

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 50 - Automne 2019

● Éditorial
Ph. Delebecque
Page 1

● Les sociétés de classification
J. Raynaud
Pages 2 & 3

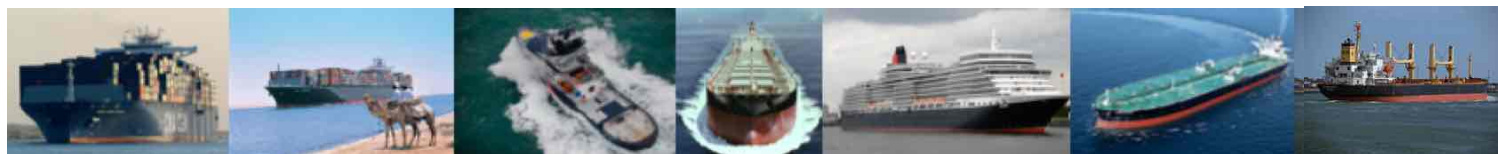
● Force majeure
Ph. Delebecque
Page 4

● Compte-rendu du concours IMLAM 2019
N. Iftodi & H. Naji
Pages 5 & 9

● Sentences
● Web maritime
Pages 6 & 7

● L'actualité de la Chambre
● Revue de presse
Pages 8 & 9

"Reus excipiendo fit actor"



50ème édition de la Gazette publiée depuis 2003

La loi PACTE et les compagnies maritimes En marche vers de nouvelles responsabilités ?

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

La loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises (dite loi Pacte, alors que l'on ne trouve pas la justification de la première lettre de l'acronyme dans le titre du texte) est entrée en vigueur le 24 mai dernier, sans aucune mesure transitoire. Parmi ses très (trop ?) nombreuses dispositions, et ses annonces souvent lyriques ("des entreprises libérées" ; "des entreprises plus innovantes" ; "des entreprises plus justes" ; des entreprises prêtes à un "rebond"), on doit relever son article 169 qui, sous la rubrique, ambitieuse - "repenser la place des entreprises dans la société"-, vient modifier le Code civil lui-même, spécialement son article 1833, et en compléter l'alinéa 1er - "toute société doit avoir un objet licite et être constituée dans l'intérêt commun des associés" - par un alinéa second, totalement nouveau, qui déclare d'une manière péremptoire que "la société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité".

Ainsi, les sociétés, quelles qu'elles soient, à responsabilité limitée ou illimitée, terrestres ou maritimes, n'appartiennent plus totalement à leurs associés : l'intérêt social est devenu leur boussole officielle. Donner un sens à ce concept, distinct de celui d'objet social, ne sera pas simple car la conception contractuelle, qui assimile l'intérêt social à celui des seuls associés qui est, très légitimement, de faire du profit ou en tout cas de réaliser des économies (C. civ. art. 1832), n'a pas vraiment les faveurs des auteurs de la loi, résolument tournés vers une conception plus communautariste et, plutôt dans le vent, qui considère, sans doute à tort, que l'intérêt social peut être dissocié de l'article 1832 et doit avoir une dimension institutionnelle. En outre et surtout, les sociétés doivent tenir compte, dans la réalisation de leur objet social, des « enjeux sociaux et environnementaux », sans que l'on sache ce que recouvrent exactement ces exigences. Simple affichage ? Peut-être pas, car si les lois actuelles sont devenues des instruments de



communication, le nouvel article 1833 a été présenté comme une disposition phare témoignant de la politique verte des pouvoirs publics, et, eu égard à son siège - le Code civil -, est de nature à fonder bien des actions devant les tribunaux, étatiques ou arbitraux. On sait en effet que les dirigeants peuvent engager leur responsabilité dès l'instant qu'ils méconnaissent une disposition légale. Reste à savoir si la prise en considération des exigences sociales et/ou environnementales doit primer sur la nécessité d'agir en conformité à l'intérêt social. On peut en douter et même soutenir le contraire compte tenu de la rédaction même du texte et de son exégèse : « prendre en considération » ne signifie pas "subordonner à".

Toutefois, si l'on pense à l'affaire Azura (cf. TGI Marseille 26 nov. 2018 - <https://tinyurl.com/yysamrlo>) et à supposer que la société Carnival ait été poursuivie, si l'on rappelle aussi les engagements pris par certaines compagnies maritimes en vue de rendre plus écologiques les activités de shipping, les sources de contentieux sont bien réelles (1). Au-delà de l'hypothèse probable dans laquelle la prise en considération de l'intérêt social et celle des enjeux environnementaux ne seraient pas compatibles, la détermination des obligations - de moyens ou de résultat - des dirigeants et des conditions de leur révocation pour méconnaissance des nouvelles prescriptions, ne va pas de soi. Sera-t-il possible d'anticiper sur un certain nombre de questions en définissant la

"raison d'être" de la société comme le nouvel article 1835 invite à le faire ? Ce n'est pas exclu, mais il faudra sans doute faire preuve de beaucoup d'imagination. Le monde maritime n'en manque pas, mais les amateurs auront peut-être un peu de mal à "verdir" la raison d'être des "single ship companies". On se réjouira cependant en apprenant que les décisions irrégulières ne pourront encourir une nullité, car selon le nouvel article 1844-10, l'article 1833 est écarté des fondements possibles de l'annulation d'un acte ou d'une délibération des organes de la société. Ce qui, néanmoins, démontre en creux que le volet responsabilité est bien ouvert.

(1) Parfois arbitrables, v. O. Boskovic, Arbitrage et environnement, Revue Environnement, Energie, Infrastructures, Avril 2019, 26.

- Ndlr: Voir aussi encadré "Condamnation d'un capitaine de navire pour pollution de l'air" page 2.



Les sociétés de classification

Julien Raynaud

Directeur juridique Bureau Veritas
Arbitre maritime

Rapport annuel 2019 Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

Revue de toutes les questions maritimes
actuelles :

<http://tinyurl.com/y497utag>

Le cinquantenaire de l'IACS

Revue annuelle magnifiquement
illustrée de l'*International Association
of Classification Societies* qui fête ses
50 ans :

<https://tinyurl.com/y38ya78x>



Un navire porte-conteneurs avec une
pontée presque complète.

Condamnation d'un capitaine de navire pour pollution de l'air

Le dépassement du seuil de soufre
(1,75 % vs 1,5 %) dans le fioul utilisé
sur le paquebot "Azura" à Marseille a
entraîné la condamnation du seul
Capitaine, l'armateur "n'ayant pas été
attrait à cette procédure en qualité de
prévenu".

On relève dans l'exposé des motifs du
jugement du TGI de Marseille
concernant la responsabilité du
Capitaine l'argumentation qui montre,
à tout le moins, un décalage profond
entre le droit et la réalité de
l'exploitation d'une compagnie
maritime : "...la Compagnie...a décidé
en amont de l'utilisation de ce
combustible non réglementaire...le
capitaine...aurait dû, malgré cette
décision, au regard de ses
compétences et de sa qualité, décider
de l'usage d'un combustible
réglementaire".

Attendons désormais l'arrêt à venir de
la Cour d'appel.

Historique et fonctions des sociétés de classification

Les sociétés de classification sont historiquement les premiers organismes chargés du contrôle technique des navires. Cette activité débute au XVIII^e siècle et va ensuite accompagner l'essor du transport maritime au début du XIX^e siècle. C'est précisément à cette époque que vont naître les principales sociétés de classification encore actives de nos jours (Bureau Veritas en 1828, Lloyds Register, 1834, American Bureau of Shipping, 1862, Det Norske Veritas, 1864).

Initialement la classification vise donc à informer les différents acteurs du transport maritime (armateurs, assureurs, chargeurs ou affréteurs) de la qualité et la fiabilité des navires.

