

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 51 - Hiver 2019 / 2020

● Éditorial
Philippe Delebecque
Page 1

● Incoterms 2020
Laurent Fedi
Pages 2, 3, 4

● Sentences récentes
Page 4

● Navires autonomes
Point de vue d'un capitaine
Yves-Noël Massac
Pages 5, 6, 7

● Web maritime
Page 8

● Revue de presse
Page 9

"Secundum allegata et probata, iudex judicare debet"



Une clause redoutable Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comment comprendre la clause - additionnelle - d'une charte à temps ainsi stipulée : "Owners shall be discharged and released from all liability in respect of any claim or claims which charterers may have under C/P and such claims shall be totally extinguished, unless such claims have been notified in detail to owners in writing accompanied by all available supporting documents (whether relating to liability or quantum or both) and arbitrator appointed within 12 months from completion of charter?"

Que décider si un document qu'une partie tient pour "privileged", au sens du droit de la preuve, i.e. un document couvert par une certaine confidentialité, n'est pas communiqué dans le délai imparti ? Doit-on considérer son action comme prescrite ? La réponse à cette question posée dans une affaire récente portée devant la High Court, compte tenu de son intérêt juridique (Mur Shipping BV v. Louis Dreyfus Cy Suisse (High Court 13 nov. 2019 <https://t.ly/vnjBN>), ne va pas de soi.

On pourrait, en droit français, s'arrêter sur la validité même de la clause, dans la mesure où celle-ci limite sensiblement les droits des affréteurs qui se trouvent dans l'obligation de fournir tous les documents à l'appui de leur demande dans un délai d'un an, s'ils ont une réclamation en justice à faire valoir contre l'armateur. A la réflexion, la clause ne devrait pas être annulée, d'abord parce que la liberté contractuelle est la règle dans les contrats d'affrètement, ensuite parce que la loi elle-même prévoit la validité des clauses qui jouent sur la prescription (C. civ. art. 2254), sous la - seule - condition que ces clauses ne réduisent pas le délai prévu en-deçà d'un an. Autrement dit, rien n'interdit de subordonner une action à la fois au respect d'un délai et au respect de formalités, en l'espèce la communication des "all available supporting documents" (et pas seulement des "all explanatory documents").

La compréhension de la clause est plus délicate à cerner. Joue-t-elle si le document qui n'a pas été transmis était peut-être

nécessaire pour trouver un accord amiable, mais que la partie intéressée n'avait sans doute pas intérêt à présenter immédiatement, ne fût-ce que pour pousser son adversaire à se dévoiler ? En l'espèce, l'affréteur à temps n'avait pu charger sa marchandise en raison d'équipements insuffisants du navire. Il avait réclaté l'application de la clause 46 de la NYPE lui permettant d'installer de nouveaux équipements, avec toutefois l'autorisation de l'armateur, autorisation qui fut refusée. D'où son action devant le tribunal arbitral compétent qui avait considéré (à la majorité) que dans la mesure où une pièce n'avait pas été produite dans le délai imparti, la demande ne pouvait aboutir. En l'espèce, la pièce manquante était un rapport d'expertise (de partie) tendant à établir que le refus de l'armateur d'autoriser un nouvel équipement n'était pas justifié.

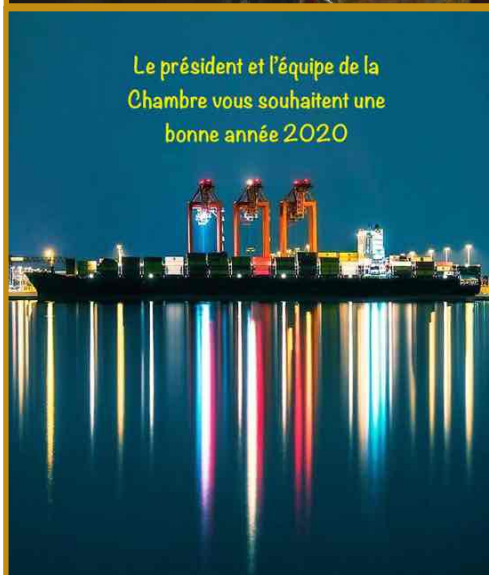
Pour la Cour, puisque la solution du litige - bien-fondé de la rupture de la charte-partie - était susceptible d'être déterminée par le rapport, ce bien-fondé dépendant lui-même du point de savoir si le refus de l'armateur était, ou non, justifié, ledit rapport devait bien figurer au nombre des "all available supporting documents". La décision ne manque pas d'argument au regard de la lettre même de la clause - au demeurant très large - mais aussi de sa finalité qui est avant tout d'inciter les parties à trouver un accord, ce qu'elles ne peuvent faire que si elles disposent de tous les éléments favorisant une transaction. L'armateur s'en félicitera. Quant au lecteur, nous l'inviterons à méditer, une fois encore, sur la vertu de l'oubli qui est au cœur du mécanisme de la prescription.

