CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

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 48 - Hiver 2018-2019**

◉ Éditorial *Ph. Delebecque* **Page 1**
◉ L'affrètement de navires sans équipage *G.Piette* **Pages 2 & 3**
◉ Drogue à bord des navires *B. Favarel* **Pages 4, 5 & 6**
◉ Sentences récentes **Page 7**
◉ Risques de sanctions *D. Marsac* **Page 8**
◉ Revue de presse **Page 8**
◉ Web maritime **Page 9**

"Audi alteram partem"

Évolutions du monde maritime

Entre obligations de moyens et obligations de résultat

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le monde maritime va sans doute connaître des évolutions importantes dans les années à venir. À court terme, ce sont certainement les questions écologiques qui vont occuper les opérateurs et les compagnies. À cet égard, les professionnels feront bien d'étudier de près les clauses (1) que le BIMCO propose et qui imposent aux affréteurs à temps de respecter scrupuleusement les normes requises pour les combustibles (BIMCO 2020 *Marine Fuel Sulphur Content Clause for T/C* ; BIMCO *2020 Fuel Transition Clause for T/C*). Il n'est pas certain que ces clauses puissent tarir les sources de responsabilité et de contentieux : la *compliance* que l'on attend ici des affréteurs est un luxe. Il aurait sans doute été préférable de la circonscrire dans les termes d'une obligation de moyens. À très courte échéance, c'est évidemment au Brexit que l'on pense. Sera-t-il *soft* ou *hard* ? Personne ne le sait. Toujours est-il que de sérieuses questions se posent, qu'il s'agisse de la certification des marins au regard des normes européennes, des passages douaniers, du renvoi dans les contrats soumis au droit anglais, à la législation européenne, ou tout simplement au mot Europe ou à l'acronyme EU, sans parler de la reconnaissance et de l'*exequatur* des jugements. Ces enjeux ont quelque chose de paradoxal au moment où les jurisprudences se rapprochent.

Aux décisions que nous avons déjà évoquées (cf. Gazette 47), nous voudrions ajouter cet important arrêt (2) de la Cour suprême du Royaume Uni (Volcafe v. CSAV) du 5 décembre dernier venant d'affirmer qu'il appartient au transporteur, dont la responsabilité est recherchée sur le fondement de l'article 4-2 m. des Règles de La Haye, de prouver qu'il a bien rempli son obligation d'apporter les soins attendus relativement à la marchandise (*"the carrier had the legal burden of proving that he took due care to protect the goods from damage, including due care to protect the cargo from damage arising from inherent characteristics such as its hygroscopic character"*). Autrement dit, nos amis anglais admettent aujourd'hui qu'une prédisposition au dommage, propre à la chose transportée, mais qui se développe ou vient à se manifester par la faute du transporteur, ne peut être considérée comme un vice propre libérant le transporteur de sa responsabilité. La solution rejoint la position de la Cour de cassation française. N'a-t-il pas été décidé que *"le transporteur soutient vainement que les avaries à la marchandise sont dues à un vice propre lorsqu'il ne rapporte pas la preuve qu'au cours de la traversée, la température convenue ait été constamment maintenue dans les cales et qu'à raison des soins particuliers qui devaient lui être donnés, la marchandise était en mesure de supporter un long transport"* (Cass. com. 17 juill. 1957, DMF 1957, 754) ? Le vice propre ne saurait être invoqué en cas de défaut dans l'aération des cales, du mauvais emplacement des marchandises ou, comme dans l'espèce rapportée, d'un manque de soins. Plus fondamentalement, l'idée d'obligation de résultat qui domine le droit de la responsabilité (de plein droit) du transporteur maritime de marchandises est désormais communément partagée. C'est au transporteur qu'il revient de faire la preuve tant de l'existence du cas excepté qu'il allègue que du lien de causalité avec le dommage (v. notam. Cass. com. 10 juill. 2001, n° 99-12.258, cité du reste avec la doctrine de Pothier - ce qui mérite d'être salué - par l'arrêt Volcafe ; V. également MM. Bonassies et Scapel, Traité de droit maritime, 3e éd., n° 1072 ; A. Sériaux, La faute du transporteur, Economica, 2e éd., n° 203). C'est de cette façon aussi qu'il faut comprendre l'article 17-3 des Règles de Rotterdam, les rédacteurs de la nouvelle Convention n'ayant cherché, sur la question de la responsabilité du transporteur, qu'à clarifier le droit positif. Un peu de cartésianisme qu'illustre au demeurant la distinction des obligations de moyens et de résultat, ne saurait faire de mal. Bien au contraire !

◉ (1) *Marine Fuel Sulphur Content Clause for T/C :* https://tinyurl.com/ycpbtqyp
Fuel Transition Clause for T/C : https://tinyurl.com/ycb59bqn

◉ *(2) L'arrêt "Volcafe" de la Cour suprême :* https://tinyurl.com/VOLCAFE

Navires autonomes
Reader's digest

◉ **Le site maritime G Captain publie fréquemment sur le sujet. Ses derniers articles :**
https://tinyurl.com/yd92nvvk
Rafraîchir la page après connexion pour avoir les dernières parutions.

◉ **2 articles pertinents aux pages 2 & 3 du bulletin du Standard Club avec au bas de la page 3 la description des 6 niveaux d'autonomie telle qu'établie par le Lloyd's Register :**
https://tinyurl.com/ybmn6faa

◉ **L'OMI définit seulement 4 niveaux d'autonomie :**
http://tinyurl.com/y9tfp649

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

"Queen Elizabeth" entrant à New-York. 1965

Code disciplinaire et pénal de la marine marchande

Régime disciplinaire des marins et des pilotes à la discipline à bord des navires

Publics concernés: marins, capitaines de navires, pilotes maritimes, armateurs, personnels militaires embarqués à bord de navires français disposant d'un permis d'armement.

Un décret du mois d'août détaille les nouvelles règles du régime :
http://tinyurl.com/ybaxqgsw
L'ancien Code reste en vigueur avec des amendements.

L'affrètement de navires sans équipage

Gaël Piette
Professeur à l'Université de Bordeaux

Dans le précédent numéro de la Gazette, nous nous interrogions sur les conséquences que le développement des navires sans équipage pourrait avoir sur les conventions internationales de droit maritime. Avant d'aborder, dans un prochain numéro, la question fondamentale de la responsabilité (qui est celle qui suscite le plus d'interrogations), il est permis de s'intéresser à une autre question, qui a pour l'instant été moins remarquée : il s'agit de l'impact des navires sans équipage sur les contrats d'affrètement. En effet, lorsque les navires sans équipage seront mis en service, rien ne s'opposera à ce qu'ils soient affrétés. Il est alors intéressant de se demander quelle pourra être la prise en compte de ces nouveaux navires par les contrats d'affrètement. Les contrats de transport seront certainement moins atteints, pour la simple raison qu'ils portent sur la marchandise transportée et non sur le navire lui-même. Au contraire, les contrats d'affrètement, en ce qu'ils ont pour objet le navire affrété, devront inévitablement prendre en considération la particularité des navires sans équipage. Or, ici, point de convention internationale à amender puisque l'affrètement, et c'est une de ses particularités juridiques, n'a fait l'objet, à ce jour, d'aucun texte international.

Le particularisme des navires sans équipage se fera ressentir tant lors de la conclusion (I) que lors de l'exécution du contrat d'affrètement (II).