Les prestations évolueront progressivement vers la fixation des normes techniques de qualité et de sécurité des navires puis par la publication des fameux Règlements de classification. Les services de classification vont ainsi concerner la qualité du navire lui-même et lui permettront de naviguer via l'émission d'un certificat de classification.

De nos jours, les missions des sociétés de classification sont clairement déterminées comme suit : d'une part une mission privée pour le compte des chantiers navals et des armateurs, la classification; et d'autre part une mission de service public pour le compte des États du pavillon, la certification statutaire.

L'activité de classification repose essentiellement sur l'obligation pour la société de classification de vérifier la conformité du navire par rapport à son Règlement de classification qui énonce les exigences pour l'attribution et le maintien de la classe, et ce pour différents types d'unités (navires en acier, unités offshore, sous-marins, navires militaires).

Cette appréciation sera ainsi exprimée par une classe inscrite au registre de la société et dans le certificat de classification remis à l'armateur ou au chantier naval.

Si elle n'est pas obligatoire, la classification reste essentielle pour un navire puisque son armateur ne pourra ni l'assurer, ni l'exploiter, sans certificats de classification. Il est à noter cependant que lesdits certificats ne garantissent en rien l'état de navigabilité d'un navire. Ils ne sont qu'une simple présomption de l'état de navigabilité du navire.

Les Règlements des sociétés de classification et leurs référentiels associés, qui sont un recueil d'exigences minimales, ne doivent pas, en effet, être considérés comme des normes de construction, des manuels de sécurité ou des guides d'entretien et la société de classification reste seule juge de l'application et de l'interprétation de son propre Règlement. La Cour d'appel de Versailles rappelle ce principe dans un arrêt rendu le 5 février 2009. Dans cette affaire *Mansal Offshore c/ Bureau Veritas*, les juges affirment qu'il "n'est ni correct, ni juste et ni raisonnable (...) d'imposer à la société [de classification] (...) une obligation de soins (...) à l'égard de la société *Mansal Offshore*". C'est donc bien le transporteur maritime qui, en vertu de son obligation de diligence raisonnable, doit mettre son navire en état de navigabilité.

La seconde activité est celle de la certification statutaire : effectuée au nom des États qui ont habilité les sociétés de classification à contrôler les navires battant leur pavillon, elle se caractérise par la délivrance de certificats statutaires. Les sociétés de classification doivent ici s'assurer de la conformité des navires, non pas au Règlement qu'elles ont publié, mais aux normes techniques des diverses conventions internationales relatives notamment à la sécurité des personnes (*The International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) ou encore à la pollution (*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL*).

Des acteurs majeurs de la sécurité maritime

Les sociétés de classification sont considérées comme tenant un rôle majeur dans la sécurité maritime et à ce titre, sont contrôlées régulièrement par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), instituée en 2003 par la Commission européenne.

Selon le Règlement (CE) 391/2009 du 23 avril 2009, l'AESM évalue les organismes de classification pour s'assurer qu'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent. L'évaluation est faite de manière très scrupuleuse puisqu'elle peut comprendre la visite des branches régionales des sociétés ainsi que l'inspection des navires en construction ou en service. L'Union européenne s'attache donc particulièrement aux performances de ces organismes en matière de sécurité maritime.

L'IACS

L'*International association of classification societies* ("IACS"), est une association professionnelle regroupant au niveau mondial les douze premières sociétés de classification. L'IACS a pour principal objectif l'harmonisation des Règlements de classification. Elle trouve son origine dans l'adoption de la Convention internationale sur les lignes de charge en 1930, puis en 1955 une Conférence réunissant les sept grandes sociétés de classification de l'époque a permis sa création. En 1969, l'IACS est devenue membre consultatif à l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce rôle lui permet d'avoir une vue d'ensemble sur les exigences techniques internationales et sur le développement des instruments de réglementation internationaux.

Ainsi, l'IACS adopte des résolutions portant sur des projets relatifs à l'unification des règles de classification, des questions techniques ou de procédure, qui devront être intégrées dans les référentiels techniques des sociétés de classification et donc dans leurs Règlements respectifs.

L'IACS est aujourd'hui devenu un acteur-clé non seulement dans l'élaboration de normes techniques mais aussi dans la promotion du rôle des sociétés de classification et la mise en avant d'une approche proactive face aux événements de mer. Les membres de l'IACS, en maintenant un dialogue avec les différentes instances internationales ainsi qu'avec les États du pavillon et l'industrie maritime, contribuent à améliorer les mesures relatives à la sécurité des navires et à la protection de l'environnement.

Suite et fin de l'article page 3.

Situation au golfe arabo-persique

Les P&I clubs prennent position, couverture, conduite à tenir etc.,

2 exemples :

Gard : <https://tinyurl.com/yyt77jec>

Standard :

<https://tinyurl.com/y22dfolc>

Les organismes professionnels (BIMCO, Intertanko, ICS, OCIMF) ont aussi donné des recommandations :

<https://tinyurl.com/y475aaq7>

Saisies de navires

Suite aux saisies au large d'Ormuz cet été, les assureurs anglais ont été inventifs et rapides, Hiscox propose une couverture sur mesure pour la saisie des navires par des États "Malicious vessel seizure":

<http://tinyurl.com/yx9sj8m3>

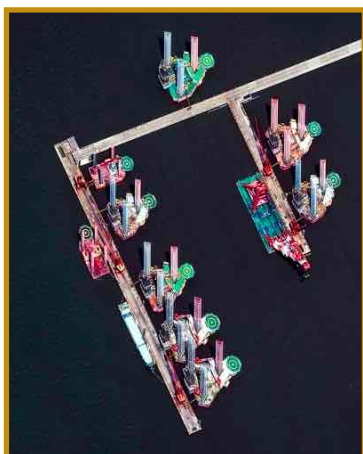


Plate-formes pétrolières offshore dans le delta du Yangsi, dans l'Est de la Chine.

Rapport sur le financement de la flotte marchande française.

Trois conclusions principalement :

- Le fort contraste des situations selon la taille des armements ... ce sont les entreprises d'armement de taille intermédiaire, exposées à la concurrence internationale, qui sont les plus sérieusement confrontées au resserrement du crédit bancaire pour financer leur développement.

- L'incertitude et l'insécurité que génère, pour ces armements dont le capital est généralement d'origine familiale, l'obligation de recourir à d'autres sources financières.

- L'intérêt en faveur de l'émergence de structures financières destinées à mobiliser les capacités d'investissement présentes sur le marché en direction des navires.

Lire le rapport du Conseil supérieur de la Marine Marchande :

<https://tinyurl.com/y2taz82k>

Suite et fin de l'article "Les sociétés de classification".

La responsabilité des sociétés de classification

Dans le cadre de leurs activités les sociétés de classification doivent respecter de nombreuses obligations dont le non-respect engage leur responsabilité à l'égard de certains acteurs du monde maritime. Toutefois l'étendue de cette responsabilité n'est pas encadrée par les textes, celle-ci étant le plus souvent définie dans les documents contractuels liant la société de classification à sa contrepartie (contrat de classification, de certification statutaire ou agrément de l'État du Pavillon). De fait c'est avant tout la responsabilité contractuelle d'une société de classification qui peut être engagée en raison de son activité de classification et donc en application d'un contrat de droit privé. Les obligations relatives à cette activité sont définies dans le contrat de classification liant la société de classification à l'armateur ou au chantier.

Comme nous l'avons précisé en introduction, la mission principale d'une société de classification est de vérifier la conformité des navires par rapport aux Règlements qu'elle a édictés et c'est en cas d'une faute dans l'exécution de cette mission que sa responsabilité contractuelle pourra être éventuellement engagée par son cocontractant. Par conséquent, une société de classification n'est tenue que d'une obligation de moyens à l'égard de ses cocontractants.