Ajoutons que la question peut également se poser dans une charte au voyage lorsque l'armateur réclame des surestaries à son affréteur et lorsque la charte lui impose de fournir au-delà des "supporting documents" des documents précis ("vessel and/or terminal time logs ; notices of readiness ; pumping logs ; letters of protest"). Les circonstances de fait restent bien entendu déterminantes, mais on notera que les appréciations de ce qu'il faut entendre par "pièces justificatives" peuvent être encore favorables aux armateurs (v. "Amalie Essberger" Tankreederei GmbH & Co KG v. Marubeni Corporation (2019) EWHC 3402)

<https://tinyurl.com/wdoco76>



Le président et l'équipe de la
Chambre vous souhaitent une
bonne année 2020

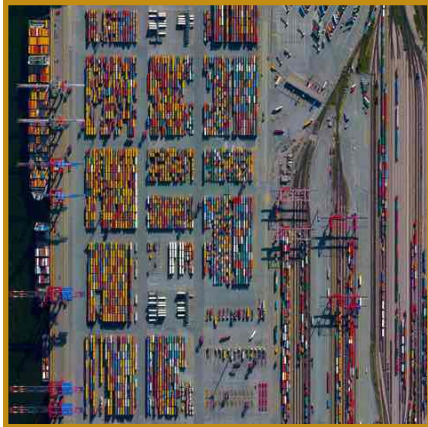


Assurances maritimes

L'IUMI a publié l'analyse des statistiques 2019 : <https://tinyurl.com/yx2xsgep>.

Des primes pour +/- 29 milliards \$ (+ 1% sur 2018) pour un PIB mondial en baisse à 2,7 %, et 11 milliards de tonnes métriques transportées etc.

Voir notamment p29, les 3 graphiques explicites concernant les incendies sur les navires porte-conteneurs.



Le port de Hambourg sur l'Elbe.

En moyenne, 28 navires, 200 trains de marchandises, et 5 000 camions y accèdent chaque jour.

Revue des accidents et incidents maritimes de 2019

L'European Maritime Safety Agency publie son rapport annuel, 3 239 incidents et accidents par an sur les 5 dernières années dont 26% de collisions et 13% d'échouements et dans l'écrasante majorité des cas, le facteur humain est déterminant :

<https://tinyurl.com/yyfg4d3y>

Rapport annuel CNUCED

La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement publie, comme tous les ans, une revue complète du transport maritime mondial :

<https://t.ly/7585E>

IMO 2020

Le paysage réglementaire maritime 2020

Comme en 2019, de nombreux changements réglementaires sont prévus en 2020, et, pour la première fois, l'industrie verra entrer en vigueur une réglementation mondiale qui ne sera identifiée que par l'année portant les lettres IMO :

Aperçu des règlements internationaux importants prévus en 2020, y compris certains changements réglementaires nationaux clés en ce qui concerne les émissions atmosphériques et le recyclage des navires :