I. La conclusion de l'affrètement d'un navire sans équipage

Lors de la conclusion d'un contrat d'affrètement, la désignation du navire est fondamentale. Le navire est l'objet même du contrat. Il va être mis à disposition de l'affréteur pour un nombre de voyages ou une durée déterminés. L'affréteur a donc, évidemment, tout intérêt à ce que le navire soit précisément identifié lors du contrat. Mais cette identification ne se limitera pas aux seuls éléments listés par l'article L. 5111-1 du code des transports (nom, port d'attache, nationalité et tonnage). Les charte-parties, notamment à temps et coque-nue, comportent toujours des éléments supplémentaires. Les chartes à temps mentionnent la vitesse et la consommation en carburant du navire (Baltime, box 12 ; Linertime, box 13). Ces données sont importantes pour l'affréteur qui pourra ainsi déterminer la rentabilité du navire pendant la durée du contrat (vitesse) et une partie de ses coûts d'exploitation (consommation). Les chartes coque-nue sont encore plus précises, fournissant également des indications relatives à la construction du navire et au chantier de construction, si le navire est neuf (Barecon, boxes 8 et 37 à 40).

De toute évidence, l'affrètement d'un navire sans équipage devra être matérialisé par une charte-partie encore plus détaillée. En effet, la charte devra mentionner toutes les données relatives à la conduite du navire dont l'affréteur pourrait avoir besoin.

Ainsi, il nous semble que dans le cas d'un navire piloté depuis la terre, le fréteur devra indiquer le lieu de pilotage, et fournir des détails sur les installations à bord permettant ce pilotage à distance : caméras, micros, capteurs, etc. Il conviendra de mentionner leur nombre, leur modèle, et toute autre spécification technique utile. Dans le cas d'un navire autonome, la charte-partie devra être précise sur le système informatique permettant au navire d'évoluer seul. Devront ainsi être identifiés le programme, sa version, sa puissance, le nom et le siège social du fabricant, etc. Il faudra également songer à indiquer la consommation en énergie du système informatique.

La mise en service des navires sans équipage conduira ainsi les fréteurs et affréteurs à devoir adapter leurs chartes parties pour prendre en compte les spécificités de ce type de navires. L'exécution du contrat d'affrètement devra elle aussi connaître certains aménagements.

II. L'exécution de l'affrètement d'un navire sans équipage

Le déploiement des navires sans équipage devrait poser un certain nombre de questions lors de l'exécution du contrat d'affrètement. Sans prétendre à l'exhaustivité, il est possible d'en lister quelques unes.

D'abord, il conviendra d'adapter l'obligation de mise à disposition du navire en bon état de navigabilité. Les fréteurs au voyage et à temps doivent présenter à l'affréteur un navire "armé et équipé convenablement" (C. transp., art. R. 5423-11 et R. 5423-18). Les navires sans équipage perturbent cette notion d'armement convenable, laquelle vise, entre autres, la présence d'un équipage, en nombre suffisant et aux compétences requises. Le système informatique équipant le navire autonome peut parfaitement s'intégrer dans la notion d'armement et d'équipement. Mais encore faudra-t-il que les parties à l'affrètement s'entendent sur le fait de savoir s'il est "convenable". Ceci supposera, outre les traditionnelles connaissances maritimes, des connaissances en matière de nouvelles technologies.

Le fréteur, qu'il soit au voyage, à temps ou coque-nue, doit mettre à disposition un navire "en bon état de navigabilité" (C. transp., art. R. 5423-4, R. 5423-11 et R. 5423-18). Il est connu que cet état de navigabilité recouvre une triple dimension: nautique, commerciale (CAMP, sentence n° 1174, 31 mars 2010) et administrative (CAMP, sentence n° 1197, 9 juill. 2012). En particulier, l'état technique du navire est une composante de la navigabilité (CAMP, sentence n° 768, 31 mars 1990). Sur ce point encore, les pratiques devront s'adapter aux navires sans équipage. A partir de quand le système informatique pourra-t-il être considéré comme mettant le navire en bon état de navigabilité ? Cette question se posera notamment au sujet de l'affrètement de navires d'un certain âge, car l'obsolescence des systèmes informatiques est plus rapide que celle des équipements traditionnels d'un navire. Par ailleurs, dans le cas particulier de l'affrètement coque-nue d'un navire neuf, il sera également permis de s'interroger sur le degré de finition du système autonome. Devra-t-il être parfaitement achevé ?

Suite et fin de l'article page 3.

Suite et fin de l'article de la page 2 "L'affrètement de navires sans équipage".

L'affréteur disposera-t-il d'une marge de personnalisation du système ? Il appartiendra aux parties de prévoir les réponses à ces questions dans leur charte, d'autant plus que les textes français relatifs à l'affrètement sont supplétifs. Rappelons néanmoins que la mise à disposition d'un navire en bon état de navigabilité constitue l'obligation essentielle du fréteur, dont il ne peut s'exonérer, par application de la jurisprudence Chronopost (Cass. com., 22 oct. 1996, n° 93-18632). En outre, à l'exception du fréteur coque-nue (Paris, 7 juin 2006, navire Solidor V, DMF 2007. 300, obs. Ph. Delebecque), le fréteur doit maintenir le bon état de navigabilité pendant la durée de la charte. Il appartiendra donc au fréteur, notamment à temps, de procéder aux mises à jour du système informatique, afin d'assurer son efficacité et sa protection contre d'éventuelles cyber-attaques.

Ensuite, l'exécution du (ou des) voyage(s) devra également être adaptée aux particularités du navire autonome. La raison en est que le capitaine joue un rôle important à ce stade (J. Potier, "Le capitaine aux ordres de l'affréteur à temps", Mélanges Rodière, p. 465), et qu'il est difficile d'identifier un capitaine dans les navires sans équipage (v. notre article "Les navires sans équipage", DMF 2017, n° 797, p. 983). S'il est impossible de qualifier le système informatique de capitaine, il n'en demeure pas moins que c'est lui qui accomplira certaines tâches incombant en principe au capitaine. Il en est qui sont assez aisément imaginables. Par exemple, l'affréteur pourra indiquer à l'ordinateur la route à suivre ou la vitesse à adopter, comme il l'indique actuellement au capitaine. En revanche, il en est d'autres qui risquent de poser davantage de difficultés, par exemple en matière de ports sûrs. L'appréciation du caractère sûr ou non d'un port est déjà une question délicate lorsqu'elle est le fait d'un être humain. Qu'en sera-t-il lorsqu'elle sera confiée à un ordinateur ? Il est concevable que ce dernier, connecté à un système ou un site de données maritimes puisse obtenir une information sur tel ou tel port (Voici un port situé dans un État dans lequel une guerre vient d'éclater, tel le port de Bassorah dans l'affaire du navire The Evia. Si l'information est relayée sur un site internet, le système embarqué est capable de la "lire" comme n'importe quel capitaine). Mais, malgré les progrès technologiques en matière d'intelligence artificielle et d'auto-apprentissage, il n'est pas certain que le système informatique du navire ait une appréciation aussi sensée de la situation qu'un être humain.