Cette activité et les obligations qui en découlent sont généralement définies par les sociétés de classification dans leur Conditions Générales qui s'appliquent aux contrats de classification. Ainsi ces dernières ne sont ni garantes de la navigabilité du navire, ni tenues d'une obligation de conseil vis-à-vis de leur cocontractant. Cette définition a d'ailleurs souvent été reprise, de manière plus au moins stricte, par la jurisprudence (1). Enfin, des cas d'exclusions de responsabilité existent et sont liés aux obligations pesant sur le cocontractant. Ce dernier est par exemple tenu d'informer la société de classification de tout changement concernant le navire qui pourrait affecter la classe de celui-ci. En cas de non-respect de cette obligation d'information, la société de classification ne saurait être tenue responsable des dommages subis par le cocontractant en relation avec ce changement.

Une société de classification peut aussi voir sa responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle engagée à l'égard des tiers. Dans la mesure où il n'existe pas de lien contractuel entre la société de classification et les tiers, la responsabilité d'une société de classification ne pourra être recherchée que sur le fondement du droit de la responsabilité civile délictuelle. Le demandeur aura la charge de prouver l'existence d'un fait générateur matérialisé par une faute délictuelle commise par la société de classification, d'un préjudice subi par le demandeur et d'un lien de causalité entre ce fait générateur et le préjudice. C'est ainsi que, sous réserve des conditions énoncées ci-dessus, les victimes d'un événement ayant causé des pertes matérielles et/ou physiques pourraient assigner une société de classification en réparation des dommages subis.

Enfin, les prestations d'une société de classification, dans le cadre de la certification statutaire, peuvent engager sa responsabilité administrative en cas de faute. La responsabilité de la société de classification peut être à la fois engagée vis-à-vis de l'État du pavillon avec lequel elle a signé un agrément ainsi que vis-à-vis de l'armateur avec lequel elle a signé un contrat de certification statutaire. La société de classification agit alors par délégation de service public, cette délégation étant matérialisée par un agrément signé entre la société de classification et l'État du pavillon. C'est cet agrément, ainsi que les conventions internationales (SOLAS et MARPOL), qui définissent l'étendue des obligations de la société de classification envers l'État du pavillon dans l'exécution de sa mission de certification statutaire. En raison du caractère public de la mission qu'elle remplit, la responsabilité administrative de la société de classification peut être engagée. Dans le cadre de cette activité la société de classification bénéficie d'une protection légale accordée par l'État du Pavillon : il s'agit de l'immunité de juridiction, qui rend impossible la mise en jeu de la responsabilité de l'État et de ses agents devant les tribunaux d'un autre État. La jurisprudence s'est récemment prononcée à ce sujet : le 17 avril 2019, la Cour de cassation a confirmé l'arrêt que la Cour d'appel de Bordeaux avait rendu le 6 mars 2017, dans l'affaire du "Prestige", concernant l'immunité de juridiction des sociétés de classification. La Cour de cassation a énoncé pour la première fois que seule l'activité de certification statutaire autorise une société de droit privé à se prévaloir de l'immunité juridictionnelle de l'État du Pavillon l'ayant habilitée à inspecter une unité.

Si les sociétés de classification remplissent un rôle essentiel pour la sécurité maritime, il est pourtant souvent mal compris. En raison de leur statut et de la dualité de leurs activités, à la fois privées et publiques, les acteurs du monde maritime peuvent parfois, à tort, considérer que les sociétés de classification s'apparentent à des administrations garantes de la navigabilité des navires. Or les sociétés de classification sont des sociétés privées ayant pour mission la vérification de la conformité des navires tantôt par rapport à leur Règlement (dans le cas de la classification) tantôt par rapport aux conventions internationales (dans le cas de certification statutaire). Il n'en demeure pas moins qu'elles restent soumises à des exigences strictes imposées à la fois par les instances nationales et supra nationales mais aussi par l'IACS. Ces exigences sont salutaires en ce sens qu'elles permettent aux sociétés de classification de garantir aux acteurs du monde maritime un niveau de sécurité indispensable à l'heure où le transport maritime doit faire face à des risques et enjeux nouveaux.

(1) Voir *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972) et *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992).

Couper l' AIS ?

Débrancher le Système d'identification automatique (*Automatic Identification System* (AIS) en anglais) pour ne pas être détecté peut faire l'objet de sanctions.

Lire l'avis du P&I Club Gard :

<http://tinyurl.com/y69gfydd>

Cyber-sécurité

BIMCO a édité une nouvelle clause 2019.

- La clause et les commentaires :

<https://tinyurl.com/y4o5g2t9>

- Le guide cyber-sécurité :

<https://tinyurl.com/y6haez6z>

L'ère numérique du transport maritime est arrivée

La transmission électronique de l'information est définitivement obligatoire le 1er janvier 2019 :

<https://tinyurl.com/y4bodxsp>



Les quais 88 et 90 du terminal de croisières de Manhattan qui accueillent plus d'un million de passagers par an.

Navigation dans les glaces

L'essentiel de la navigation dans les glaces : <http://tinyurl.com/y56kp5tv>

Edité par la compagnie de navigation Latitude blanche :

<https://www.latitudeblanche.com>

"But you weren't going to perform anyway !" Un nouvel obstacle au jeu de la force majeure ?

Philippe Delebecque
Arbitre maritime

A propos d'un récent arrêt de la Cour d'appel de Londres (*Classic Maritime Inc v. Limbungan Makmur SDN BHD* (2019) EWCA Civ 1102).

<https://tinyurl.com/y6j8jwbq>

Lorsqu'une partie cherche à s'excuser de l'inexécution de ses obligations en faisant état d'une situation de force majeure, doit-elle démontrer qu'elle aurait exécuté le contrat en l'absence de force majeure ? Et si cette partie est responsable de l'inexécution, mais que l'exécution aurait été de toutes les manières impossible, en raison de la force majeure, le créancier est-il en droit d'obtenir une indemnisation ?

Ce sont ces questions auxquelles des juges anglais, en première instance et en appel, ont dû répondre. L'affaire est liée à la rupture (dramatique) du barrage Fundao au Brésil le 5 novembre 2015 et ses conséquences sur un certain nombre de contrats en cours dont un contrat de tonnage (COA) portant sur le chargement de milliers de tonnes de minerai de fer (exploité en aval du barrage par la compagnie Samarco) à destination de ports chinois. L'affrèteur (Limbungan), client de la compagnie, soutenait qu'il avait été, en raison de la catastrophe, empêché de livrer la marchandise au frèteur (Classic) et revendiquait le bénéfice de la clause 32 du COA l'exonérant de toute responsabilité pour défaut de livraison provenant d'un cas de force majeure(1).