<https://tinyurl.com/tzokwm>

Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification

Laurent FEDI

Professeur - Kedge Business School
<https://kedge.edu>

Les Incoterms® 2020! : les règles de l'ICC pour l'utilisation des termes de commerce nationaux, et internationaux sont entrés en vigueur au 1er janvier. Depuis 1936, la Chambre de Commerce Internationale (ICC en anglais) dont le siège est à Paris, codifie les "INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS", ou "INCOTERMS", désignant des acronymes de trois lettres à l'instar des incontournables FOB, CFR, ou CIF, qui définissent les droits, et obligations des parties au contrat de vente nationale, ou internationale de marchandises. Dix années se seront écoulées depuis la précédente codification (voir article précédent : <https://tinyurl.com/r7rvcu8>), période qui représente la durée de vie moyenne des incoterms depuis la version de 1980. Comparée aux Incoterms® 2010, la codification 2020 constitue en réalité une simple mise à jour. Onze règles sont toujours en vigueur depuis l'EXW jusqu'au DDP avec un seul changement de terme alors que les "fuites" du Comité de rédaction semblaient porteurs de changements plus significatifs tels que la suppression de l'EXW, et du FAS notamment, ou encore la création d'un CNI - coût et assurance. Or, ce ne fut pas le cas. Néanmoins, si cette nouvelle version n'apporte donc pas de modifications majeures, elle comporte des évolutions importantes qu'il convient de souligner. Parmi ces évolutions, la "pédagogie" des Incoterms® 2020 est certainement le changement le plus substantiel, ainsi que la création du nouvel incoterm! "DPU", le renforcement de la couverture d'assurance en CIP, et enfin l'émission d'un connaissance dans le cadre du FCA.

Une version plus pédagogique

C'est en effet la "pédagogie" qui caractérise cette nouvelle codification. Le contenu des incoterms démontre régulièrement la mauvaise utilisation, ou la mauvaise compréhension de ces outils de la vente internationale, qu'elle soit maritime, terrestre, ou multimodale. Très "étouffé", le millésime 2020 se veut donc didactique afin que le vendeur, et l'acheteur du contrat de vente puissent choisir au mieux l'incoterm approprié, en maîtrisant précisément le contenu de leurs obligations respectives au niveau des coûts et des risques encourus. Ainsi, les "notes conseils" de chaque règle Incoterms® 2010 sont devenues des "notes explicatives pour les utilisateurs" comportant plusieurs schémas détaillés représentant les étapes stratégiques! : lieu de livraison, transfert des risques, et des frais. Ces schémas permettent de visualiser aisément la répartition des obligations, et de comprendre la logique de l'incoterm choisi. À la différence du schéma "simpliste" monochrome de la version 2010, plusieurs schémas détaillés en couleur sont proposés pour chaque règle incoterm avec un code couleur attribué aux obligations du vendeur (le bleu), de l'acheteur (le jaune-or) et le vert lorsque lesdites obligations sont partagées. Les notes explicatives font désormais partie intégrante des incoterms et acquièrent une valeur juridique.

Les rédacteurs ont par ailleurs opté pour une introduction relativement détaillée (19 pages) expliquant la portée des nouveaux termes et les différences clés avec leurs prédécesseurs.

Comparativement, l'introduction des Incoterms® 2010 comportait seulement 9 pages. Au-delà du rappel de l'objet des règles incoterms, c'est-à-dire "qui fait quoi entre le vendeur et l'acheteur" (dont l'organisation du transport principal, la souscription de l'assurance marchandises, l'obtention du document de transport), cette introduction insiste sur ce que les incoterms ne couvrent pas au regard du contrat de vente (par ex. le transfert de propriété, la force majeure, ou l'imprévision, le droit applicable, ou la méthode de résolution des litiges).

Pédagogie oblige, l'ordre des obligations entre les parties a été réorganisé afin de mettre en exergue les points essentiels (livraison, transfert des risques et des frais) et désormais un seul article compile l'ensemble des coûts à la charge du vendeur (A9) et de l'acheteur (B9). Cet effort de rationalisation devrait éviter les sources d'erreurs et incidemment de contentieux.

En outre, les Incoterms® 2020 proposent une présentation "horizontale" de tous les articles similaires (A1, B1, A2, B2, etc.) pour chaque règle avec le détail des obligations des parties. Cette synthèse très détaillée permet de bien comprendre et de connaître précisément le contenu des obligations des parties si tant est qu'elles prennent le temps de s'y reporter. De manière générale, cette synthèse devrait s'avérer fort utile pour les opérateurs qui ne maîtrisent pas bien les incoterms et leur permettre d'évaluer avec exactitude les différences d'une règle à l'autre.