Enfin, la responsabilité du fréteur présentera également certaines spécificités. Dans l'affrètement au voyage comme dans l'affrètement à temps, le fréteur peut échapper à sa responsabilité s'il démontre que les dommages subis par la marchandise sont dus à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés (C. transp., art. L. 5423-11 et L. 5423-14). Dans le cas d'un navire sans équipage, la faute nautique du capitaine ou de l'équipage est par hypothèse un non-sens. La question qui se posera sera alors celle de savoir si un dommage causé par la "faute nautique" du système informatique du navire autonome permettra ou non au fréteur d'échapper à sa responsabilité. Il est permis d'imaginer deux solutions. Soit elle est "exonératoire". Le fréteur n'est par conséquent pas responsable. L'affréteur n'aura comme seule possibilité que d'agir contre le fabricant du système, sur le fondement de la responsabilité extra-contractuelle ou du fait des produits défectueux. Soit la "faute nautique" du système informatique n'a aucun effet sur la responsabilité du fréteur. Celui-ci s'exposera donc à l'action de l'affréteur, mais disposera d'une action récursoire à l'encontre du fabricant du système. Cette seconde solution est beaucoup plus favorable à l'affréteur, qui n'aura pas à prouver le défaut du système informatique, et qui pourra agir contre le fréteur, qu'il connait, contrairement au fabricant du système.

Il est évident que l'affrètement de navires sans équipage n'est pas une question qui se posera dès demain. Mais après-demain survient rapidement, et il serait souhaitable que le droit maritime ait anticipé cette question. L'élaboration de chartes-parties types spécifiques aux navires sans équipage serait certainement opportune.

La "E-navigation"

Les équipements et systèmes utilisés pour la navigation à bord des navires sont de plus en plus automatisés avec des logiciels sophistiqués et complexes.

L'Institut français de navigation dresse un inventaire des différents éléments contribuant à la "E-navigation" et les analyse :

https://tinyurl.com/yaptnbwv

Cyber-criminalité

Le livre blanc du spécialiste des télécommunications Marlink expliquant les défis, les méthodes utilisées par les cyber-criminels et les solutions et technologies à mettre en place pour prévenir les cyber-attaques :

https://tinyurl.com/ydyj4pdm

Le paquebot "Helenus" à quai dans les années 60

Les bonnes pratiques de rédaction d'une clause de règlement des différends, 1e volet d'une série d'articles publiés par le cabinet Squire Patton Boggs :

https://tinyurl.com/ycv74bt3

Traduction et interprétation

Comment se sortir du piège de la double traduction : par le bon sens !

Le jugement de la Haute cour de justice anglaise :

https://tinyurl.com/y929zffn

Le commentaire :

https://tinyurl.com/ybxf66c9

Réglementation "Soufre" 0,5%

◉ **Le marché des combustibles - Défis et opportunités. Le dossier d'Alphatanker :**
https://tinyurl.com/y9mf2g4t

◉ **La Chambre internationale maritime (ICS) publie un guide complet sur la mise en oeuvre de la conformité obligatoire pour les navires au 1e janvier 2020 :**
https://tinyurl.com/ycx8hv5o

◉ **Le cabinet Hill Dickinson publie une étude sur les soutes elles-mêmes et sur l'impact de la limitation d'émission de soufre sur les charte-parties :**
Part I :
https://tinyurl.com/ybjdgb3o
Part II :
https://tinyurl.com/y7f3wr76

◉ **Le cabinet Clyde & Co analyse le champ d'application du règlement et risques de non-conformité dans une 1e partie :**
https://tinyurl.com/y8mglnzl
et les défis en matière de conformité et en matière d'application de la loi dans une 2e partie :
https://tinyurl.com/y8ajlxhm

◉ **Le cabinet Watson Farley analyse particulièrement le financement de l'installation des épurateurs de gaz (*scrubbers*) :** https://tinyurl.com/y8t4kq4x

◉ **La proposition de règle IMO/MARPOL :** http://tinyurl.com/ycx6368u
qui est devenue un amendement à MARPOL entré en vigueur au 1e janvier 2019 :
http://tinyurl.com/yb9s69p9

Drogue à bord des navires

Béatrice Favarel
Avocat maritime

On assiste aujourd'hui au développement de deux trafics maritimes particulièrement odieux pour le premier, à savoir le trafic de migrants, ainsi qu'au trafic de substances illicites via l'utilisation des porte-conteneurs et des navires de plaisance. Ce dernier n'est malheureusement pas nouveau mais il s'intensifie grâce à des moyens techniques de plus en plus sophistiqués (drones et conteneurisation).

Un trafic international nécessitant une coopération étatique

Ce véritable détournement du transport maritime a donné lieu, en 2017, pour la France à la saisie de 71 tonnes de cannabis, 8,5 tonnes de cocaïne, 1,2 million de comprimés d'ecstasy et 1 tonne d'héroïne à bord de navires battant pavillon étranger. On estime d'ailleurs qu'en Europe, 46 300 000 de personnes auraient consommé de la drogue au moins une fois au cours des douze derniers mois. Parmi les principaux pays producteurs de drogue, à savoir le Pérou et la Colombie pour la cocaïne, le Maroc et la Mongolie pour le cannabis ou encore l'Afghanistan et la Birmanie pour l'opium, la grande majorité utilise des routes maritimes directes vers l'Europe ou transitant par l'Afrique.
Instrument de liaison internationale, le navire se retrouve aujourd'hui privilégié au cœur du trafic de substances illicites. Si cela contrevient à l'ordre public national et international, les conséquences pour le propriétaire du navire sont souvent très lourdes et engendrent des problèmes particuliers en matière d'assurance maritime. Parmi les divers moyens de transport de stupéfiants, le trafic par mer est le moins employé, cependant les interventions des autorités étatiques permettent l'interception de quantités importantes pouvant représenter une à plusieurs tonnes de drogue par navire. On notera que le trafic des substances illicites se concentre actuellement autour de trois types d'engins, à savoir les porte-conteneurs, les navires de plaisance ainsi que les sous-marins clandestins. Il intervient à tous les stades du transport, de l'embarquement au débarquement et nécessite parfois la complicité d'acteurs locaux, notamment de dockers, comme en atteste le démantèlement récent d'un réseau de trafiquants au Havre dans lequel un docker était impliqué. Cette affaire a montré les limites de la conteneurisation des marchandises. En effet, même si les conteneurs sont scellés pendant le voyage, la sécurité des marchandises est exposée lorsque les dockers, acteurs ayant la possibilité d'ouvrir et de fermer les conteneurs, sont corrompus. En effet, via la technique du "*rip-off*", les trafiquants placent des sacs de produits illicites dans les conteneurs à l'insu des entreprises expéditrices et les réceptionnent dans les ports d'arrivée. C'est ce qui s'est produit au Havre lorsque la police est intervenue, prenant en flagrant délit un docker et ses cinq complices en train de réceptionner la drogue. Parfois la drogue est également cachée directement dans les tuyaux de circuits de refroidissement ou les cuisines des porte-conteneurs alors que sur les navires de plaisance, elle est souvent dissimulée dans la coque, les réservoirs ou les cabines : on est loin des boîtes de crabes utilisées par le Capitaine Alan dans le "Crabe aux pinces d or" !
Dès lors, grâce aux progrès de la conteneurisation, les ports du Havre, d'Anvers, de Rotterdam ou encore d'Hambourg sont devenus des plateformes tournantes d'un réseau criminel d'ampleur internationale .
Face à ce phénomène, les États ont adopté des cadres normatifs nationaux et internationaux. Ainsi la Convention de Vienne de 1988 sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 constituent le cadre légal international. En effet, la Convention de Vienne pose en son article 17 les règles relatives au trafic illicite par mer. Elle stipule notamment que "l'État du pavillon peut notamment autoriser l'État requérant à :
a) Arraisonner le navire,
b) Visiter le navire,
c) Si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison".
L'article 108 de la Convention de Montego Bay prévoit quant à lui que "*tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auxquels se livrent, en violation des Conventions internationales, des navires naviguant en haute mer. Tout État qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic*".
Cependant la portée de ces normes est limitée puisqu'elles ne sont pas d'applicabilité directe. Dès lors, tributaire de la bonne volonté des États parties, la répression du trafic de drogue diffère selon la volonté politique des États et leurs moyens d'action. En effet, les États ne sont qu'invités à coopérer et ne sont soumis qu'à une obligation de moyens.
On notera que la définition de "drogue" diffère selon l'ordre juridique des États. Ainsi, à titre d'exemple, on notera que le Canada a récemment légalisé la consommation "récréative" de cannabis par le *Cannabis Act* du 17/10/2018. Cependant, l'État canadien a rappelé que la consommation du cannabis hors des frontières canadiennes restait illégale. Par ailleurs, le trafic illégal de substance, c'est-à-dire, le trafic non déclaré est toujours pénalement condamnable.
Outre ce cadre normatif peu contraignant, la lutte contre le trafic de stupéfiants est confrontée à des questions classiques de droit public international, notamment lorsque le navire circule dans les eaux internationales. En effet, l'État du pavillon doit autoriser l'intervention de l'État tiers sur le navire suspecté de transporter des stupéfiants. En l'absence d'accord régional ou bilatéral, l'État intervenant devra obtenir une autorisation *ad hoc* qui peut tarder à être obtenue.
De plus, la validité ou l'étendue de l'autorisation peut faire l'objet de contestations devant les juridictions par les individus interceptés, fragilisant ainsi les mécanismes juridiques internationaux (exemple : CEDH - affaire Medveyev – 29/03/2010).