Pour le premier juge (Teare), la clause ne pouvait jouer dans la mesure où il appartenait à l'affrèteur d'établir qu'il aurait exécuté son contrat mais que la force majeure l'en avait empêché et qu'en l'espèce, l'affrèteur aurait été de toutes les façons en défaut (*unwillingness or inability to perform* pour des raisons commerciales tenant à la politique du groupe). Pour le juge Teare, la clause invoquée devait être comprise non comme une clause de force majeure (de "*frustration*") ayant pour effet d'alléger les obligations du débiteur(2), mais comme une clause d'exonération de responsabilité ("*which relieved a party of liability for a past breach*"). En effet, en cas de "*frustration*", l'événement "*brings the contract to an end*", si bien que les parties n'ont plus à l'exécuter, alors qu'en cas d'"*exemption*", il faut raisonner en termes d'excuse et donc commencer par se demander si le contrat aurait été exécuté, avant de vérifier si le débiteur peut s'exonérer. Or, en l'espèce le "*wording*" même de la clause ("*resulting from*" ; "*directly affect the performance*") conduisait son bénéficiaire, l'affrèteur, à démontrer le lien de causalité entre l'événement perturbateur et l'inexécution du contrat : la clause était bien une clause d'exemption et il revenait donc à l'affrèteur de prouver que s'il n'y avait pas eu de force majeure, il aurait bien exécuté (cf. test du "*but for*"). Faute de rapporter cette preuve, l'affrèteur ne pouvait donc compter sur la clause en question ("*Limbungan were not entitled to rely on clause 32 because they failed to show that, 'but for' the dam collapse, they would have performed*"). Toutefois, pour le juge Teare, l'indemnisation ne pouvait être que nominale (1 USD), dès lors que même si l'affrèteur avait été en mesure d'exécuter son contrat, cette exécution aurait été impossible.

La décision a été renversée en appel, non pas sur la compréhension de la clause, mais sur l'indemnisation. En appel comme en première instance, la clause a été analysée comme une clause d'exemption obligeant l'affrèteur à prouver la relation de cause à effet entre l'inexécution et la force majeure ou l'événement équivalent. Les clauses d'exemption et les clauses de force majeure se trouvent ainsi nettement distinguées. Nouveau rapprochement de la *common law* et du droit civil. Au-delà de cette analyse technique, on retiendra que les juges des deux degrés ont été d'accord pour dire qu'un débiteur ne peut se prévaloir d'un cas de force majeure que s'il prouve que son inexécution ne lui est pas imputable et est bien le résultat de la force majeure (ou de l'événement équivalent).

Sur l'indemnisation, la cour d'appel a considéré qu'il fallait accorder au frèteur, victime de l'inexécution, une indemnisation intégrale et non nominale. En effet, le "*compensatory principle*" ne pouvait conduire, contrairement à ce que le juge Teare avait décidé, à comparer ce que le créancier aurait reçu si le débiteur avait été en mesure d'exécuter et ce qui s'était en fait réalisé (la catastrophe empêchant toute exécution). Il fallait donc prendre en considération le montant des frets que le frèteur aurait dû percevoir et qu'il n'avait pas perçus (20 M USD). Cette solution, comme les premiers commentateurs l'ont écrit, "*is arguably a new development and suggests there is not one compensatory principle, but two*" (eu égard à la jurisprudence *Golden Victory* (Ch. Lords 28 mars 2007, 2007 UKHL 12). Nous nous permettrons de revenir dans la prochaine Gazette sur cette jurisprudence, sur les distinctions qu'elle pourrait appeler si la décision *Classic* était elle-même confirmée et sur ses éventuels prolongements en droit civil.

(1) "*Neither the vessel, her Master or Owners, nor the Charterers, Shippers or Receivers shall be responsible for loss or damage to, or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo resulting from : Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves ; arrest or restraint of princes, rulers or people ; embargoes ; seizure under legal process, provided bond is promptly furnished to release the vessel or cargo ; floods, frosts, fogs, fires, epidemics, quarantine, intervention of sanitary, customs or other constituted authorities, blockades, blockages, riots, ... or to any other causes beyond the owners', charterers', shippers', or receivers' control, always provided that any such events directly affect the performance of either party under this C/P. If any time is lost due to such events or causes such time shall not count as laytime or demurrage*".

(2) Contrairement à l'analyse retenue par les auteurs, cf. Treitel et Lewison admettant qu'une clause "*which makes provision for the consequences of supervising events which occur without the fault or either party and are beyond their control defines the parties' obligations rather than operating as an exemption clause*".

Fausse déclarations

La lutte contre les "connaissements menteurs" se développe, le *UK Club* et le *TT Club* rejoignent des majors du conteneur dans le projet du "Hazcheck Restrictions Portal" :

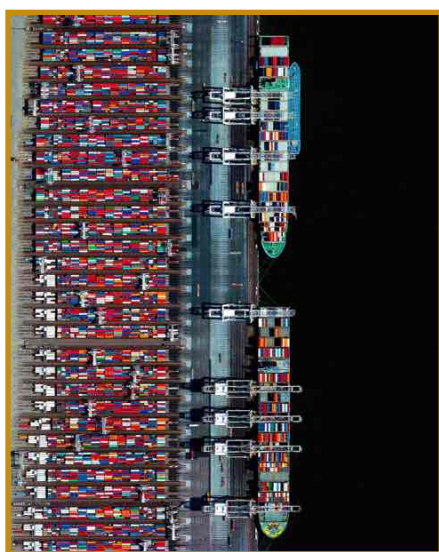
<https://tinyurl.com/yyhrsru>

Hapag-Lloyd montre la voie et désigne les chargeurs chinois comme fautifs principaux :

<http://tinyurl.com/yy7xfpav>

Le CINS (*Cargo Incident Notification System*) regroupant les principaux armateurs met en ligne des guides de chargement pour plusieurs types de marchandises :

<http://www.cinsnet.com/documents/>



2 navires porte-conteneurs en opération à Rotterdam.

Fumigation



Complément technique à notre article de la Gazette N°35

<https://tinyurl.com/y5ehkekv>.

● Le dossier de la *North of England P&I Association* (avec clause Bimco) :

<http://tinyurl.com/y499zd3p>

● Les recommandations IMO :

<http://tinyurl.com/y4bhcpzq>

● Le manuel de l'U.S. Department of Agriculture : <http://tinyurl.com/yy2byaae>

● Le guide de l'USDA :

<http://tinyurl.com/yyf2xv5r>

Compte rendu du concours International Maritime Law Arbitration Moot 2019

Nicoleta Iftodi et Houda Naji pour l'équipe du MACI

Le Master 2 Arbitrage et Commerce International (MACI) a participé pour la cinquième fois depuis sa création au Concours International d'Arbitrage Maritime qui a eu lieu cette année à Rotterdam, Pays-Bas. La participation à cette 20e édition du concours a été rendue possible grâce au soutien de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), qui a permis à l'équipe composée de Nicoleta Iftodi, Houda Naji, Leonte Read et Efram Apetogbor de se rendre aux Pays-Bas pour plaider sur un cas fictif, sur lequel l'équipe a travaillé pendant 7 mois.

Le scénario du cas étudié : <https://tinyurl.com/y58pevj>

Les équipes participantes de cette année ont été amenées à prendre en charge un dossier d'arbitrage maritime, impliquant un affréteur ("Panther Shipping Inc" ou "Défendeur") et un fréteur ("Omega Chartering Limited" ou "Demandeur") qui ont conclu un contrat d'affrètement à temps, en vertu duquel le navire M/V "Thanos Quest" a été mis à la disposition de l'affréteur afin de transporter une cargaison de thé anglais. Trente et une équipes participantes venant du monde entier ont été confrontées à des problématiques variées de droit maritime, telles que l'interprétation d'une clause d'arbitrage contenue dans un contrat d'affrètement "à temps" ("*Time Charterparty*"), l'obligation de nettoyage de la coque du navire, la restitution tardive du navire au fréteur, les réclamations pour les cargaisons endommagées durant l'exécution du contrat d'affrètement.

La clause d'arbitrage contenue dans la charte-partie prévoyait le règlement de tout différend entre les Parties devant un tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions de l'*Arbitration Act 1996*, complétées par celles de *NYPE 2015 Form*. Le fond du contrat était régi par le Droit anglais, la Clause BIMCO et *NYPE 2015 Form*, conformément à la volonté des parties.

