisprudence. La profession s'est rapidement développée avec l'essor du commerce international et des différents modes de transport. En confiant toute l'organisation du transport à un commissionnaire, le commettant gagne en simplification et en efficacité dans l'organisation du transport : il existe un intermédiaire, unique responsable au regard du commettant, avec une obligation de résultat possédant l'expertise et le réseau pour la bonne réalisation du transport. En contrepartie de ce régime à forte responsabilité, le législateur a réglementé la profession (Décret n°90-200 du 5 mars 1990).

Les réflexions sur la détermination du statut de commissionnaire de transport ont été portées par la complexification de la chaîne de transport. L'activité du commissionnaire de transport qui exerce différentes fonctions opérationnelles peut en effet entraîner une certaine confusion quant à son rattachement à cette qualification juridique. Le premier critère distinctif est celui de la qualité d'intermédiaire entre le donneur d'ordre (le commettant) et le transporteur. Ce statut d'intermédiaire le distingue ainsi du transporteur. Cela n'empêche aucunement le commissionnaire de posséder sa propre flotte de véhicules pour transporter des marchandises. Il alterne alors la qualité de commissionnaire et celle de transporteur. Le commissionnaire peut également exercer d'autres fonctions : transitaire, groupeur, consolidateur, affréteur, logisticien, commissionnaire en douane (futur représentant en douane lors de l'entrée en vigueur au 1er mai 2016 du Code des Douanes de l'Union européenne), agent de représentation...

Au critère d'intermédiation a été ajouté un critère d'organisation. Les commissionnaires "organisent et font exécuter sous leur responsabilité et en leur propre nom selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant" (définition légale - Article L. 1411-1, I, 1° du Code des transports) ou "avec toute la latitude d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sa responsabilité" (définition jurisprudentielle - Cass. com., 16 févr. 1988, n° 86-18309). Le critère d'organisation du transport permet au commissionnaire de se différencier du mandataire qu'est le transitaire. Dernier critère : il conclut les contrats avec les transporteurs en son nom personnel et échappe ainsi à la notion de mandataire ou de courtier en transport.

### Le Commissionnaire - Organisateur de Transport International (OTI)

Les commissionnaires sont devenus les grands opérateurs du transport et leur activité est appelée à prendre une importance encore plus considérable (Ph. Delebecque, Droit maritime : Dalloz, coll. Précis, 13e éd., 2014, n° 612). Le développement du transport multimodal exige l'intervention de multiples acteurs dans la chaîne de transport et de logistique. La majorité des importateurs - exportateurs n'ont pas la capacité et/ou l'expertise pour organiser en propre et maîtriser le bon acheminement des marchandises. Le commissionnaire OTI répond à ce besoin en organisant l'ensemble de ces prestations selon les demandes de son donneur d'ordre.

L'OTI, facilitateur du commerce international assure différentes missions : chef d'orchestre de la "supply chain" internationale, il est le partenaire privilégié des administrations et le conseiller de ses clients importateurs-exportateurs pour toutes les opérations de transport, logistique et douane dans le respect des réglementations nationales et internationales et des normes environnementales. Grâce à son organisation en réseau avec d'autres opérateurs dans le monde entier, l'OTI s'adapte aux variations des marchés mondiaux et à l'évolution des demandes. Il offre une palette de prestations et de services clés en main à l'échelle des besoins de ses clients.

*Suite de l'article page 3*

## Connaissances et Charte-Parties

Le connaissance est la preuve du contrat de transport.

La compréhension des termes précis peut cependant être compliquée lorsqu'il est fait référence à d'autres documents comme la Charte-Partie par exemple.

Le P&I Club Standard insiste dans une récente publication qu'une clause inadéquate, ou mal rédigée, aboutit non seulement à l'incertitude, mais peut coûter très cher à une des parties prenantes qui n'avait jamais eu l'intention, contractuellement, d'endosser certaines responsabilités.

<http://goo.gl/7V4V61>

## Le connaissance électronique

Suite à la publication de la dernière version de la Charte-Partie NYPE (<https://goo.gl/kIGnZw>) le cabinet Reed Smith fait le point sur les aspects légaux du connaissance électronique.

<https://goo.gl/tqDXjz>



Le premier des 15 méthaniers brise-glaces de 170 000 m3 destinés au projet Yamal en Sibérie a été lancé en Corée du Sud pour une livraison fin 2016, lorsque le projet LNG Yamal est prévu démarrer en 2017 <https://goo.gl/OTtvpF>. Ces navires de 299m. pour 50m. de large pourront manoeuvrer librement jusqu'à 2,10m. d'épaisseur de glace. Les partenaires de "Yamal" sont le russe Novatek, le chinois CNPC et le français Total. La capacité de production annuelle est estimée à 16,5 millions de tonnes <http://goo.gl/w9a6bC>.

Description du projet en vidéo (5'35) :

<http://goo.gl/069nYe>



"Baltika" le premier brise-glace à écrasement oblique capable de tracer un chenal de 50 m. de large. Vidéo de ses essais : <https://goo.gl/zWctU8>

## Suite de l'article de la page 2

La nouvelle mission de représentant en douane du Codes des Douanes de l'Union (CDU) apporte à l'OTI des compétences élargies en sûreté-sécurité, douanes, fiscalité, systèmes d'information. Il gère et sécurise les flux physiques et les flux d'information correspondants via les plateformes électroniques portuaires et aéroportuaires. Il accompagne ses partenaires commerciaux dans l'obtention de la certification Opérateur Economique Agréé (OEA), au service des TPE, PME et grands groupes.