Suite de l'article page 5.

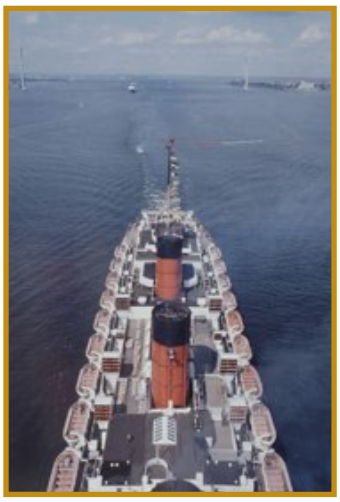
La convention
Montego Bay

◉ **La convention de *Montego Bay* en 50 leçons.**
(*par Armateurs de France*) :
https://tinyurl.com/ycey9etz

◉ **La convention en français :**
https://tinyurl.com/yacbnod4

La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement qui fête ses 50 ans en 2018 publie, comme tous les ans, une revue complète du transport maritime mondial :

https://tinyurl.com/y79c8tbf



"Queen Mary" à New-York.
Années 60

Pour s'abonner
GRATUITEMENT
à la lettre d'information électronique
la Gazette de la Chambre
Contacter le Secrétariat de la Chambre :
contact@arbitrage-maritime.org

Audi alteram partem

L'autre partie doit être entendue

Jurisprudences

Succession de contrats

Relation d'affaires établie

Acceptation de la clause d'arbitrage

La clause d'arbitrage contenue dans des contrats successivement signés par l'une ou l'autre des parties, n'est pas manifestement inapplicable aux litiges découlant de la relation d'affaires que ces contrats établissent.

CA Paris 5-5 28 juin 2018
N° 17/23250

Sentence et titre exécutoire

A défaut pour une sentence de condamner expressément une partie à paiement, cette sentence ne peut valoir titre exécutoire pour procéder à une saisie.

Cass. 2e Civ. 28 juin 2018
N° 17-17340

L'arrêt :

http://tinyurl.com/y9a248qw

Quai des paquebots, New-York
Années 60

Cliquer ici pour agrandir

Alliances et exemptions

Le statut dérogatoire des compagnies de porte-conteneurs doit être prorogé ou abrogé par l'Union européenne en avril 2020.
Chacun affûte ses armes.

◉Le dossier de l'ITF (*The International Transport Forum*) :

https://tinyurl.com/y985r9hm

◉Le Journal of Commerce résume impartialement :

http://tinyurl.com/ycg6s4yo

Suite de l'article "Drogue à bord des navires" de la page 4.

En réaction, certains États ont ratifié des accords bilatéraux, par exemple le Royaume-Uni et les États-Unis via le *United Kingdom Treaty Series* de 1982 ou encore l'Espagne et l'Italie par un Traité de 1994. De même, certains accords régionaux organisent une coopération visant à renforcer le dispositif international, tel que l'Accord de Strasbourg de 1995 adopté par 15 États parties et l'accord dit de San José de 2003. Ainsi malgré de nombreuses améliorations, le cadre juridique international reste insuffisant face à l'ampleur du phénomène.
Face à cette situation, les actions étatiques s'organisent et les réponses pénales peuvent s'avérer parfois injustes à l'égard des propriétaires de navire, notamment lorsque la drogue a été dissimulée à leur insu. En effet, la découverte par les autorités étatiques de drogue cachée dans un navire entraîne parfois la détention de ce dernier voire sa confiscation : confronté à la perte totale de son bien, le propriétaire, victime des agissements de trafiquants, n'a alors d'autre choix que de se tourner vers son assurance : se pose alors la question de la couverture par les assurances corps de la perte totale du navire lorsque le navire est détenu par un État suite à la découverte de drogue à bord. Cette question s'est justement posée devant la Cour Suprême du Royaume-Uni le 22 mai 2018 dans l'affaire *Navigators Insurance Company Limited and others (Respondents) vs Atlasnavios-Navegacao LDA (Formerly Bnavios-Navegacao LDA)(Appellant)*.

Une lutte anti-drogue portant parfois atteinte aux intérêts du propriétaire de navire : analyse et commentaire de l'arrêt *Navigators Insurance Company v. Atlasnavios-Navegacao*.