Enfin, les rédacteurs ont rappelé comment intégrer les incoterms ICC au contrat de vente! : "[règle incoterms choisie] [port, lieu, ou endroit désigné] Incoterms 2020" ex. "CIF Le Havre Incoterms® 2020". L'incoterm doit en effet être toujours suivi du lieu convenu afin de déterminer précisément le point de transfert des coûts et / ou de livraison selon la règle choisie. Les explications relatives à la dichotomie existante entre livraison - transfert des risques et transfert des frais pour les incoterms de la famille "C" n'ont jamais été aussi détaillées et on doit saluer cette initiative tant les risques de confusion sont fréquents pour ces incoterms. Il est à nouveau conseillé aux parties de se référer à cette dernière codification dans la mesure où elle est censée correspondre aux évolutions récentes des pratiques et de s'assurer de l'application des dispositions standardisées ICC.

[Suite de l'article " Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification" page 3.](#)

P&I Clubs

La revue du monde du P&I par Marsh :!
<https://t.ly/3J1zW>

Responsabilité Transports de passagers

Outre les questions liées aux soutes, pour 2020, 2 tendances parmi d'autres, l'idée d'une réduction du nombre de clubs (8 - v- 13 ?) qui perdure, et la limite de couverture, en effet, l'UE exige une couverture passagers pour les très gros paquebots largement supérieure à la limite mutualisée des clubs qui est quand même de 2 milliards de \$...

L'UE exige "une assurance obligatoire, ou autre garantie financière qui ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement" (Art 4bis de la Convention d'Athènes, annexée au Règlement 392/2009!<https://t.ly/OWA7D>).

L'UC est le DTS qui vaut 1,37 \$.

250 000 UC x 1,37 \$ = 342,500 \$/pax.
Au-delà de 5 840 pax, la limite est dépassée ! Ce n'est pas du tout théorique, la série des 5 "Symphony of the Seas" et "MSC Grandiosa" transportent chacun 6 680 passagers maximum.

Analyse des résultats des Clubs

L'analyse des résultats des clubs est une question de spécialistes, néanmoins pour avoir une idée, c'est très simple, il suffit de lire le chiffre du CNR dans le bandeau récapitulatif de chaque club.

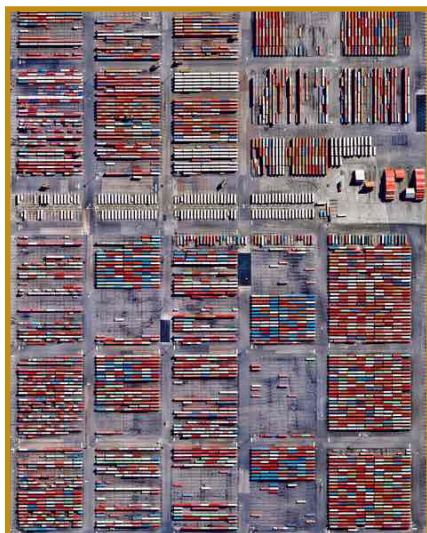
Le "Combined Net Ratio" :

<http://tinyurl.com/udve5m3>

Si le CNR est au-dessous de 100, le club fait du bénéfice au titre de son business d'assureur (les éventuels profits/pertes de placements ne sont pas pris en compte), c'est l'indice d'une bonne santé technique. Cette année 2 clubs seulement sont au-dessous de 100 : Skuld (98) et le Japan (99).

Navires autonomes

À noter page 23, un article sur les questions liées à la couverture P&I des navires autonomes, couverture déjà proposée par le *Shipowners Club* depuis 2018 :<http://tinyurl.com/s349dvv>



Parc à conteneurs portuaire

Suite de l'article " Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification".