D'autres missions sont devenues indispensables : gestion de l'assurance, du stockage, du transit, et des nombreuses opérations logistiques qui requièrent également la prise en compte de l'exigence sûreté / sécurité et le besoin d'une certification OEA. L'Organisateur de Transport International propose alors de nouvelles prestations logistiques. Certains acronymes traduisent cette évolution récente du métier.

## Le commissionnaire - Intégrateur de solutions logistiques

NVOCC, 3PL, 4PL, LLP – L'anglicisation reflète une réalité évidente de l'évolution du métier de l'OTI : l'internationalisation de son champ d'action. Les organisateurs s'adaptent à leurs clients également acteurs du commerce international.

Le NVOCC (*Non Vessel Operating Common Carrier*), organisateur d'un transport de marchandises qui comporte un voyage par mer est un peu "l'adaptation de la notion française de commissionnaire de transport. [...] Nouvelle figure dans le paysage du transport maritime, c'est un opérateur qui accepte d'assumer toutes les responsabilités du transport maritime, sans être lui-même transporteur" (P. Bonassies, C. Scapel, Droit maritime : LGDJ, coll. Traités, 2e éd. 2010, n° 951).

Le 3PL (*Third-Party Logistics Provider*) est un prestataire qui a la responsabilité d'exécuter une partie plus ou moins importante de la logistique de ses clients, une sous-traitance qui concerne le transport, l'entreposage, préparation de commande, personnalisation...

Le 4PL offre des logiciels ou des applications informatiques adaptés pour piloter les activités d'une chaîne de distribution, en planifiant et coordonnant les flux d'informations entre eux. L'apparition des prestataires de type 4PL été favorisée par le développement des NTIC (*Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication*) d'Internet. »

Le LLP (*Lead Logistics Provider*) répond avec ses propres actifs à la demande d'une externalisation toujours plus poussée de la part du commettant en regroupant les services d'un 3PL et d'un 4PL pour optimiser l'ensemble des flux physiques et d'informations de la chaîne logistique.

Si le commissionnaire de transport se cantonnait auparavant à la seule prestation de transport, les commissionnaires OTI chapeautent de plus en plus tout ou partie des différentes fonctions indispensables au bon déroulement des opérations logistiques jusqu'à la livraison finale. En amont comme en aval de la chaîne logistique, la gestion des magasins et entrepôts, le conditionnement des marchandises, la manutention l'emballage, l'emportage, l'entreposage, la gestion des stocks... sont susceptibles de faire partie des activités du commissionnaire de transport. Ces attributions élargies sont-elles incluses dans le périmètre de la Commission de transport ? Juridiquement non, il ne s'agit plus de prestation de transport (même en utilisant la notion de transport "de bout en bout") mais d'un point de vue opérationnel, les professionnels dont l'activité principale demeure celle de la commission de transport "intègrent" de plus en plus ces activités accessoires.

Verticalisation de l'offre, différenciation par les services et intégration de solutions sont les nouvelles stratégies des OTI mettant en œuvre des outils appropriés : "control tower", ingénierie de transport, systèmes d'information EDI, tracking, contrôle qualité renforcé, optimisation fiscale... L'OTI s'adapte en permanence.

## Les nouveaux défis des OTI

Le commissionnaire doit également anticiper les enjeux futurs : nouvelles réglementations européennes ou internationales, concurrence accrue, innovations technologiques...

Le Code des Douanes de l'Union européenne (CDU) applicable à partir du 1er mai 2016 offre une illustration de l'impact d'une nouvelle réglementation : les OTI gagnent une opportunité d'exercer la représentation en douane dans les 28 pays de l'Union européenne mais risquent dans le même temps de subir une distorsion de concurrence si la transposition du CDU n'est pas harmonisée entre les États membres et si par ailleurs la réglementation nationale ne réunit pas les conditions requises de compétitivité.

La collecte et le contrôle des données informatiques dans le cadre des nouvelles technologies, notamment liées au "Big Data", sont un enjeu de taille. Google investit dans "Flexport" start-up qui souhaite devenir le nouvel "Uber du fret maritime" et Amazon développe des ambitions de "freight forwarding" dans le maritime (enregistrement auprès du US Federal Maritime Commission lui permettant de vendre des prestations de fret maritime en tant que NVOCC) et l'aérien (leasing de 20 Boeing 767). Ces géants des nouvelles technologies pénètrent le secteur de l'organisation de transport et pourraient à terme modifier les rapports de force. Les leaders des NTIC sont-ils une menace pour la profession ? Les innovations technologiques constituent surtout une chance de gérer en temps réel les flux physiques et d'informations.

La dématérialisation des documents de transport permet de fluidifier les flux et de sécuriser la "supply chain", si toutefois la technologie est maîtrisée et anticipée par les différentes parties prenantes du transport international (administration, banque, assurance, prestataire informatiques EDI...). L'OTI doit s'adapter à la gestion des systèmes d'informations partagés afin de défendre la plus-value de son expertise professionnelle.