Dans cette affaire, le navire "B Atlantic" avait été chargé au Venezuela, en août 2007, d'une cargaison de charbon à destination de l'Italie. Lors d'une inspection, le 13 août 2007, des plongeurs avaient découvert sur la coque du navire trois sacs de cocaïne de 132 kg chacun. La dissimulation de drogue constituant une infraction en application de l'article 31 de la loi vénézuélienne anti-drogue de 2005, le navire fut saisi par les autorités vénézuéliennes. Le 31 octobre 2007, le juge a décidé le maintien de la détention du navire et une décision d'août 2010 a prononcé la confiscation définitive de ce dernier. En parallèle, le propriétaire a déclaré à ses assureurs la perte totale du navire. En effet, ayant souscrit une assurance complémentaire pour risque exceptionnel de guerre ou de grève, la *police Institute War and Strikes Clauses Hulls-time* 1/10/83, le propriétaire souhaitait être indemnisé pour la perte totale de son navire.
Refusant l'indemnisation, la compagnie d'assurance avait été attraite devant les juridictions anglaises sur le fondement de l'article 1.5 de la police d'assurance, lequel stipule *"Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive"*. La compagnie d'assurance avait alors soulevé l'exception posée à l'article 4.1.5 selon laquelle *"This insurance excludes loss damage liability or expense arising from arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations"*. Se posait donc la question de droit privé, de l'interprétation des clauses contractuelles de la police d'assurance *War and Strikes*. Si le juge de première instance, Flaux J., avait accepté l'indemnisation du propriétaire au motif que l'exclusion de l'article 4.1.5, c'est-à-dire l'infraction aux règles douanières, ne s'appliquait pas aux infractions commises par un tiers agissant *"maliciously"*, la Cour d'appel infirma le jugement en rejetant l'idée d'une limitation implicite à l'exclusion de l'article 4.1.5 de la police d'assurance. En effet, la Cour d'appel a considéré que la perte trouvait sa cause dans la dissimulation de la drogue et la détention du navire. Or la détention n'étant que la conséquence de l'infraction douanière telle que posée à l'article 4.1.5, la non-indemnisation devait être retenue.
Allant plus loin que les juridictions précédentes dans son raisonnement, la Cour suprême a considéré que la question de l'applicabilité de l'article 4.1.5 ne se posait pas en l'espèce puisque la police ne couvrait pas la perte du navire, la dissimulation de drogue par un tiers n'entrant pas dans le champ de l'article 5.1.
En effet, l'article 5.1 couvre les dommages causés par un acte de terrorisme, un acte commis par une personne ayant l'intention de causer un préjudice ou agissant dans un but politique. Les juges ont alors considéré que la dissimulation de drogue par un tiers, et à l'insu du propriétaire, ne constituait pas un *"malicious act"* au sens de ladite police car l'idée de *"any person acting maliciously"* nécessite la preuve que l'acte a été commis avec l'intention de causer un dommage : *"need to prove that the act was done with spite or ill will"*. Or dans l'affaire qui nous occupe, le but des trafiquants de drogue n'était pas de causer un dommage que ce soit au navire ou au propriétaire. Au contraire, l'intention des trafiquants était certainement de transporter les produits illicites en toute discrétion. En conséquence, même si la dissimulation de drogue constitue une infraction au sens de la loi du Venezuela, elle ne remplissait pas les conditions d'application de l'article 1.5, ce qui excluait l'indemnisation du propriétaire par la compagnie d'assurance.
Pour retenir cette interprétation, la Cour suprême a recherché l'intention des rédacteurs de la police type d'assurance. Pour ce faire, les juges ont pu relever que la notion *"acting maliciously"* devait être interprétée à la lumière des autres termes de l'article, à savoir les notions de terrorisme et d'acte politique, lesquels impliquent la recherche d'un dommage. Par ailleurs, la Cour anglaise a pu bénéficier de l'expertise du Juge Mance, *Queen's councel* spécialisé dans ce domaine en 1983. Enfin, la Cour suprême, selon la règle du précédent, s'est fondée sur deux arrêts antérieurs de la Cour d'appel pour fonder sa décision. En effet, les arrêts *The Mandarin Star* de 1968 et *The Salem* de 1982 avaient déjà retenu la nécessité de prouver l'intention de causer un dommage pour l'application de l'article 1.5 de la police d'assurance. Par ailleurs, la Cour suprême s'est interrogée sur l'intention des parties lors de la signature de la police. Elle a, à cet égard, considéré que rien ne laissait supposer que les assureurs aient accepté de couvrir le risque de dissimulation de drogue par un tiers sur le navire. Elle a donc estimé que, faute de consentement, et sous couvert de la liberté contractuelle, le risque n'était pas entré dans le champ contractuel.
Suite et fin de l'article "Drogue à bord des navires" page 6.

Revue 2018

Le cabinet Clarkson's analyse le secteur maritime sur l'ensemble de l'année 2018 :

https://tinyurl.com/ydxua7ar

À la coupée d'un paquebot de la Cunard

Drogue et alcool à bord

Le Shipowners club publie à l'attention de ses membres quelques conseils dans le but de prévenir les incidents qui peuvent survenir à la suite de la consommation de drogues et/ou d'alcool :

http://tinyurl.com/y8z3w4ec

Droit français, droit anglais...

4 raisons de choisir l'Arbitrage Maritime à Paris

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

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Suite et fin de l'article "Drogue à bord des navires".

Ensuite, la Cour suprême s'est posé la question de savoir, dans l'hypothèse où l'article 1.5 aurait été applicable, si l'exception posée par l'article 4.1.5 trouvait également à s'appliquer. Selon l'article 4.1.5 : *"This insurance excludes loss damage liability or expense arising from detainment confiscation or expropriation (…) or by reason of infringement of any customs or trading regulations"*. Dès lors, la police d'assurance ne couvre pas les dommages causés par la détention, la confiscation ou l'expropriation dues à une infraction aux règles douanières ou commerciales. Après avoir considéré de manière générale que l'article 4.1.5 était applicable aux situations entrant dans le champ de l'article 1.5, la Cour suprême considéra que l'article 4.1.5 excluait bien l'indemnisation du propriétaire du navire lorsque le navire était détenu puis confisqué suite à la dissimulation de drogue à bord. Autrement dit, la Cour anglaise estime qu'il n'y a pas de distinction juridique entre la notion d'acte malveillant de dissimulation de drogue et celle d'infraction aux règles douanières. Quand bien même la Cour suprême aurait accepté de donner une définition plus large du terme "*malicious*", la dissimulation de drogue serait tombée automatiquement sous le couperet de l'article 4.1.5.
Face à cette solution, et en dernier recours, le propriétaire pouvait-il soulever l'article 3 de la police prévoyant l'indemnisation du propriétaire pour perte totale en cas de détention ou confiscation du navire ? Sans surprise, la réponse de la Cour suprême fut négative. En effet, dans le cas d'espèce la dissimulation de la drogue avait engendré la détention du navire qui avait causé un préjudice au propriétaire. Dès lors, le préjudice subi par le propriétaire avait été causé par la combinaison de deux causes. Or en vertu d'un principe général du droit anglais des assurances, lorsqu'un dommage est causé par deux causes, l'une assurée et l'autre exclue du champ de la police, la cause exclue prévaut . Dès lors, les prétentions du propriétaire fondées sur cet article devaient également être rejetées.
L'enseignement de cet arrêt démontre que les dommages subis par le propriétaire d'un navire confisqué par les autorités étatiques en raison de la dissimulation de drogue à bord ne sont pas couverts par la *police Institute War and Strikes Clauses Hulls-time* 1/10/83, quand bien même la dissimulation se serait faite à l'insu du propriétaire. Votée à l'unanimité des juges, cette solution prône une interprétation stricte de la police d'assurance Risque de guerre et révèle le caractère obsolète de la police *War and Strikes*.
Reste à savoir si l'interprétation restrictive du terme "*malicious*" sera également adoptée par les juridictions anglaises concernant les assurances non maritimes et les contrats commerciaux de manière générale. À défaut, la jurisprudence ferait peser injustement sur le propriétaire de navire le poids de la lutte anti-drogue et le droit des assurances manquerait sérieusement d'harmonie.
Si cette solution est juridiquement fondée, elle porte un coup fatal aux intérêts du propriétaire du navire étranger au trafic de drogue. En effet, la perte du navire ainsi que sa non-indemnisation représentent une perte financière très importante et donc un risque sérieux pour son armateur. Afin de se protéger contre ce type risque, les professionnels ont intérêt à afficher la plus grande vigilance. En outre, les parties aux contrats d'assurance seraient bien inspirées de prévoir une couverture additionnelle spécifique ou de réviser la police *War and Strikes* par l'extension de la couverture et la réduction de l'exclusion. Il est à prévoir que les assurances seront peu enclines à couvrir ce type de risque en raison de la possible complicité du propriétaire ou de l'équipage au trafic de drogue.
En France, le propriétaire d'un navire pourrait faire face à une situation similaire puisque l'article 131-21 du code pénal prévoit que "*la confiscation porte sur tous les biens meubles ou immeubles, quelle qu'en soit la nature, divis ou indivis, ayant servi à commettre l'infraction ou qui étaient destinés à la commettre, et dont le condamné est propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, dont il a la libre disposition*". On notera que la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques du 1er janvier 2012 ne couvre pas les risques liés à la confiscation du navire en vertu de son article 1.2.1. Cependant, les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés stipulent en leur article 1 que sont couverts "*les dommages, pertes, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de (….) d) confiscation ou expropriation par tous gouvernements ou autres autorités*".
La formulation extensive de cette disposition pourrait laisser supposer que l'indemnisation du propriétaire demeure possible sans condition de "*malicious act*".
À suivre.