De manière synoptique, les Incoterms® 2020 sont toujours classés en fonction de leur adaptation aux différents modes de transport!:

Incoterms Maritimes et Fluviaux (hors conteneurs et unités standardisées)	
Incoterm	Description
FAS	<i>Free Alongside Ship – Franco le long du navire</i>
FOB	<i>Free On Board – Franco à bord</i>
CFR	<i>Cost And Freight – Coût et fret</i>
CIF	<i>Cost Insurance And Freight – Coût assurance et fret</i>

Incoterms Multimodaux (applicables à tout mode de transport)	
Incoterm	Description
EXW	<i>Ex Works – A l'usine</i>
FCA	<i>Free Carrier – Franco transporteur</i>
CPT	<i>Carriage Paid To – Port payé</i>
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To – Port payé assurance comprise</i>
DAP	<i>Delivered at Place – Rendu au lieu de destination</i>
DPU	<i>Delivered at Place Unloaded – Rendu au lieu de destination déchargé</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés</i>

Les quatre groupes sont les suivants!: le groupe "E" avec un seul incoterm de vente à l'usine (EXW) qui, désormais, devrait être réservé aux ventes domestiques, car le vendeur ne se charge pas du dédouanement export, le groupe "F" pour les "Franco", dans lequel le vendeur ne contracte pas le transport principal, mais éventuellement le pré-transport (FAS, FCA, FOB), le groupe "C" pour les "Coût", ou "Port Payé" (CPT, CIP, CFR, CIF) qui oblige le vendeur à organiser le transport jusqu'au lieu convenu puis enfin le groupe "D" pour les "Rendu" (DAP, DPU, DDP), où le vendeur s'engage à livrer dans le pays de l'acheteur et assume les risques afférents.

Un nouveau venu : le DPU

Les Incoterms® 2020 proposent une nouvelle règle!: le DPU "Rendu au lieu de destination déchargé" (*Delivered at Place Unloaded*). Ce nouveau terme vient remplacer le DAT "Rendu au terminal". En DPU, le vendeur livre lorsque les marchandises, une fois déchargées du moyen de transport, sont mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination. De manière implicite, la livraison en DPU peut s'effectuer dans n'importe quel lieu, et donc plus loin qu'au terminal d'arrivée (portuaire, aéroportuaire, routier...). Si les coûts et les risques de l'opération ne doivent pas être négligés, le vendeur devra s'assurer de la faisabilité du déchargement à destination via son organisateur de transport, ou le transporteur en charge du post-acheminement jusqu'au lieu de destination convenu à moins que le vendeur ne dispose de ses propres moyens de transport. Les Incoterms® 2020 prévoient en effet cette hypothèse jusqu'alors ignorée.

On regrettera cependant la disparition de l'incoterm DAT. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont organisées en terminaux depuis de nombreuses années et il semblait cohérent de disposer d'un incoterm spécifique adapté à ces installations d'autant que la définition de "terminal" était très large.

Synoptiques Incoterms 2020

Règles Incoterms : <https://tinyurl.com/sxdhdsb>
Illustration des Incoterms : <https://tinyurl.com/w48bovw>

Le renforcement de la couverture d'assurance en CIP

Désormais, l'assurance transport en CIP - "Port payé assurance comprise jusqu'au lieu de destination désigné" - doit être souscrite en "All risks", c'est-à-dire correspondant aux clauses "A" de l'*Institute Cargo Clauses*, ou aux "Tous risques" des polices françaises. Ce renforcement de la couverture d'assurance ne s'applique pas au CIF où la protection minimale est toujours requise (clause "C" anglaise, ou police française d'assurance maritime sur facultés "FAP Sauf"). Considérant le caractère très restrictif de l'assurance minimum (avaries particulières non couvertes), ce traitement différencié est critiquable, car l'acheteur CIF devrait être logiquement au même niveau de protection que son homologue CIP. En pratique toutefois, les parties restent libres d'ajuster le choix de la police (tous risques, ou pas). Par ailleurs, l'assurance doit toujours être contractée auprès d'un courtier, ou d'une compagnie de bonne réputation, son quantum demeure à hauteur de 110% de la valeur de la marchandise et le certificat doit être libellé dans la devise du contrat permettant un recours direct de l'importateur à destination.

Suite et fin de l'article "Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification" page 4.