Les problématiques du cas pratique

L'obligation de nettoyage de la coque du navire

En vertu de la charte-partie, l'affréteur avait l'obligation d'organiser le nettoyage de la coque du navire avant sa restitution au fréteur. Cependant, le nettoyage n'était pas autorisé par le port d'Anchorage Wahanda, parce que l'eau était très sale. Après plusieurs échanges, les parties ont convenu que le fréteur organisera le nettoyage de la coque du navire et, après inspection, l'affréteur lui restituera les frais de nettoyage.

La coque du navire a été finalement nettoyée dans un autre port, South Island, bien plus loin, pour un coût total supérieur à celui initialement prévu. La question était de savoir qui doit supporter cette différence de coûts ? Est-ce que l'affréteur est responsable pour l'interdiction de nettoyage par le port d'arrivée ? Doit-il supporter aussi les frais supplémentaires pour le déplacement du navire dans un autre port pour effectuer ce nettoyage ? Tant d'interrogations qui pouvaient être argumentées et plaidées, d'un côté comme de l'autre, de manière crédible.

L'obligation de restitution du navire à la fin du voyage

Tout d'abord le retard dans la restitution du navire de l'affréteur au fréteur, dans les 55 jours prévus par la charte-partie, faisait l'objet des premiers débats sur le fond. Le fréteur reprochait à l'affréteur de ne pas avoir respecté la date de restitution contenue dans le contrat. Plus que ça, le fréteur avait conclu un nouveau contrat avec un autre affréteur, Champion Chartering Corp, pour une durée de 4 ans ("*next fixture*"), qui devait commencer immédiatement après la restitution. Mais en raison de la restitution tardive, le navire a raté le début du nouveau contrat et le fréteur a perdu les bénéfices de ce contrat de 4 ans. De son côté, le fréteur initial (le défendeur en espèce) soutient que le retard dans la restitution du navire était dû à la mise en quarantaine du navire, par le port d'Anchorage, à cause d'un cas d'Ebola. La question à débattre était de savoir qui doit supporter cette perte et en vertu de quel droit ?

Les réclamations pour les cargaisons endommagées

Lors du déchargement du navire, à Wahanda, l'affréteur a remarqué qu'une partie de la cargaison a été endommagée. Néanmoins, une éventuelle réclamation était prescrite, car l'affréteur a omis de fournir une notification de la réclamation conformément à la clause 6 de l'*Inter-Club NYPE Agreement 1996* ("ICA"). Le fréteur soutenait, pour sa part, que la clause 8 a) de l'ICA ne serait non plus applicable, puisque le dommage n'a pas été causé par une innavigabilité ("*unseaworthiness*"). L'objectif de l'équipe du MACI était donc de chercher l'application des règles les plus avantageuses à leurs prétentions et d'interpréter aussi le connaissance pour résoudre le différend.

Le déroulement de la phase écrite

Il est sans doute connu que la participation au concours IMLAM est un défi prestigieux. Venus de diverses cultures juridiques, les étudiants spécialisés en arbitrage et en droit maritime se précipitent à leur première épreuve, à savoir la rédaction d'un mémoire en défense et d'un mémoire en demande. L'exercice est d'une complexité subtile. Au-delà des capacités rédactionnelles et intellectuelles, les candidats doivent avoir la capacité de prendre du recul par rapport aux faits et se prononcer en fonction de la position qu'ils représentent.

En effet, le cas d'espèce dans le cadre du concours IMLAM est souvent très riche en documents et pièces annexes qui peuvent être exploités tant en demande qu'en défense. Le cas de cette année ne faisait pas exception à la tradition. Il est extrêmement crucial pour les candidats de savoir manipuler les faits pour renforcer leur fond juridique.

Suite et fin du compte-rendu page 9.



Le Ferry "Spirit of Tasmania" s'éloigne d'une jetée dans le port de Melbourne, en Australie.

Migrants en Méditerranée

● Le Standard Club a examiné le cadre juridique actuellement en place (droit italien et droit international) et la couverture P&I pour les navires de commerce qui secourent les migrants en Méditerranée :

<https://tinyurl.com/y3pmehw8>

● Un avis d'un marin :

<https://tinyurl.com/Amiral-Jourdiere>

Paris Memorandum of Understanding (MoU)

Le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port a édité les listes des pays à risque :

<https://tinyurl.com/y5y6dqv>

Abordage



"L'abordage le 7 octobre 2018 à 7h02 est la conséquence d'un défaut de veille majeur sur "l'Ulysse", combiné à une position de mouillage légale mais peu judicieuse et sans surveillance attentive du trafic environnant par le "CSL Virginia", voici en quelques mots la conclusion du rapport du BEA Mer après l'abordage des deux navires au large de la Corse en octobre 2018.

Le rapport :

<https://tinyurl.com/yy6dwofu>

Quelques sentences récentes

Sentence 1241 – Produits sidérurgiques sous B/L – Attente prolongée sur rade au déchargement sans remise de NOR – Avaries à la cargaison – Lettre de garantie du P&I Club de l'armateur donnant compétence à CAMP – Règles de La Haye Visby – Droit à agir des réceptionnaires – Responsabilité partielle du Transporteur.

Une cargaison partielle de produits métallurgiques avait été chargée en Chine à destination d'un port africain sous couvert de connaissements émis sans réserve. Le navire arriva sur rade du port de déchargement où il resta deux mois et demi sans présenter sa notice avant de la quitter pendant 46 jours et d'y revenir. Des avaries dues principalement à l'oxydation de la marchandise ont été constatées après le déchargement. Les intérêts cargaison réclamaient aux armateurs l'indemnisation des préjudices matériels ainsi que des sommes au titre du manque à gagner et de la rupture de relations commerciales. Les défendeurs leur opposaient la non-validité de la reprise de l'instance, l'irrecevabilité de la demande et sur le fond notamment le fait que la présence de la rouille était antérieure au chargement.

Les arbitres ont d'abord admis la validité de la reprise de l'instance et écarté les exceptions d'irrecevabilité soulevées par les défendeurs. Sur le fond, ils ont considéré que si le processus d'oxydation avait bien été engagé avant le chargement, son aggravation avait été générée par le stationnement prolongé en cale. La responsabilité de plein droit du transporteur maritime étant engagée au titre des règles de la Haye-Visby, l'armateur devait payer aux réceptionnaires un pourcentage des dommages correspondant au retard de la livraison mais non les autres demandes dont il n'était pas établi qu'elles étaient reliées au retard.

Sentence 1242 – Police d'assurance maritime tous risques sur facultés – Vol durant entreposage dans cargaison de riz – Contrat de tierce détention – Commissaire d'avaries – Évaluation du préjudice – Manquants inexpliqués – Absence de preuve – Faute de l'assuré – Réduction de l'indemnité d'assurance.

À la suite du vol avec effraction survenu en entrepôts à Monrovia dans une cargaison de riz en sacs, l'assuré demandait à ses assureurs une indemnisation en réparation de son préjudice, ce à quoi ces derniers s'opposaient considérant que l'assuré n'avait aucun droit sur la marchandise au moment des faits et donc aucun intérêt à agir.

Le tribunal arbitral a estimé que, même si la cargaison était l'objet d'un contrat de tierce détention et était gagée au profit des banques, l'assuré en restait propriétaire. Il a constaté que, sous condition que les marchandises soient stockées sous contrat de tierce détention, la police étendait les garanties sur les vols et pertes inexpliqués et couvrait celles destinées à être vendues. Mais, si le rapport du commissaire d'avaries montrait bien la disparition d'une certaine quantité de marchandise dans les entrepôts, il ne pouvait en donner une évaluation précise, faute d'avoir pu recueillir de l'assuré les éléments comptables permettant de connaître le nombre exact de sacs vendus et de ceux disparus. Le tribunal a aussi relevé que certaines obligations de l'assuré en matière de sécurisation du site et de gestion des stocks n'avaient pas été remplies et finalement décidé d'accorder au demandeur 50 % du montant chiffré dans le rapport du commissaire d'avaries bien que l'ampleur des manquants n'y était pas déterminé avec précision.