Connaissements

Le connaissement partagé

Un affréteur peut instruire le transporteur de fractionner le déchargement de sa cargaison à plus d'un destinataire alors qu'il n'a été émis qu'un seul connaissement. Dans ce cas, il est nécessaire que le connaissement original délivré pour la quantité pleine chargée soit fractionné en plusieurs connaissements, correspondants à chaque lot à décharger.
Si à l'origine un seul connaissement a été émis, il y a deux façons de délivrer la marchandise à différents destinataires : soit de diviser le connaissement original en plusieurs connaissements, soit d'effectuer le déchargement contre un bon de livraison du navire.
Le Standard Club a traité ce problème dans un récent communiqué :
https://tinyurl.com/ycvkzgs4

Le possesseur du connaissement peut-il réclamer au sujet de pertes subies par un tiers ?

Le cabinet HFW, représentant des assureurs, commente le jugement d'un récent arrêt de la Cour de justice anglaise "The Baltic strait", concernant plusieurs questions en rapport avec les demandes d'indemnisation de marchandises.
L'arrêt : https://tinyurl.com/y78xrw3k . Le commentaire : https://tinyurl.com/yd3zpgmx

Le financement du renouvellement de la flotte marchande

Lire les conclusions du groupe de travail du Conseil supérieur de la Marine Marchande :
https://tinyurl.com/ybdsgc3

Investissement maritime

Dans un récent article paru dans Splash 247, le consultant grec Novisea rappelle la phrase de Erling Naess, un armateur norvégien (1901-1993) : *"Dieu devait être armateur. Il a placé les matières premières loin de l'endroit où elles étaient nécessaires et a recouvert les deux tiers de la terre d'eau"* et liste trois façons d'investir dans l'armement maritime sans bourse délier :
- Les contrats de fret à terme,
- Le marché financier,
- Les fonds négociés en bourse (FNB).

https://tinyurl.com/ybz2gaqe

"American Councelor"
cargo du type *Victory ship.*
Ici dans les années 50

Awards

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien :
https://tinyurl.com/yagw8wjc
To download abstracts in English of some recent awards, follow the above links.

Quelques sentences récentes

Sentence 1238 – Charte-partie Gencon – Loi applicable – Transport de litchis sous température dirigée – Avaries à la cargaison – Assureurs subrogés – Responsabilité du navire (oui) – Calcul du préjudice.

Un navire réfrigéré avait chargé à Madagascar une pleine cargaison de litchis sur palettes à destination des Pays-Bas. Après le départ, les relevés transmis par le navire indiquaient que la durée prévue par la charte-partie de la descente en froid était largement dépassée. Á l'arrivée, des contrôles par sondage montrèrent la présence de fruits avariés. Après expéditions vers de nombreux destinataires, des lots de marchandise furent l'objet de retours ou de destructions. Les affréteurs et leurs assureurs subrogés demandaient la condamnation du fréteur et de l'armateur propriétaire à indemniser leur préjudice. Le fréteur opposait des arguments de procédure et, sur le fond, soutenait que la responsabilité du fréteur cesse à l'ouverture des panneaux, que seuls les dommages constatés au déchargement pouvaient être indemnisés.

En relevant l'absence de mention de la loi applicable dans la charte-partie, le Tribunal arbitral a décidé l'application de la *lex fori* pour la procédure et rejeté les exceptions d'irrecevabilité du fréteur. Les connaissements n'ayant pas circulé, l'action à l'égard du propriétaire a été déclarée irrecevable, mais non celle à l'égard du fréteur jugé responsable des dommages causés par la durée de la descente en froid, sa responsabilité toutefois réduite de 20% en raison de l'incertitude sur la capacité de réfrigération du navire et de l'arrivée peu avant Noël n'ayant pas favorisé la vente des fruits. Les montants des indemnisations, déterminés par expertises, ont été rectifiés à la baisse car basés sur un chiffre supérieur à celui de la police d'assurance.

Sentence 1239 – Charte-parie Synacomex – Farine de blé en sacs – Dommage par mouille - Lettre de garantie par P&I Club aux réceptionnaires – Demande de restitution – Responsabilité du fréteur (oui) – Rectification du compte de surestaries.

Au cours du déchargement dans un port guinéen d'une cargaison de farine de blé en sacs chargée au Maroc, une violente averse eut pour conséquence l'entrée de pluie dans les cales du navire et la mouille de sacs. Une lettre de garantie fut remise aux réceptionnaires. Le fréteur plaidait la restitution de la lettre de garantie, en argumentant, en raison de la clause FIO, sur son absence de responsabilité qu'il reportait sur l'affréteur et réclamait de ce dernier un complément de surestaries. Les réceptionnaires demandaient que le fréteur les indemnise pour des avaries à la cargaison constatées dans leurs entrepôts alors que l'affréteur demandait le remboursement d'un trop-perçu de surestaries.

Le tribunal arbitral s'est d'abord déclaré incompétent sur la demande de restitution de la lettre de garantie qui prévoyait la compétence exclusive d'un tribunal civil et décidé que la responsabilité du fréteur était engagée pour les dommages constatés par plusieurs expertises au moment du déchargement mais non pour ceux constatés ultérieurement en entrepôts. Pour les surestaries, il a jugé fondée la demande de l'affréteur et donc que le fréteur devait lui rembourser le trop-perçu.

Sentence 1240 – Charte-partie Synacomex 1993 – Cargaison de blé – Fret FIO – Clause 5 et 23 – Risques de la manutention – Convention de Bruxelles.

Le déchargement en Tunisie d'une cargaison de blé chargée en Mer Noire était effectué par un aspirateur et une benne preneuse. La benne étant fuyarde, le Capitaine le signifia par écrits au réceptionnaire. Á la fin des opérations, un manquant fut constaté par le silo. Pour éviter la saisie du navire, le P&I Club de l'armateur remit une lettre de garantie puis indemnisa le réceptionnaire. Il mandata ensuite l'armateur pour se retourner envers l'affréteur afin de récupérer le montant de l'indemnisation en raison de la qualification FIO du fret et de la clause 5 de la charte-partie qui font supporter à l'affréteur le risque du déchargement. Celui-ci refusa en excipant de la clause 23 se référant à la Convention de Bruxelles de 1924 qui prévoit que le transporteur assume la responsabilité des opérations de manutention.