*Suite et fin de l'article page 4.*

## TLF Overseas\*

<http://www.e-tlf.com>

TLF Overseas est l'organisation de référence qui regroupe les Organisateurs de Transport International (OTI), les commissionnaires en douane (futurs représentants en douane selon le CDU) et les syndicats professionnels portuaires et aéroportuaires. Les adhérents de TLF Overseas organisent 75 à 85% des flux maritimes (transit ports français), 95% des flux aériens (transit aéroports français) et regroupent 90% des représentants en douane sur le territoire français.

TLF Overseas est affiliée à l'Union TLF, l'organisation professionnelle représentative de tous les métiers de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique à travers ses entreprises adhérentes ou ses syndicats affiliés.

Les missions de l'organisation recouvrent la défense des intérêts de la profession, la valorisation des métiers de ses adhérents, le développement de la compétitivité indispensable au maintien de l'attractivité du site France et donc du Commerce Extérieur de la France. Dans cet objectif, TLF Overseas accompagne les entreprises du secteur du transport et de la logistique sur des projets à long terme (CCS, CIN France, e-freight, e-Douane, standard de compétence en douane, Guichet Unique Maritime...) en étroite collaboration avec ses partenaires publics et privés.

TLF Overseas développe et anime un véritable réseau au niveau européen et mondial (FIATA, CLECAT, CONFIAD) et représente ses adhérents auprès des nombreuses administrations et organisations nationales, européennes et internationales (MEDEF, IATA, OMC, OMD, ICC...).

\* TLF Overseas est membre institutionnel de la Chambre arbitrale maritime de Paris depuis 2015 (ndlr).



"L'Asphalt Splendor", le plus grand bitumier du monde, classé au BV, avec ses 37 000 tonnes de port en lourd pour 180 m. de long vient d'être livré <https://youtu.be/DlokIahEjoc> à l'armement américain Sargeant Marine <http://valtasphalt.com>. Le bitume liquide, maintenu à chaud, voyage à une température entre 150 et 200° C. Il est réparti dans les 16 cuves indépendantes.

## Suite et fin de l'article "L'évolution du métier de commissionnaire de transport".

### Évolution différenciée dans un secteur hétérogène

Il est néanmoins nécessaire de tempérer l'évolution générale du métier car il s'agit d'un secteur atomisé. Quelques chiffres permettent d'appréhender le marché de l'organisation de transport en France (Étude Xerfi-France 2016 : "Le freight forwarding" en France) : entre 2 900 et 3 000 entreprises employant environ 63 000 salariés (moyenne de 22 employés par entreprise) dont plus de 75% emploient moins de 10 salariés. Les 10 premières sociétés réalisent 29% du chiffre d'affaires. Quelques entreprises intermédiaires se positionnent comme challengers en développant des expertises sur des segments de marché ou des zones géographiques particulières.

Les commissionnaires de transport n'ont ainsi pas tous la capacité et la vocation de devenir des "Lead Logistics providers" ou d'offrir des prestations de logistique complémentaires. Les petites structures offrent de la souplesse et de l'agilité dans la réalisation de la seule prestation de transport. L'évolution du métier est donc variable selon la taille et les ambitions de ces entreprises. Il n'en reste pas moins que l'adaptation vis-à-vis du contexte économique, des nouvelles réglementations nationales et supranationales et des innovations technologiques est une réalité partagée par tous.



## Iran : la fin des sanctions et des "clauses sanctions" ?

Didier Marsac

Arbitre maritime

Consultant en gestion des risques

L'accord sur le nucléaire (<http://goo.gl/w19N31>), dénommé JCPOA (*Joint Comprehensive Plan of Action*) conclu le 14 Juillet 2015 est entré en vigueur le 16 janvier 2016 (<http://goo.gl/8n4iFj>). En contrepartie d'un certain nombre d'engagements de l'Iran à ne pas développer sa recherche et sa capacité nucléaire, les sanctions prises dans ce cadre par l'ONU, l'essentiel des sanctions décidées par l'UE ainsi que les "secondary sanctions" édictées par les États-Unis ont été levées ou seront levées dans la prochaine décennie. Contrairement à certains raccourcis médiatiques cela ne signifie pas la fin des sanctions à l'encontre de l'Iran, ni des risques qui en découlent pour les entreprises qui souhaiteraient recommencer à commercer avec ce pays.

Il convient de retenir que les "primary sanctions" prises par les États-Unis continueront à s'appliquer, interdisant toujours aux citoyens ou sociétés américaines de commercer avec l'Iran, sauf transactions autorisées par l'OFAC (*Office of Foreign Assets Control*). Les banques, assureurs et réassureurs américains (et probablement ceux dont les actionnaires sont américains) ne pourront toujours pas financer ou couvrir des risques iraniens ou liés à un commerce depuis ou vers l'Iran et aucune transaction ne pourra être réalisée en USD (<https://goo.gl/d51RHb>).

Les P&I Clubs du groupe international ont adressé une circulaire à tous leurs membres en janvier (<http://goo.gl/rd9IWE>) et en février 2016 (<http://goo.gl/HdvPWH>) pour les avertir des incertitudes et de la complexité qui découlent de cette levée partielle des sanctions. Cette dernière circulaire souligne par ailleurs que n'importe quel armateur responsable d'une collision avec un navire iranien (ou autre) pourrait ne pas pouvoir être indemnisé par tout ou partie de son panel d'assureurs lorsque les fonds seraient destinés à une entité encore soumise aux sanctions !