Les conteneurs

- Tout sur les conteneurs; passionnant livret du Gard!: <https://t.ly/9z9N3>.
- Article du Gard sur les raisons de l'effondrement des piles de conteneurs : <https://tinyurl.com/vwe9sj9>
- Comment répartir les conteneurs de! marchandises dangereuses pour limiter les risques ? Le *Cargo Incident Notification System* publie un guide qui vient en complément de SOLAS et du code IMDG :

<https://t.ly/0lq7l>

(informations très techniques, mais les schémas des 4 annexes @ p 15-18 montrent que ce n'est que du bon sens).

Conteneurs

Estimation de coût de fret

A signaler ce site "Freightos Baltic index (FBX)" <https://fbx.freightos.com> pour connaître le taux de fret d'un conteneur Teu pour une route maritime donnée.



Des wagons de marchandises dans un centre de triage à Atlanta, en Géorgie, aux États-Unis.

Cyber risks Cyber sécurité

- Au 1er janvier 2021, le code ISM impose la prise en compte de ce risque cyber dans le Système de Management de la Sécurité (SMS) :

<https://t.ly/65WzI>.

- La LMA (*Lloyd's market association*) vient de publier une série de clauses concernant les polices! du Lloyd couvrant ce type de risques :

Clauses : <https://t.ly/KwmOb>

Explication : <https://t.ly/dlIXV>

- La version 3 du guide "Cyber Security" est parue :

<https://t.ly/105w7>

La clause BIMCO :

<https://tinyurl.com/y4o5g2t9>

Suite et fin de l'article " Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification".

L'option B/L en FCA

Bien que la livraison ait lieu avant la mise à bord des marchandises, il est désormais possible que le vendeur fournisse à son acheteur le connaissance dans le cadre d'un FCA maritime. Cette option vient satisfaire en particulier les ventes sous couvert de crédit documentaire dans lesquelles un B/L avec la mention "on board" est exigé. C'est l'acheteur, en charge de la conclusion du contrat de transport maritime, qui doit demander à la compagnie choisie d'émettre le B/L et de le remettre au vendeur qui en aura besoin pour son paiement. Au regard de cette option, le vendeur n'est censé assumer aucune obligation - et donc responsabilité - en ce qui concerne les conditions du contrat de transport. Or, la prise de risques est considérable, car par exemple, si le B/L comporte des mentions inexactes au regard de l'accréditif, le vendeur verra son paiement refusé, tout autant que si le navire est retardé, le vendeur risque de ne pas respecter la date limite d'expédition et donc être en défaut vis-à-vis de l'exécution du crédit documentaire... Cette faculté, si utile soit-elle, ne sera pas simple à mettre en musique. Le FOB est dans cette hypothèse beaucoup plus cohérent, car la livraison s'effectue à bord et la remise du B/L s'impose logiquement, ce qui n'est pas le cas pour le FCA.

Conclusion

C'est donc la prophylaxie juridique qui caractérise les Incoterms® 2020 et on ne peut que s'en réjouir. Beaucoup plus explicite que les précédentes versions, la nouvelle codification devrait satisfaire les opérateurs du commerce international tout en renforçant la prévention des risques contractuels liés à l'achat - vente de marchandises. Toutefois, si on peut regretter la non-intégration de l'obligation de déclaration VGM pour les conteneurs pleins (*Lire l'article précédent : <https://tinyurl.com/u6wxavy>*), l'absence de couverture "Tous risques" pour le CIF, certains apports, dont le FCA option B/L, ou le déchargement en DPU, ne manqueront pas de poser certaines difficultés pratiques et contentieuses. Un retour d'expérience s'impose à leur égard. En attendant, une période de transition commence, mais l'accoutumance aux nouvelles règles devrait être relativement rapide.

Pour une analyse approfondie : L. Fedi : "Les Incoterms® 2020 : la prophylaxie juridique au service de la vente internationale", "Droit maritime Français". DMF février à paraître.



Sentences récentes

Sentence 1244 - Durant le déchargement, heurt entre un portique et une grue d'un porte-conteneurs - Intérêt à agir - Assureurs subrogés - Responsabilité du manutentionnaire - Devoir de surveillance du bord.