Le Tribunal arbitral a rappelé que la notion de F.I.O. ne se restreint pas aux seuls aspects financiers et qu'elle suffit à elle seule à écarter la responsabilité du fréteur, hors faute de sa part, pour les conséquences relevant de la manutention, de plus la clause 5 de la C/P stipulait clairement que celles-ci sont assumées par l'affréteur. La contradiction avec les dispositions de la Convention de Bruxelles n'est qu'apparente et s'explique simplement par le fait que la Convention s'applique sauf pour les dispositions de la charte-partie non ambiguës et librement négociées. En conséquence, le tribunal a décidé que l'affréteur devait rembourser le montant de l'indemnisation payée au réceptionnaire.

La Chambre vous présente ses Meilleurs voeux pour 2019

Sanctions contre l'Iran

Le cabinet HFW analyse les divergences entre les États-Unis et l'Europe et expose certaines des difficultés qui résultent de la remise en place des sanctions américaines et des mesures de l'Union européenne en réponse à l'impact des sanctions américaines extra-territoriales sur les entreprises européennes :

https://tinyurl.com/ya9pxc45

Une clause compromissoire type en anglais

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

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

Le magazine Fairplay

Y-a-t-il assez de fair-play dans le monde ?

C'est la dernière phrase du magazine maritime Fairplay qui arrête sa parution après 135 ans d'existence. À cette occasion, l'éditeur revient sur l'histoire du maritime, son avenir et certains des événements clés de l'histoire de son magazine depuis sa 1e édition en 1883 :

https://tinyurl.com/y9gy2q74

Sur les quais d'Istanbul dans les années 60

Exposition aux (risques de) sanctions

Jurisprudence sur la clause "sanctions" d'un contrat d'assurance

Didier Marsac
Arbitre maritime

Une décision récente de première instance en Droit anglais (*Mamancochet Mining vs Aegis Managing Agency* ***https://tinyurl.com/yatqg9gn***) nous permet de revenir sur les articles précédents relatifs aux clauses "sanctions" des contrats et en particulier des contrats d'assurance.

Un assureur facultés refusait de régler un sinistre survenu en 2012 en Iran et couvert par la police (vol par présentation de faux documents en entrepôt sous douane) arguant de l'application de la clause suivante : "*No (re)insurer shall be deemed to provide cover and no (re)insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that (re)insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws, or regulations of the European Union, United Kingdom or the United States of America.*"

La décision fait droit au bénéficiaire de la police en interprétant que la clause ne s'applique pas à l'exposition aux risques de sanctions sans avoir à démontrer que le paiement était prohibé, mais s'applique à un paiement constituant une infraction qui exposerait l'assureur à ces sanctions.

Cette approche est rassurante et en phase avec le principe des exclusions dans les contrats d'assurance par lequel la charge de la preuve pèse sur l'assureur.

Cette décision est également intéressante sur d'autres points :

- Si un assureur couvre légitimement des cargaisons avant l'imposition de sanctions et ne peut ensuite effectuer l'indemnisation, l'action s'éteint-elle définitivement ou l'indemnisation peut-elle intervenir dès la levée des sanctions (en l'espèce levée des sanctions après le 16/01/16 et ré-imposition des mêmes sanctions à compter du 04/11/18). La décision considère que les sanctions américaines applicables n'éteignent pas les réclamations, que le bénéficiaire reste habilité à recevoir l'indemnité et finalement que l'assureur n'est pas exposé aux sanctions en réglant l'indemnité pendant la période précitée.
- Sans décider cette affaire évoque également l'application de la toute nouvelle règlementation européenne qui interdit à une entité européenne de se soumettre (ou permet d'échapper) à des sanctions édictées par d'autres pays.

La complexité des sanctions et les changements intervenus, en particulier pour celles prises par les États-Unis à l'encontre de l'Iran, créent de nouveaux risques et incertitudes pour tous les acteurs du commerce international. Les clauses "sanctions" qui sont courantes dans tous les contrats doivent être bien analysées et les risques envisagés en particulier pour les contrats à long terme.

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

28/09 Ouest France – Exemple de montage financier des commandes de paquebots frôlant le milliard aux Chantiers de l'Atlantique de St Nazaire via la banque publique de développement SFIL.

https://tinyurl.com/ya3v7wc2

03/10 The Loadstar - Le coût estimé du respect de la limite de 0,5% de soufre imposé par l'OMI sur le carburant à partir du 1e janvier 2020 représenterait pour les armateurs de lignes régulières pour chaque voyage A/R Asie-Europe un surcoût d'un million de dollars.

09/10 Ship and Bunker - Pour les armateurs, les navires devraient pouvoir continuer à naviguer si le nouveau carburant n'est pas disponible **https://tinyurl.com/ya6hz2nf**

19/10 Seatrade maritime - Les opérations de crédit-bail chinoises ne peuvent plus être considérées comme une source alternative de financement, mais plutôt comme une source de financement en plein essor et en passe de devenir une valeur équivalente aux marchés financiers européens et américains.

07/11 Lloyd's List - Le *Global Shipping Business Network*, groupe comprenant les transporteurs CMA-CGM, Cosco Shipping, Evergreen, OOCL Yang Ming ainsi que DP World, Hutchison Ports, PSA International et Shanghai International Port Group prévoient de créer une plate-forme ouverte basée sur une blockchain pour connecter toutes les parties prenantes aux transports maritimes.

28/11 Lloyd's List – Comme pour la limitation de soufre en 2020, on risque de voir les armateurs confrontés à l'urgence de conformer leurs navires à la convention sur les eaux de ballast avant le 8 septembre 2024, sujet pour l'instant délaissé. (Voir aussi l'article de la Gazette N°15).

19/12 Le Marin – Face à la baisse du pétrole et à des difficultés financières, le groupe Bourbon est en négociation avec ses créanciers et de nouveaux partenaires financiers potentiels.

Navires porte-conteneurs

Reportage photo des pires désastres de l'histoire récente

Chaque année, plus de 100 millions de conteneurs sont expédiés à travers le monde sur des navires porte-conteneurs avec une moyenne annuelle de 1 500 conteneurs perdus en mer. Les accidents sont relativement rares mais quand ils se produisent, ils peuvent mener au désastre. Le site maritime G Captain jette un coup d'œil rétrospectif sur certaines des pires catastrophes de l'histoire moderne dans le domaine du transport maritime par conteneurs :

https://tinyurl.com/y8su7f36

La compagnie japonaise NYK Line a mis au point un nouveau concept de passerelle agencée de manière optimale et ergonomique pour améliorer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires.
https://tinyurl.com/yctltrab

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.

WEB MARITIME

Manœuvres

2e partie

Quelques principes et techniques manoeuvrières

Opérations diverses

Les écoles maritimes, les stations de pilotes disposent de simulateurs de navigation qui leur permettent d'appréhender les différentes manœuvres. Tout est paramétrable : les caractéristiques du navire, les conditions météorologiques, les arrivées et sorties de ports. Ces mises en conditions permettent aux utilisateurs d'analyser tout ce qui peut se produire à bord, de gérer une situation de crise et d'acquérir un savoir-faire.

https://www.youtube.com/watch?v=zFLPgCet2Z8

Sans être exhaustive, nous avons sélectionné une série de vidéos axées sur quelques connaissances techniques permettant de comprendre plusieurs principes de la conduite et du comportement des navires ainsi que le travail et les conditions de vie des marins.