Ces mêmes Clubs rappellent également qu'une part de leur traités de réassurance sont souscrits par des réassureurs américains et qu'en cas de sinistres importants générant des réclamations de la part d'entités iraniennes et/ou liées à un négoce avec l'Iran, les indemnités de réassurance non récupérées seraient alors supportées par les membres concernés.

Les autres sanctions prises par l'Union européenne et les États-Unis depuis 1979 à l'encontre de l'Iran pour atteintes aux Droits de l'Homme, soutien à des mouvements terroristes, essais de missiles balistiques, etc. restent en place. Les listes noires des personnes et entités avec lesquelles il est interdit de commercer ont été réduites mais restent en application.

En conclusion, les sociétés et citoyens non américains qui envisageraient des transactions avec des intérêts iraniens doivent continuer à vérifier avec la plus grande attention les interdictions existantes, maintenir les "clauses sanctions" dans les contrats et comme le suggère les P&I Clubs envisager une clause complémentaire en cas de retour rapide aux sanctions antérieures, tel que prévu par l'accord JCPOA dans une disposition appelée "snap back".

### Documentation

Sur le site de la Chambre [www.arbitrage-maritime.org](http://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>

## Lieux de refuge

Les nouvelles lignes directrices visent à organiser la coopération et la coordination de toutes les parties concernées, notamment les armateurs, l'État du pavillon et les États côtiers, afin de secourir efficacement les navires en détresse. Elles s'inscrivent dans la droite ligne de la Convention internationale sur le droit de la mer, dite de Montego Bay, qui oblige les États à préserver leur environnement et à prévoir des dispositifs dans leurs droits nationaux pour prévenir et intervenir en cas d'incident maritime. (*Marine & Océans* 04/02/2016).

les textes : <http://goo.gl/KPPCus>

Le guide opérationnel de l'Union européenne : <http://goo.gl/KtrNDx>



Le roulier "Modern Express" à la dérive pendant plus d'une semaine en janvier 2016 dans le Golfe de Gascogne.

Pourquoi Bilbao a-t-il été choisi comme port refuge pour le "Modern Express" ? :

<http://goo.gl/dysVPO>

Le dossier du "Marin", un premier retour d'expérience : <http://goo.gl/QNHdWu>

## Des conséquences de mauvaises pratiques

Peu après son départ de Southampton, en janvier 2015, le car-carrrier "Hoegh Osaka" décidait de s'échouer sur le banc de sable de Bramble (*Bramble bank*) pour éviter une catastrophe plus grave.

<http://goo.gl/cZbfBV>

Le navire avait appareillé dans des conditions non conformes aux normes SOLAS. Mauvaise distribution des ballasts, déclarations de poids erronées, plan de chargement modifié à la dernière minute sont les principaux facteurs ayant entraîné la gîte importante du navire.

Le rapport et annexes :

<https://goo.gl/UR9e7J>

## Livraison d'un colis par un drone

Le drone "LE 4-8X Dual" vient d'effectuer sa première livraison à bord d'un méthanier en condition réelle d'utilisation : <http://goo.gl/iHPXQJ>

## Obligations d'information et de déclaration relatives aux émissions de CO2

Leïla Esnard  
Avocat maritime  
Cabinet Lewis & Co AARPI

**Le nouveau Règlement européen (UE) 2015/757 ajoute aux obligations actuelles des acteurs maritimes dont les navires font escale en France.**

Compte tenu de son développement, le secteur maritime constitue une source majeure, et en constante augmentation, de pollution atmosphérique ; il contribue notamment pour une part non négligeable aux émissions globales de dioxyde de carbone (CO2).

Jusqu'à récemment, et en attendant une réglementation de l'Organisation Maritime Internationale sur cette question, l'Union européenne s'était abstenue de mettre en place des mesures coercitives relatives aux émissions de CO2 par le secteur maritime, alors que les autres modes de transport avaient fait l'objet d'une réglementation.

A la suite de l'accord informel intervenu entre les négociateurs du Parlement Européen et du Conseil de l'Europe visant à mettre en place, dans l'Union européenne, un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO2 par les navires, le 17 décembre 2014, un nouveau Règlement (UE) 2015/757 a été adopté, le 29 avril 2015, concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime, dit "MRV" pour *Monitoring, Reporting and Verification*.

Ce règlement est entré en vigueur le 1er juillet 2015. Les nouvelles obligations prévues, de surveillance, puis de déclaration, ne s'appliqueront cependant dans les faits qu'à compter respectivement du 1er janvier 2018 et de l'année 2019, de sorte à permettre aux acteurs du secteur de prendre au préalable les mesures qui leur permettront de respecter leurs obligations. Compte tenu de la charge administrative que la mise en œuvre du dispositif va vraisemblablement représenter, il est essentiel que le secteur maritime se prépare dès à présent.

Le nouveau règlement s'applique aux navires d'une jauge brute de plus de 5 000 tonnes qui feront escale dans un port de l'Union européenne. Il oblige leurs armateurs ou opérateurs, quelle que soit la localisation de leur siège social ou commercial et quel que soit le pavillon du navire, à surveiller et déclarer les émissions de CO2 de chacun de leurs navires, par voyage (à destination ou en partance d'un port de l'Union européenne), et sur une base annuelle.