Le portique utilisé au déchargement d'un porte-conteneurs avait heurté pendant une manœuvre d'ajustement une grue du navire, lui occasionnant des dommages. Après des réparations provisoires, la grue fut remise en état lors d'une escale ultérieure. L'armateur et ses assureurs subrogés demandaient l'indemnisation du coût des réparations et des frais consécutifs alors que l'entreprise de manutention leur opposait l'irrecevabilité de la demande, le mauvais positionnement de la grue et le manque de surveillance de l'officier de garde.

S'appuyant sur le contrat de manutention et les actes de subrogation, les arbitres ont d'abord écarté les exceptions d'irrecevabilité. En l'absence de réglementation portuaire locale concernant le positionnement de la flèche de la grue et se référant aux règles de bonne pratique et de vigilance des divers intervenants, ils ont considéré que le portiqueur apparaissait au premier chef responsable de l'incident, mais que sa responsabilité devait être atténuée de 10 %, car l'officier de garde, ou le second capitaine aurait dû exercer une surveillance plus précise. Sur la réclamation, ils ont accordé aux demandeurs le montant des factures et dépenses présentées, à l'exception de celles non directement liées à l'avarie, et condamné le manutentionnaire à payer les frais d'arbitrage et une indemnité au titre de l'article 700.

Sentence 1245 - Vedette à passagers - Vice caché - Expertise - Rupture d'une ligne d'arbre cinq ans après livraison par le chantier de construction - Compétence de la Chambre - Prescription (Non) - Responsabilité partagée du chantier et de l'affréteur coque-nue du navire.

Quelques jours après la mise en service du navire, il avait été constaté que 2 vis fixant un arbre porte-hélice étaient cassés et plusieurs autres desserrées. Cinq ans plus tard, lors d'une manœuvre, intervint la rupture du même arbre. L'affréteur coque-nue et ses assureurs, s'appuyant sur le rapport d'expertise mettant en cause un défaut de lignage de l'arbre, demandaient au chantier de payer le montant du préjudice et à tout le moins un pourcentage non inférieur à 45 %. Le chantier plaidait l'irrecevabilité et la prescription de la demande. Sur le fond il contestait les conclusions de l'expert et demandait le rejet de la demande au motif d'un défaut de maintenance et de contrôle du lignage de la part de l'exploitant.

Le Tribunal arbitral a d'abord jugé que l'affréteur coque-nue, étant privé de tout recours contre le propriétaire du navire, pouvait se prévaloir des dispositions du contrat de construction incluant la clause d'arbitrage et que le délai de prescription ne courait qu'à partir de la découverte du défaut de lignage identifié par l'expert comme un vice caché, la demande n'était pas prescrite. Sur le fond, le tribunal a considéré que si le défaut de lignage était bien à l'origine de l'avarie, l'absence de contrôle de la part de l'exploitant avait pu contribuer à sa survenue et a décidé que le chantier n'était responsable que de la moitié du dommage.

Piqûres de rappel

● Lettres de garantie

Rappel toujours utile du club Skuld sur le caractère exécutoire des lettres de garantie : <https://t.ly/Yw103>

● Connaissements originaux

Le *Steamship club* rappelle qu'il ne faut pas livrer les marchandises sans présentation du connaissance original : <http://tinyurl.com/v9hqwpa>



Le "Staten Island Boat Graveyard" est un cimetière marin, créé dans les années 1930, situé à Arthur Kill sur la côte nord de Staten Island, New York.

Déconstruction

(Démolition, ancien terme)

Dans la mesure où l'Inde représente environ 25% du marché, la ratification par ce pays (a) de la Convention de Hong Kong (b & c) va bousculer les pratiques et cela sans même que les critères d'entrée en vigueur soient satisfaits.

L'UE(d), évidemment a depuis longtemps ajouté des briques supplémentaires (Convention de Bâle et recommandations de l'OIT).

Le cabinet HFW a publié un vademecum (e) sur cette question devenue horriblement compliquée.