Sentence 1243 (second degré) – C/P Synacomex 90 – Armateur disposant – Cargaison de riz – Longue attente sur rade au déchargement – Deux fumigations sur instructions de l'armateur de tête – Paiement partiel du coût des fumigations par l'affréteur au voyage.

Une cargaison de riz fut chargée en Amérique du Sud vers deux ports d'Afrique de l'Ouest. Après déchargement dans le premier port, le navire attendit sur rade environ 7 mois avant de pouvoir décharger dans le deuxième. Une première fumigation dut être effectuée plus de 4 mois après l'arrivée sur rade suivie d'une seconde deux mois plus tard, toutes deux organisées par l'armateur de tête, bien que plus coûteuses que celles proposées par l'affréteur au voyage. L'armateur disposant réclama à ce dernier une somme qu'il avait dû payer à l'armateur de tête au titre des fumigations. L'affréteur justifiait son refus en soutenant que l'armateur disposant avait violé les clauses de la charte relatives à la fumigation dont le coût intégral devait donc lui incomber.

En analysant deux dispositions de la charte, le Tribunal arbitral a jugé que le refus par l'armateur disposant d'autoriser l'intervention du professionnel désigné par l'affréteur était bien une violation de la charte-partie. D'un autre côté, puisque l'infestation de la cargaison résultait de la durée de l'attente sur rade, le coût des fumigations devait incomber en principe à l'affréteur. Pour la première fumigation, le tribunal a jugé que l'affréteur ne devait payer que le montant d'un devis qu'il avait sollicité d'un opérateur, mais que pour la seconde envers laquelle n'avait pas été élevée d'objection, l'affréteur devait supporter le prix réellement facturé. La demande concernant les frais de supervision et annexes a été rejetée au motif principal de la violation du contrat par l'armateur disposant.





Gens de mer

En France, Le statut du marin remonte à Colbert qui créa la Caisse des Invalides le 23 septembre 1673 et la Caisse des gens de mer en 1675.

Petit tour d'horizon des principales organisations maritimes internationales et françaises oeuvrant pour le bien-être des marins et des "gens de mer".

Pourquoi les accidents ne sont-ils pas souvent accidentels ?

Le syndicat US des officiers de MarMar et pilotes (MM&P) répond : À cause de la pression commerciale sur l'équipage, sur les inspecteurs de sécurité (Classe, MOU) et les ShipManagers .

Le rapport :

<http://tinyurl.com/y6qgxnm8>



Navire porte-conteneurs avec pontée complète

Reus excipiendo fit actor



En opposant une exception, le défendeur devient demandeur

Cour de justice de l'Union européenne

La CJUE a jugé que les débris résultant de l'incendie du porte-conteneurs "MSC Flamina" remorqué en Allemagne pour y être déchargé ne peuvent pas être considérés comme relevant des règles régissant les autres détritiques.

L'arrêt : <http://tinyurl.com/y35jxyzn>

Liens vers les docs CJUE :

<http://tinyurl.com/y3bvxg74s>

Le commentaire du cabinet ReedSmith :

<http://tinyurl.com/yy2j78am>

Rappel de l'événement de 2012 :

<http://tinyurl.com/y2gsuccy>

● International Transport Workers' Federation

La fédération internationale des ouvriers du transport : <https://www.itfglobal.org/fr>

Fondée en 1896, l'ITF est un syndicat mondial qui regroupe les différents syndicats du secteur des transports associés aux différentes industries (transport maritime, aviation, etc.). Basée à Londres, elle possède des bureaux à des endroits stratégiques de par le monde.

● International Labor Organisation (ILO).

L'Organisation internationale du travail ou OIT :

<https://www.ilo.org/global/lang-fr/index.htm>

L'OIT est une branche des Nations Unies (ONU), qui s'occupe des normes internationales du travail et d'autres questions liées au travail dans le monde entier. Créée en 1919, elle énonce des règlements concernant les conditions de travail, les salaires ainsi que des règlements qui sont mis en vigueur pour assurer le maintien et le respect des normes du travail des gens de mer.

● The Seamen's Church Institute (SCI) : <https://seamenschurch.org>

Fondée en 1834, SCI est une agence qui offre une large gamme de services aux gens de mer. Basé en Amérique du Nord, le SCI rend des services concernant les besoins personnels, professionnels et spirituels des gens de mer (éducation, aide juridique...).

● International Seafarers Welfare And Assistance Network (ISWAN) :

<https://www.seafarerswelfare.org>

Réseau international d'assistance et de bien-être des marins, ISWAN est une association caritative exclusivement destinée aux marins dont l'objectif est de fournir un service gratuit et confidentiel pour répondre aux problèmes d'un individu.

ISWAN administre un programme d'intervention humanitaire, le MPHRP qui est une alliance d'armateurs, de gestionnaires, d'agents d'équipage, d'assureurs et d'associations de protection sociale travaillant ensemble pour aider les gens de mer et leurs familles à faire face aux aspects humanitaires d'un incident traumatique causé par une attaque de pirates, de vol à main armée ou d'une prise d'otage : <https://www.seafarerswelfare.org/our-work/piracy>

● Le service de santé des gens de mer (SSGM) : <https://tinyurl.com/y64vfyyt>

Le SSGM est le service français de médecine de prévention des marins professionnels. Ce service est rattaché au ministère chargé de la mer, actuellement le ministère de la Transition écologique et solidaire. Les gens de mer sont l'ensemble des personnes exerçant leur activité professionnelle en mer, qu'ils participent à la conduite, à la marche ou à l'entretien du navire ou qu'ils réalisent les opérations commerciales ou techniques. Les marins suivis par le SSGM, sont ceux de la pêche, de la conchyliculture, de la Marine Marchande, des services portuaires et de la plaisance professionnelle.

● Œuvre du Marin Breton : <https://www.marinbreton.com>

Créé par Jacques de Thézac en 1899, l'Almanach du Marin Breton, ouvrage réglementaire indispensable à bord des bateaux professionnels ou de plaisance, fournit les ressources de l'action sociale. L'excédent de ses ventes est distribué en dons ou en réserve financière pour l'attribution des prêts.

● Les Abris du Marin : <http://www.lesabrisdumarin.fr>

Lorsque tous les moyens institutionnels ont été épuisés, les familles de marins en difficulté peuvent compter sur le soutien de l'association, l'objet de l'association est de venir en aide, "dans l'esprit le plus désintéressé", aux marins de la Marine Marchande et à leurs familles.

● La Touline : <http://www.latouline.com>

L'association a pour vocation, depuis 1989, d'aider au choix des parcours professionnels et d'accompagner toute personne souhaitant s'orienter vers l'emploi maritime.

Les adhérents sont au cœur de l'action de La Touline et à partir de son siège historique à Brest, et de ses antennes à Lorient, Nantes, Marseille et La Seyne sur Mer, l'action de La Touline couvre l'ensemble du territoire français.

● Et bien d'autres, qu'elles soient nationales ou locales, l'ADOSM, **Association pour le développement des oeuvres sociales de la Marine** : <http://adosm.org>; les **Seamen's clubs** de différents ports français, les associations locales d'accueil de marins etc.



La rade de Singapour, 2e port du monde en termes de tonnage total.

Affrètement

Qu'est-ce que le beau temps ?

Voir le commentaire du Club Steamship Mutual après un arbitrage à Londres :

<http://tinyurl.com/y4s923o3>

"Cette affaire rappelle utilement la valeur probante accordée aux journaux de bord d'un navire."