Les déclarations annuelles CO2 feront l'objet d'une vérification par une entité indépendante (le "vérificateur"), qui délivrera un rapport de vérification et, le cas échéant, un document de conformité CO2 qui devra être conservé à bord du navire concerné. Certaines des informations comprises dans les déclarations seront mises à la disposition du public.

Au préalable, les transporteurs maritimes devront également soumettre au vérificateur, pour chacun de leurs navires, un "plan de surveillance" des émissions de CO2 d'ici le 31 août 2017, lequel devra être homologué avant que la période de déclaration ne débute.

Le règlement prévoit également expressément que les États membres devront mettre en place un système de sanctions en cas de non-respect de ces nouvelles obligations.

Il n'y avait, jusqu'à ce règlement, aucune obligation imposée au secteur maritime par l'Union européenne en matière d'information ou de déclaration des émissions de CO2 dans la mesure où le Règlement 525/2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique, avait clairement exclu ce secteur de son champ d'application. Cela ne signifie par pour autant que les acteurs maritimes sont sans contrainte jusqu'en 2018.

En effet, certains pays, tels la France, ont souhaité précéder la réglementation européenne afin de montrer leur engagement vis-à-vis de la protection de l'environnement. Ainsi, des dispositions relatives aux émissions de CO2, en vigueur en France depuis le 1er octobre 2013, concernent directement les transporteurs maritimes.

L'article L. 1431-3 du Code des Transports et le décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 imposent à tous les acteurs commercialisant ou organisant des prestations de transport, que ce soit de marchandises ou de passagers, de fournir aux bénéficiaires de la prestation (passagers, intéressés à la cargaison) la quantité de CO2 émises par le mode de transport utilisé, dès lors que le transport a son point d'origine ou de destination sur le territoire français (ce qui inclut également les départements et collectivités d'Outre-Mer). Le fait que le transporteur ait son siège social ou commercial à l'étranger ne l'exonère pas de ces obligations.

Ces dispositions s'appliquaient initialement tant au transport entre ports français qu'au transport international (dès lors que le port de destination ou d'origine était en France).

*Suite de l'article page 6*

## Pertes maritimes, Événements de mer et Sécurité maritime

Parution de la 4e édition, millésime 2015, de l'excellente revue annuelle maritime éditée par Allianz.

Le résumé : <http://goo.gl/OmfAIY>

Le rapport complet : <http://goo.gl/ttqkMg>

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

## la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétariat de la Chambre  
E Mail : [contact@arbitrage-maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

## Transport de l'acier par conteneurs Empotage des "coils"

Pendant des décennies, le transport de l'acier a été effectué via des navires vraquiers ce qui nécessite la maîtrise d'une technique assez complexe. La conteneurisation des bobines de tôles d'acier (*coils* en anglais) ne diminue en rien les bonnes pratiques à appliquer à ces chargements délicats.

Le guide publié par le TT Club :  
<http://goo.gl/P6XrsG>

## La nomination d'un arbitre interrompt-elle la prescription ?

Voir le cas *Glencore International AG v (1) PT Tera Logistic Indonesia (2) PT Arpeni Pra* [2016] EWHC 82 (Comm) <http://goo.gl/H3Wmcd> et le commentaire du cabinet Reed Smith <https://goo.gl/wKRyfs>



**NB :** La réception d'une demande d'arbitrage à la Chambre arbitrale maritime de Paris interrompt sans autre question la prescription.

## Trafic de drogue Navire retenu puis confisqué

En 2007, à la suite d'une inspection sous-marine, à la fin du chargement de charbon au Venezuela, il a été découvert trois sacs de cocaïne sous la ligne de flottaison près du gouvernail du navire "B Atlantic".

Le cas soulève des questions intéressantes sur les exclusions des clauses d'assurance "risques de guerre et grèves" et leurs effets lorsqu'il y a intervention malveillante d'un tiers.

Décision de la Haute Cour de Justice : *Atlasnavios-Navegacao LDA v Navigators Insurance Company Limited & Others* (2014) EWHC 4133 (Comm):  
<http://goo.gl/hST41n>

Le commentaire du cabinet australien Colin Biggers & Paisley :  
<http://goo.gl/7hKRuq>

## Suite et fin de l'article Obligations d'information et de déclaration relatives aux émissions de CO2.

Néanmoins, et probablement face aux contestations du secteur du transport international notamment maritime (qui considérait que la réglementation française était en contradiction avec les principes de gouvernance et de régulation reconnus par les membres de l'OMI), et au retour d'expérience faisant état de difficultés de mise en œuvre, en août 2015, le législateur a indiqué que la détermination des modalités d'information CO2 pour les prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national se ferait ultérieurement, après l'adoption de dispositions au niveau international ou européen. On peut donc considérer que, depuis août 2015, les opérations de transport maritime international ne sont plus soumises aux dispositions de droit interne français telles que développées ci-dessous.

Lorsque le droit français est applicable, l'information à fournir – au plus tard dans les deux mois de la fin du transport – est la quantité totale de CO2 pour l'ensemble des phases "amont" et de "fonctionnement" d'un transport. Le CO2 émis durant la phase "amont" (c'est-à-dire avant que le carburant à bord du moyen de transport soit consommé) inclut – pour ce qui concerne les carburants de navire – tout CO2 émis pour extraire les hydrocarbures bruts, les raffiner, les transporter et les distribuer. Les émissions de CO2 durant la phase de "fonctionnement" incluent tout CO2 émis durant les opérations de transport entre l'origine et la destination de la prestation de transport, ainsi que les émissions lors des trajets de repositionnement du navire, des trajets effectués à vide et les émissions lorsque le navire est à l'arrêt, moteur en marche, qui sont liées à ces opérations.