◉ Manoeuvrer un navire. Cette courte vidéo appréhende quelques notions de base des manoeuvres et des forces en jeu (3'05") : https://youtu.be/qre-PQXYcUI

◉ Simulation animée d'une collision d'un VLCC avec un autre navire pendant une manœuvre (1'55") : https://tinyurl.com/y9a97jun

◉ Illustrations de navires dans la tempête (4'12") : https://youtu.be/dBJM5yV7T-M

◉ Manœuvres de mouillages (5'15") : https://youtu.be/gha0oYWYLPE

◉ Comment mouiller un navire. Les équipements et la manoeuvre (7'46") :
https://youtu.be/62O7KYfb4GA

◉ Manoeuvre d'ancre (*anchor handling*) pour positionner un *rig* ou une barge sur son lieu d'opération (2'40") : http://tinyurl.com/y9ejxky2, quelques fois, la pratique n'est pas aussi simple que la théorie (1'25") : https://youtu.be/f2IPie0V4vM.

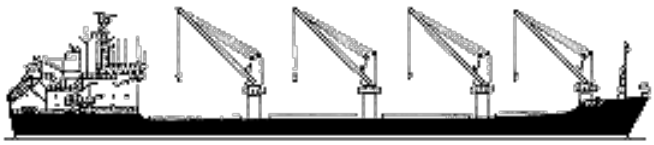
◉ "Pioneering Spirit" démantelant en une seule manoeuvre une plateforme de 13,500 tm en mer du Nord (10'51") : http://tinyurl.com/ya5umogm.

◉ Exemple de déplacement latéral en mer : http://tinyurl.com/ya335ypx

◉ Manoeuvre avec les propulseurs d'étrave et moteurs électriques à bord du navire de croisières "Independence of the Seas" (4'21") : https://youtu.be/tH-yqy7V4io

◉ Comment les navires de croisières du "Queen Mary" au récent "Independence of the seas" ont réduit leur sillage pour aller plus vite : https://youtu.be/tNxzDQRk2CE

◉ Technologie : Système d'injection d'air sous la coque pour réduire la résistance à l'avancement : https://youtu.be/WzIXz0Zc-Io



CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

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 48 - Hiver 2018-2019**

"Audi alteram partem"

English abstracts of some recent awards rendered by the arbitrators of the "Chambre arbitrale maritime de Paris"

Award 1238 – C/P Gencon – Applicable law – Carriage of lychees to be refrigerated – Cargo damage – Subrogated insurers – Vessel's liability (yes) – Damage assessment.

A reefer vessel loaded in Madagascar a full cargo of lychees on pallets to Netherlands. After her departure, the temperature readings sent by the vessel indicated that the duration of cooling down prescribed by the C/P was widely exceeded. On arrival, checking of samples shown some fruits were damaged. After dispatches to numerous Receivers, batches of goods were returned or had to be destroyed. The Charterers and the subrogated Insurers claimed to be indemnified for their losses by the disponent Owner and the Shipowner. The Owners opposed procedural arguments and on the merits asserted that Owners' liability ceases when hatches are opened and that only damages ascertained when discharging could be compensated.

Noting the C/P did not mention any applicable law, the arbitral Tribunal decided to apply lex fori to the procedure and rejected the disponent Owner's inadmissibility arguments. The B/Ls having not circulated, the action against the Shipowner was declared inadmissible but not the one against the disponent Owner who was judged liable for the damages resulting from the cooling down duration. However his liability was reduced by 20 % in view of an uncertainty about the vessel's cooling power and the arrival just before Christmas which did not help the fruits sales. The indemnifications amounts, determined by surveys, were adjusted downwards as founded upon a higher figure than provided in the insurance policy.

Award 1239 – C/P Synacomex - Wheat flour in bags – Wet damage – Letter of undertaking by P&I Club to receivers – Claim for restitution – Owner's liability (yes) – Demurrage account adjustment.

When discharging in Guinea a cargo of wheat flour in bags loaded in Morocco, a sudden shower caused a water intake into the vessel's holds and wet damage to some bags. A letter of undertaking was delivered to Receivers. The Owners required the letter of undertaking restitution in arguing, in view of the FIO clause, on their lack of liability which they imputed to the Charterer and to whom they claimed some additional demurrage. The Receivers requested the indemnification by Owners of the cargo damages ascertained in their warehouses when the Charterer claimed from Owners the refund of a demurrage over-payment.

The arbitral Tribunal declared firstly not to be competent on the claim for the restitution of the letter of undertaking which provided that only a civil court was competent and decided that the Owners liability was involved for the damages ascertained by several surveys during the discharging but not for those found later on in the warehouses. On the demurrage, the Tribunal judged justified the Charterer's claim; therefore the Owners had to refund the over-payment.

Award 1240 – C/P Synacomex – Cargo of wheat – FIO freight – Clauses 5 et 23 – Handling risks – Brussels Convention.

The unloading in Tunisia of a wheat cargo loaded in Black Sea was carried out by a suction device and a grab bucket. The grab being leaky, the Master notified it in writing to the Receiver. At the end of discharging, a shortage was ascertained by the silo. In order to avoid the vessel's arrest, the Owner P&I Club delivered a letter of undertaking and then indemnified the Receiver. Afterwards it deputed the Owner to turn on the Charterer in order to recover the indemnified amount as the freight rate on F.I.O. basis and the clause 5 of the C/P put the discharging risk on the Charterer. The latter refused in opposing the clause 23 referring to the Brussels Convention which provides that the Carrier is liable for the handling operations.

The arbitral Tribunal reminded the concept of F.I.O. is not limited to the financial aspects and is sufficient in itself to set aside the Owner's liability, except if he is at fault, for the consequences arising from the cargo handling. Besides, the clause 5 lays down clearly that these are taken upon by the Charterer. Their contradiction with the Brussels Convention is apparent only and is explained easily by the fact the Convention must apply except for the terms of the C/P which are unambiguous and freely negotiated. Consequently, the Tribunal decided the Charterer had to reimburse the amount paid to the Receiver.

Award 1241 – Steel products under B/L. Protracted waiting time on roads at discharging without remittance of NOR – Cargo damages – Letter of undertaking by shipowner's P&I Club giving competence to CAMP - Hague-Visby rules – Receivers right to act – Carrier partial liability.

A part cargo of steel products was loaded in China for an African port under clean bills of lading. The vessel arrived on roadstead of discharging port where it stayed for 2.5 months without remitting a NOR then left it for 46 days before coming back. Cargo damages mainly due to rust were ascertained after discharging. Cargo interests claimed to Shipowners a compensation for the damages and sums related to profit loss and disruption of business relationship. Defendant opposed that the proceedings resumption was invalid, the inadmissibility of the claim and on the merits the fact the rust was existing before loading.

Firstly the arbitrators accepted the validity of the proceedings resumption and rejected the claim inadmissibility asserted by the defendant. On the merits, they considered that if the oxidation process indeed started before the loading, it was aggravated by the long stay in the vessel's hold. The carrier strict liability being involved under the Hague Visby rules, they decided the Shipowner had to pay to the Receivers a percentage of damages corresponding to the delay in delivering the cargo but rejected the other claims as it was not proved they were related to the delay.

J-Y. Thomas

http://www.arbitrage-maritime.org/us/