Notice of readiness

Le cabinet Clyde & Co commente une récente sentence anglaise et met en garde les affréteurs en soulignant la manière dont un avis de prêt à charger invalide peut néanmoins entraîner leur responsabilité en matière de surestaries et une violation répudiatoire de la charte-partie. Les conseils & remarques finaux sont pertinents :

<https://tinyurl.com/y6dock3b>

Without prejudice Tous droits réservés

La signification de ce terme de procédure anglo-saxonne n'est pas toujours bien connue et il peut être mal employé :

<https://tinyurl.com/y4qngdqd>

Convention sur le traitement des eaux de ballast

Adoptée en 2004, la convention entre en vigueur le 8 septembre 2019.

Nombre d'armateurs ne seraient pas prêts : <https://tinyurl.com/y6rqud6p>

Les questions fréquentes :

<https://tinyurl.com/yxob6cd3>

Dès 2008, la Gazette de la Chambre évoquait ce sujet :

<https://tinyurl.com/y3dxflhx>

Actualités de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 12 juin. En raison de modifications dans sa gestion et suite à des restrictions budgétaires, La CCI **Marseille Provence** a décidé de plus être membre de notre association. La Chambre compte donc désormais 15 membres institutionnels.

M. **Philippe BOISSON** a été élu à la Vice-Présidence en remplacement de M. **Jean-Yves THOMAS** et M. **Gilles HELIGON** est nommé Trésorier-adjoint pendant une période intermédiaire aux côtés de M. **J-Y. THOMAS**. Le Président remercie chaleureusement M. Jean-Yves THOMAS pour son dévouement et le travail accompli depuis de nombreuses années aux postes de Vice-président et Trésorier.

Le Conseil d'Administration est composé de 18 Administrateurs : MM. **Jean-Pascal BIDOIRE**, **Philippe BOISSON**, Mme **Valérie CHANAL**, MM. **Philippe DELEBECQUE**, **Alioune DIAGNE**, **Manuel FLAIX**, **Claude GOUSSOT**, **Gilles HELIGON**, **Olivier JAMBU-MERLIN**, **Jean-Pierre LAFFAYE**, **Michel LELUYER**, **Didier MARSAC**, Mme **Laurène NIAMBA**, MM. **Philippe PICARD**, **Stéphane RIVIER**, **Georges SIOUFI**, **Jean-Paul THOMAS**, **Jean-Yves THOMAS**.

Le nouveau bureau est désormais composé comme suit :

MM. **Philippe DELEBECQUE** (Président), **Olivier JAMBU-MERLIN** (Vice-Président), **Philippe BOISSON** (Vice-Président), **Jean-Yves THOMAS**, trésorier pendant une période intérimaire, assisté de M. **Gilles HELIGON**, Trésorier adjoint.

Le Comité est, à l'issue de nos instances, composé de :

- Membres titulaires : MM. **Ph. DELEBECQUE** (Président), **O. JAMBU-MERLIN** (Vice-Président) et **Ph. BOISSON** (Vice-Président),

- Membres suppléants : MM. **J-Y THOMAS**, **M. LE LUYER**, **J-P. LAFFAYE**, **G. SIOUFI**, **J-F. CHENEVAL**, et **J-P MARCQ**.

Incorporation sur la liste des arbitres :

M. **Bernard ORDINES**, Ex-Vice-président du Tribunal de Commerce de Marseille et Ex-Président de la Chambre des transports de ce même tribunal, dans la catégorie "Praticiens".
Mme **Béatrice FAVAREL**, avocate dans la catégorie "Juristes".

Retrait : M. **Christian MIQUEL**.

Démissions : Messrs. **Gilles ROUGIER** et **Gilles GAUTIER**.

M. **Gilles ROUGIER** a été inscrit sur la liste des arbitres honoraires de la Chambre.

Modification du tarif "Frais et honoraires d'arbitrage" du Règlement de la Chambre :

L'Assemblée a considéré qu'il n'était pas opportun de modifier les premières tranches de nos tarifs mais a décidé d'appliquer pour la tranche supérieure 8, correspondant aux demandes comprises entre 3 000 000 € et 7 499 999 €, un pourcentage de 0,50% de la partie variable, au lieu de 0,30%.

Limitation des émissions de soufre

● **Questions / réponses** . Intertanko et Bimco ont édité un guide à propos des navires équipés d'épurateurs sous chartes à temps ou chartes au voyage :

<https://tinyurl.com/y3qgrxvz>

● **Guide du JIP (Joint Industry Guidance)** sur les implications techniques et en matière de sécurité : <https://tinyurl.com/yyk3uds6>

● **Les questions complexes sur les épurateurs**. Lire "To scrub or not to scrub ?" :

<http://tinyurl.com/y6ea8neg>

● **Conditions d'achats des soutes après le 1er janvier 2020 :**

Skuld : <https://tinyurl.com/yxzb5jrp>

Bimco Bunker terms : <https://tinyurl.com/y43e2756>

● **Préparation des équipages** La fréquence des contrôles par l'État du port des prélèvements ponctuels d'échantillons de fuel-oil d'un navire pour vérifier sa teneur en soufre devrait augmenter sensiblement après le 1er janvier 2020. Le P&I Club Gard a préparé un recueil de recommandations pour les équipages : <http://tinyurl.com/y62bhg5o>

● **Qu'est-ce que le FONAR ?** Le rapport d'indisponibilité de fuel-oil (FONAR) est avant tout un outil discrétionnaire permettant à un État membre de réduire la violation de l'annexe VI de MARPOL ; il ne s'agit pas d'une exemption mais plutôt d'une auto-déclaration des propriétaires qu'une violation a eu lieu ou est sur le point de se produire.

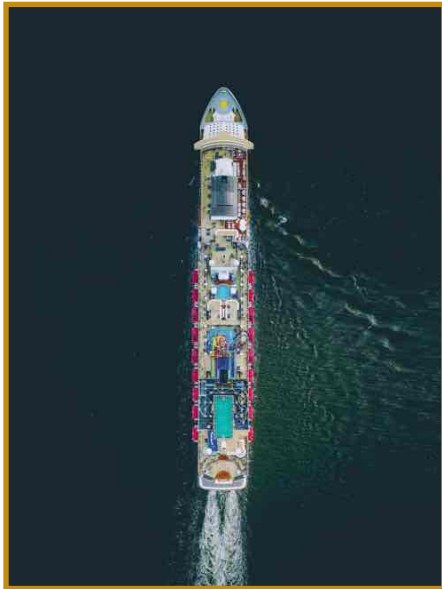
L'explication du Skuld : <https://tinyurl.com/yytuunsc>

● **Plafond de soufre**

Armateurs et opérateurs ne sont pas certains d'être couverts en cas de problème, la circulaire de l'*International Group des P&I Clubs* souligne que ce sera une décision discrétionnaire !

La circulaire : <https://tinyurl.com/y4a82mvc>

IG P&I : <https://www.igpandi.org/>



Le paquebot "Norwegian Breakaway" de 325 m. avec 3 963 passagers.

Loi d'orientation de mobilités

L'Assemblée nationale a voté et adopté la loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM).