Différentes méthodes de calculs – plus ou moins compliquées – peuvent être utilisées pour déterminer les données relatives aux émissions de CO2 qui doivent être communiquées. A la demande de tout passager ou intéressé à la cargaison, le transporteur doit révéler la méthode de calcul utilisée.

Alors que ces dispositions sont en vigueur depuis plus de deux ans, il apparaît que nombre d'opérateurs n'ont pas encore mis en place de procédures leur permettant de fournir, de façon régulière, l'information CO2 exigée par la loi. Cela est essentiellement dû à la méconnaissance de l'existence du dispositif ainsi qu'au fardeau administratif et financier généré par le dispositif. Dans le rapport sur la mise en œuvre du dispositif du 14 décembre 2015, publié le 20 janvier 2016 par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, 50 % des sociétés de prestations de transport interrogées – tous modes confondus – reconnaissent ne pas respecter l'obligation d'information CO2, dont la moitié parce qu'ils ne sont pas informés de son existence.

Le fait, qu'à ce jour, aucune sanction ne soit prévue en cas de non-respect des obligations imposées par le droit français, est également une explication plausible.

L'absence de sanction est de toute évidence une décision politique liée au fait que la réglementation a mis à la charge de toutes les sociétés impliquées dans le secteur du transport des obligations onéreuses et chronophages et qu'il existe un grand nombre d'incertitudes et de difficultés à surmonter avant que des sanctions puissent être appliquées. Le rapport sur la mise en œuvre du dispositif met en évidence notamment la charge administrative et les coûts liés au dispositif.

Compte tenu de ces difficultés de mise en œuvre, aucune sanction n'a encore vu le jour, ni même ne semble envisagée.

Il n'est cependant pas exclu que le gouvernement français prenne le prétexte de l'obligation des États membres de mettre en place des sanctions en cas de non-respect des obligations imposées par le Règlement européen pour imposer à terme également des sanctions pour non-respect de la réglementation française relative à l'information sur les émissions de CO2.

En conclusion, tandis que les réglementations française et européenne tendent toutes deux à fournir aux usagers du transport maritime une meilleure information sur les émissions de CO2 afin de limiter celles-ci, leurs contenus sont différents. Il est vraisemblable que toute procédure mise en place par les transporteurs pour se conformer au droit français sera utile lorsque les dispositions du Règlement européen seront effectivement applicables. Il sera néanmoins nécessaire de s'assurer qu'il n'y a pas d'incohérences entre les informations qui doivent être fournies selon le droit français et celles requises d'après le Règlement européen, notamment en ce qui concerne les méthodes de calcul à appliquer, à moins que le droit français évolue d'ici-là pour s'aligner totalement sur le droit européen.



L'Égypte et la Mer Rouge vus depuis la station ISS le 11 février 2016. Photo : Scott Kelly.

## Parution de la revue annuelle BRS 2016

Les plus bas historiques sur pratiquement tous les secteurs du maritime sauf, pour l'instant, le pétrole. La valeur de la flotte mondiale a perdu 65 milliards de dollars.  
<http://goo.gl/QYveeu>

## "Brexit"

L'analyse du cabinet Ince and Co sur les éventuelles conséquences pour les activités liées au maritime :

<http://goo.gl/qQXo3Z>

## La déclaration du poids des conteneurs incombe au chargeur

La réglementation imposant aux chargeurs de procéder à la déclaration du poids des conteneurs qui embarquent à bord d'un navire entrera en vigueur le 1er juillet 2016. Le dossier de L'Antenne :

<http://goo.gl/CV2r8a>

Les guides de l'OCEMA, groupement de transporteurs maritimes :

<http://ocema.org/VGM SOLAS.html>

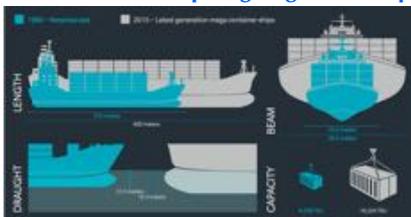
## Jurisprudence

Lorsque la preuve que les parties ont eu la volonté de se soumettre à l'arbitrage est rapportée, l'exigence de bonne foi peut leur être opposée. Si les pouvoirs des mandataires des parties sont apparents, et que leur croyance en l'engagement des parties elles-mêmes est légitime, alors la compétence du tribunal arbitral est démontrée.

Cass. 1e civ. 16 mars 2016,  
N° 14-23.699 <https://goo.gl/F6KH7W>

## Nous avons de meilleures cartes de la surface de Mars et de la Lune que du fond des océans.

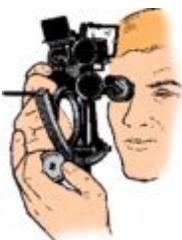
L'augmentation de la taille des navires, de nouvelles routes arctiques ou l'approfondissement des canaux, augmentent les risques. Lire le dossier du courtier Marsh : <https://goo.gl/4WR8Dp>



## Le retour du sextant

Abandonné depuis une dizaine d'années par l'École navale US, l'utilisation du sextant est à nouveau enseignée. Moyen sécurisé pour se positionner en cas de cyber attaques sur les systèmes GPS ou en cas de pannes :

<https://goo.gl/2voIF3>



## Marseille XIXe siècle Négociants et armateurs Bref aperçu de cette époque en mutation

Pour bien comprendre Marseille, paraît-il, il faut y être né à l'instar de ces grandes familles qui, depuis des siècles, ont façonné le décor de cette cité légendaire, faisant d'un port charmant une cité industrielle connue dans le monde entier...

(L'Express <http://goo.gl/LcmHVf>)



Marseille - La Canebière - 1809

● Au cours des deux derniers siècles, trois périodes se dégagent, dont chacune a ses caractéristiques propres. L'une correspond à la première moitié du XIXe : c'est encore le temps des négociants. Une seconde, entre les années 1860 et 1960, peut être considérée comme le siècle des armateurs. Enfin la dernière, la plus récente, pourrait bien être définie comme l'ère des transporteurs. (Conférence d'Eliane Richard à l'Académie de Marseille, le 27 mai 2004 <http://goo.gl/ly8QHU>).

● Négoce maritime à Marseille au XIXe siècle : Exemples d'adaptation et de spécialisation (Roland Caty et Eliane Richard) : <http://goo.gl/rBM1A5>

● Si, jusqu'à la première moitié du XIXe siècle, la navigation commerciale représentait déjà une part importante de l'économie marseillaise, elle va connaître, en quelques décennies, un essor sans précédent. Cette croissance surprenante s'explique, en particulier, par la conquête de l'Algérie en 1830, puis l'expansion tous azimuts de l'empire colonial français.

<http://goo.gl/gd3eAg>

● Marseille Porte de l'Orient : A la fin du XIXe siècle, Marseille connaît son apogée, la ville est alors le point de passage obligé des voyageurs venant du Nord à destination de l'Afrique ou de l'Orient. <http://goo.gl/uBFA17>.

● Ils s'appelaient Rostand, Fabre, Verminck, Fraissinet, Bergasse ou Paquet et surent saisir les opportunités nouvelles que leur époque fit apparaître.

**Albert Rostand** : Les Messageries Maritimes ont permis pendant des décennies à des milliers d'hommes et de femmes de rejoindre les Colonies à une époque où il fallait parfois plus d'un mois pour aller de Marseille à Saïgon ou en Australie. <http://goo.gl/dVwzjx>

**Cyprien Fabre** : La famille Fabre est liée au commerce de la Méditerranée depuis le XVe siècle. En 1863 Cyprien Fabre épouse Thérèse nièce de Victor Régis, négociant armateur ; En 1927 les Fabre deviennent majoritaires au sein de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

<https://goo.gl/qGhOQ6>

**Charles Auguste Joseph Verminck** : A dix-huit ans, il part faire du commerce sur la côte occidentale de l'Afrique et établit de nombreux comptoirs au Sierra-Leone, au Liberia et en Côte-d'Ivoire. Il fonde la compagnie du Sénégal et de la Côte d'Afrique devenue plus tard la CFAO, Compagnie Française de l'Afrique Occidentale. <http://goo.gl/pEDvuu>

**Marc Fraissinet** : 1836, création de la compagnie Fraissinet qui a évolué au fil des ans jusqu'en 1964 où les navires sont répartis entre les Chargeurs Réunis, la Nouvelle Compagnie des Paquebots et Fraimer. <http://goo.gl/oJ9KbD>

Un siècle d'alliances et d'ascension sociale ; Les Fraissinet : <http://goo.gl/5G04SS>

**Henry Bergasse** : Né en 1821, Il est un des fondateurs des plus grandes entreprises marseillaises dont notamment la Société marseillaise de crédit, il est notamment à l'origine de la création en 1867 de la Société de la Raffinerie de Saint-Louis, société anonyme qui deviendra par la suite la Générale Sucrière. <https://goo.gl/0Frs1B>

**Nicolas Paquet** : Né en 1831, il a été un des pionniers du développement économique avec le Maroc, il a vite compris la nécessité d'intéresser les négociants marocains à son entreprise ; grâce à eux, ses navires sont chargés en 3 jours contre 15 pour ses concurrents. Rapidité et régularité des rotations, informations précises sur l'état des marchés assurent un plein succès à la compagnie.

Histoire de la compagnie jusqu'à la reprise par les Chargeurs Réunis et sa spécialisation dans les croisières : <http://goo.gl/op9pfD>

## Actualités de la Chambre

● Forte de l'expérience et de la compétence de ses arbitres, la Chambre arbitrale maritime de Paris est à même de proposer, à côté des formations classiques universitaires longues, des formations ponctuelles "sur mesure" aux collaborateurs des entreprises, PME ou groupes internationaux.

Ces formations permettent de mettre à jour ou d'acquérir des connaissances juridiques axées sur le droit maritime, elles abordent également les principes de l'assurance maritime ainsi que les principales notions d'affrètement étayées par l'étude de cas pratiques.

Ces stages réunissant quelques participants sont adaptés aux besoins de chaque entité et peuvent être modulés sur un ou plusieurs jours.