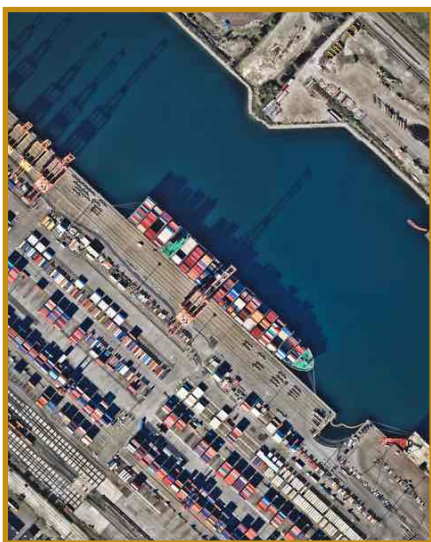
Voir particulièrement l'article 37 qui concerne le maritime (navires autonomes, normes soufre etc.) :

<https://tinyurl.com/y2bmheqt>

The Law review publie son panorama international 2019 du droit maritime

Le chapitre concernant la France est au pages 195-210 :

<http://tinyurl.com/y62ko9zm>



Un navire porte-conteneurs accosté dans le port de Tacoma, situé dans l'État de Washington.

Suite et fin du compte-rendu du concours International Maritime Law Arbitration Moot 2019.

Il convient aussi de préciser que comme dans la plupart des contrats d'affrètement, le droit anglais est applicable. Pour les étudiants français il est extrêmement délicat en phase de recherche de s'approvisionner de la jurisprudence anglaise. C'est la raison pour laquelle les organisateurs du concours ont mis à disposition de tous les participants un abonnement à la plateforme *i-law* pour toute la durée de la phase écrite. Cet atout a été très utile.

Hormis les efforts fournis et la généreuse contribution des organisateurs en ce qui concerne la documentation, la matière contentieuse en droit maritime est d'une technicité extrême. La disponibilité du professeur Philippe Delebecque a joué un rôle important dans la progression de notre travail.

La participation à la phase orale

Finalement, l'équipe du MACI s'est rendue à Rotterdam pour participer aux phases orales, qui se sont déroulées du 1er juillet au 5 juillet, et ont plaidé en anglais, à la fois en qualité de demandeur et de défendeur, devant des tribunaux arbitraux composés pour l'occasion de professionnels du droit maritime. Ainsi l'équipe du MACI a plaidé en demande contre les équipes de Christ University (Bangalore, Inde) et de MGIMO University (Moscou, Russie), et en défense contre les équipes de l'Université de Hong Kong (Chine) et l'Université d'Aix-Marseille (France). Ce concours a d'ailleurs été un point de rencontre avec des professionnels du milieu ainsi que des étudiants de tout horizon dans un cadre à la fois studieux et amical, ce qui marque, là encore, son originalité.

Par ailleurs, la possibilité pour une équipe française de participer à ce concours international, dominé par le monde anglo-saxon, a permis de mettre en lumière la présence et l'importance de la France dans le domaine maritime. L'ensemble de l'équipe de MACI souhaite donc remercier chaleureusement le Pr. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, ainsi que Michel Leparquier, Secrétaire Général, pour la confiance qu'ils nous ont témoignée et leur soutien pour notre participation à ce concours.

Le rendez-vous des passionnés du droit maritime aura lieu l'année prochaine, en juillet, à Singapour.



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

03/07 TradeWinds - L'armateur chinois COSCO recrute des commissaires politiques pour ses navires. Pour 87 000 \$ /an, ils sont chargés de superviser l'endoctrinement de l'équipage, de communiquer les directives et de combattre la contrebande.

19/07 Loadstar - Par crainte du Brexit et des règlements européens, nombre d'armateurs abandonnent le pavillon britannique.

Équipement

Premier crochet de grue imprimé en 3D (36mt SWL) pour un navire offshore !

<https://youtu.be/RK1tZoiPF8c>

Le fabricant :

<http://tinyurl.com/y6tjystp>

23/08 Wall Street Journal - Assurance des risques de guerre au golfe Arabo-Persique : 300/400,000 € par passage.

29/08 Journal de la Marine Marchande - L'initiative "Poseidon" tente de faire revenir les banques européennes dans le financement des navires contrôlé actuellement pour un tiers par leurs homologues asiatiques.

(<https://www.poseidonprinciples.org/#about>).

29/08 L'Antenne - La nouvelle réglementation sur les émissions de soufre en janvier prochain a déjà des répercussions sur les capacités disponibles et le marché de l'affrètement des gros porte-conteneurs. Cette étape devrait

renforcer le phénomène d'augmentation de la taille des navires.

05/09 Marinfos - Les États-Unis sanctionnent un réseau maritime accusé de transporter du pétrole iranien <https://tinyurl.com/y5k2cjud> et emploi de curieuses méthodes <https://tinyurl.com/y28w9oj7>.

Pour s'abonner GRATUITEMENT à la lettre d'information électronique la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétariat de la Chambre : contact@arbitrage-maritime.org

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.

Gazette de la Chambre

" Reus excipiendo fit actor "



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 50 - Automne 2019

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

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 roads of discharging port where it stayed for 2.5 months without remitting a NOR then left it for 46 days before coming back. Cargo damage mainly due to rust was ascertained after discharging. Cargo interests claimed compensation from Shipowners for the damages and sums related to loss of profit and disruption of business relationship. Defendant claimed that the resumption of proceedings 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 resumption of proceedings and rejected the claim of inadmissibility asserted by the defendant. On the merits, they considered that if the oxidation process had indeed started before the loading, it was aggravated by the long stay in the vessel's hold. The strict liability of the carrier being involved under the Hague Visby rules, they decided that 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.



Award 1242 – Marine cargo insurance policy all risks cover – Theft in a rice cargo during warehousing – Collateral management agreement – Average adjuster – Damage estimate – Unexplained shortage – Lack of evidence – Insured's fault – Reduction of indemnity.

Further to a theft with breaking in warehouses at Monrovia in a cargo of rice in bags, the Insured claimed to his Insurers an indemnity in reparation of the damage, to which the latter were opposed, asserting the Insured had no right on the goods at the time of the facts therefore had no interest in bringing proceedings.

The arbitral tribunal considered that, even though the cargo was covered by a collateral management agreement and was pledged to banks, the Insured remained its owner. It was observed that, on condition that the goods were stored under a collateral management agreement, the policy extended its cover to theft and unexplained shortage and covered losses on goods due to be sold. However, if the average Adjuster report showed that a certain quantity of goods had disappeared in the warehouses, it did not give of it a precise valuation

for want of getting from the Insured book-keeping data in order to know the exact number of bags sold and those missing. The Tribunal also pointed out that some obligations of the Insured in matter of security of the spot and management of stocks were not fulfilled. It finally decided to award the Claimant 50 % of the figure calculated in the average Adjuster report although the amount of shortage was not precisely well-defined.

Award 1243 (second degree) – C/P Synacomex 90 – Disponent owner – Rice cargo – Long waiting on roads at discharging – Two fumigations ordered by the head-owner – Partial payment of fumigation costs by the voyage charterer.

A cargo of rice was loaded in South America for two West-African ports. After having discharged in the first port, the vessel waited about 7 months on roads before discharging in the second port. A first fumigation had to be carried out more than 4 months after arrival on roads, followed by a second one two months later, both ordered by the Head-Owner although more expensive than those proposed by the voyage Charterer. The Disponent Owner claimed to the latter to be refunded of a sum he paid to the Head-Owner in settlement of the fumigations. The Charterer vindicated his refusal arguing the Disponent Owner violated the charter-party clauses related to the fumigation, so its entire cost should be borne by him.

After analyzing two provisions of the charter-party, the arbitral Tribunal considered the refusal by the Disponent Owner to authorize the intervention of the professional appointed by the Charterer was indeed a violation of the charter-party. On the other hand, as the cargo infestation resulted from the duration of the waiting on roads, the fumigations cost should be paid normally by the Charterer. For the first fumigation, the tribunal decided its cost should be limited to the amount of a quote the Charterer had requested from an operator, but for the second one for which no objection was raised, the Charterer had to pay the invoiced price. The claim related to supervision and appended costs was rejected, mainly in consideration of the violation of the contract by the Disponent Owner.

J-Y. Thomas

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