Le nombre peu élevé de participants permet un échange privilégié avec les intervenants qui répondent aux questions et aux cas pratiques rencontrés dans les entreprises.

Les détails et l'organisation d'une session peuvent être étudiés avec le secrétariat de la Chambre :

E mail : [contact@arbitrage-maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org).

Tél : 01 42 96 40 41.



**Ambiance studieuse à la Chambre où les stagiaires travaillent en petit groupe pour une formation "sur mesure" sur le Droit maritime, l'assurance et l'affrètement.**

● Le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale de la Chambre arbitrale maritime de Paris sont prévus le mercredi 8 juin 2016. Ils seront suivis du traditionnel dîner des arbitres au Yacht Club de France.

● Paul-Éric Eyssautier, 51 ans, Président du cabinet de courtage d'assurances maritimes et transports du groupe Eyssautier et arbitre maritime inscrit à la Chambre arbitrale maritime de Paris est décédé le 19 mars, terrassé par une crise cardiaque. Le président de la Chambre et les arbitres adressent à sa famille et aux collaborateurs du groupe Eyssautier, membre institutionnel de notre Chambre, leurs plus sincères condoléances.



**"Praecipuum esse justitiae  
aequitatis quam stricti juris  
rationem"  
Mieux vaut privilégier la justice et  
l'équité plutôt que le droit pur.**

## Revue de presse



### North East West South N.E.W.S.

**07/01 Le Marin.** 23 000 navires sont contrôlés par des intérêts européens pour une jauge globale de 450 millions d'UMS soit 40% du tonnage mondial. Les armateurs réunis au sein de l'ECSA (European Community Shipowners' Associations) font 16 propositions pour relancer la politique maritime européenne.

<http://goo.gl/DVEJGe>

**28/01 L'Antenne.** Création d'un tribunal maritime au Havre. <http://goo.gl/yisyl2>

**01/02 Les Échos.** Boule de cristal ? Mise au point d'un outil qui permet de calculer le risque pour une entreprise d'être condamnée en cas de contentieux. <http://goo.gl/e0QzqL>

**02/02 Le Marin.** L'éolien offshore européen a



**D'après le Washington Post, un cinquième des juristes américains aurait un problème d'alcoolisme ?**  
<http://goo.gl/kvwwvC>

doublé ses capacités en 2015. Il existe à ce jour 3 230 éoliennes offshore réparties dans 84 parcs dans 11 pays, pour une capacité cumulée de 11 027 MW, soit l'équivalent d'environ onze réacteurs nucléaires.

**15/02 Le Soir d'Algérie.** Restructuration du secteur public marchand algérien en quatre groupes publics de transport : services portuaires (Serport), transport maritime (Gatma), transport de marchandises et de logistique (Logitrans) et transports terrestres de voyageurs (Transtev).



**Une image plutôt que des chiffres**

**Le "Titanic" 46 328 GRT, le plus grand paquebot il y a 104 ans, et le "MS Allure of the Seas" 225 282 GRT environ 5 fois plus grand.** <http://goo.gl/EcCDfq>

**Une page anniversaire :**

<http://gcaptain.com/titanic-anniversary/>

**25/02 JMM.** Des imprimantes 3D ont été utilisées pour reproduire des scellés de conteneurs. Le vol ne peut être constaté qu'à l'ouverture du conteneur. Il est dès lors impossible de savoir sous la responsabilité de qui le conteneur a été frauduleusement ouvert.

**02/03 The Loadstar.** Le doublement de la taille des navires porte-conteneurs au cours de la dernière décennie a mené à un cercle vicieux : de plus grands navires, une surcapacité de flotte, des taux de fret au plus bas et, ainsi, le besoin de réduire encore plus les coûts.

<http://goo.gl/IK5Rrq>

**02/03 Marinelinks.** Un fonctionnaire trop zélé refuse des cargaisons de blé en Égypte, semant la panique dans le négoce.

<http://tinyurl.com/zm59gof>

**03/03 PortTechnology.** L'Indonésie veut redevenir une nation maritime et envisage la construction de 24 nouveaux ports.

<https://goo.gl/GnFiUE>

**08/03 Le Télégramme.** Décès du Père Jaouen à 95 ans, après une vie exemplaire, vouée à réinsérer des jeunes sur ses goélettes. Figure majeure et incontestable du milieu maritime, des dizaines d'officiers de marine marchande ont navigué sur le Bel Espoir et en ont gardé des souvenirs impérissables.

<http://goo.gl/DQIZ4M>

**11/03 Les Échos.** Trois entreprises majeures du secteur – Cosco, China Merchants Group et ICBC Financial Leasing – viennent de passer une commande de 30 navires géants pour 2,5 milliards de dollars. <http://goo.gl/tcp6Wx>



**Navire "Fumeurs" ?**

**31/03 Mer et Marine.** La construction navale chinoise fait face à une des plus importantes crises de son histoire. Sur les 300 chantiers navals chinois officiellement recensés, pas plus d'une centaine serait encore en activité.

**31/03 Lloyd's List.** L'écart croissant entre la valeur comptable enregistrée des navires vraquiers et leur valeur réelle (Sur les navires US : 43,7% en 2015 contre 22,6% un an plus tôt) pose la question de la fiabilité de la vraie valeur des actifs des compagnies.

## 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](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Gazette de la Chambre :

[editeur@arbitrage-maritime.org](mailto: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.