Même Maersk, qui s'était pourtant engagé à suivre les réglementations <https://t.ly/WkvGP>, a préféré changer le pavillon d'une quinzaine de navires en un an pour les envoyer à Alang et contourner les réglementations européennes.

a-> Ratification par l'Inde - IndiaTimes : <https://t.ly/AnR6K> & JMM! : <https://t.ly/wybbN>.

b-> La présentation IMO de la Convention : <https://t.ly/mGBKr>.

c-> Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion : <https://t.ly/3JYeO> (@ page 533)

d-> UE "Ship recycling" :

<https://t.ly/dmeK1>

e-> HFW "Do I need a ship recycling policy ?" : <https://t.ly/OrKAJ>.

Navires autonomes

Point de vue pratique d'un capitaine

Cdt Yves-Noël Massac

Secrétaire général Association HYDROS

Président de la CAMM, Confédération des Associations de la Marine Marchande

La série d'articles sur les navires autonomes publiés dans nos précédentes éditions a suscité plusieurs réactions des lecteurs de la Gazette. L'expérience professionnelle du Cdt Massac, ex-commandant de navires de plusieurs types (Vraquiers, Cargos conventionnels, Porte-conteneurs, Câbliers...), lui permet de lister plusieurs questions liées aux opérations, fruits de son expérience, que le passage à des navires autonomes pourrait soulever.

En cas de mauvais temps.

Qui sera à même de faire des rondes d'arrimage, ou de reprendre le saisissage de la marchandise en cas de besoin? Cela concerne aussi bien les marchandises diverses, par exemple les colis lourds, que les conteneurs en pontée.

En cas de grosse avarie, qui interviendra!? Un exemple, sur un vraquier de LOA 290m, 9 cales, sur ballast avec cale 4 ballastée, à proximité d'une queue de cyclone dans l'océan Pacifique au large des Philippines, en route de Chine vers l'Australie, fort roulis avec en conséquence l'arrachement / soulèvement du panneau de cale de la cale 4 provoqué par les mouvements de l'eau de ballast contenue dans cette cale. L'équipage présent à bord a pu en adaptant la route du navire, aller sur le pont pour saisir le panneau tant bien que mal sur la cale 4 avant qu'il ne parte par-dessus bord, évitant qu'il disparaisse. Le panneau réparé a été remis en place lors de l'escale australienne. Si celui-ci avait été perdu, combien de temps aurait-il fallu pour en fabriquer un nouveau, l'acheminer sur place et le mettre à bord?

Toujours le mauvais temps, mais navire au mouillage.

Les navires passent bien souvent du temps au mouillage!: Attente d'affrètement, attente de place à quai, attente de chargement. Un des grands risques dans ces circonstances est d'avoir le navire qui chasse sur son ancre en cas de mauvais temps (ou simplement lors d'un fort orage tropical entre deux périodes de calme comme à Singapour). Bien souvent cela se passe la nuit sinon cela serait trop simple. Je souhaite bien du plaisir à l'ordinateur, ou au pilote à distance, pour régler le problème avant échouement, ou abordage avec un autre navire. J'ai vu parfois des dizaines de navires chasser sur leur ancre en même temps à Singapour, la nuit. Une belle pagaille très difficilement gérable par ordinateur. Il faut ajouter la gestion des communications par VHF avec le port et les autres navires.

Protection des marchandises transportées.

Beaucoup de marchandises sont maintenant transportées en conteneurs fermés sur lesquels le bord a peu d'actions possibles. Mais il reste encore des marchandises transportées en conventionnel ou bien en vrac (par exemple les céréales). La surveillance de ces marchandises et en particulier contre la mouille, reste une des responsabilités de l'équipage qui pourra intervenir pour stopper une entrée d'eau par exemple. Si un panneau de cale vient à fuir, sans personne à bord, comment l'ordinateur ou l'opérateur à distance fera pour régler le problème!? La pose de bandes adhésives de protection sera facilement effectuée par un matelot, l'ordinateur viendra-t-il faire le travail sur le pont!?

Pour les cargaisons de minerai, la présence d'eau embarquée lors du chargement, ou due à la condensation, peut être un problème et provoquer des liquéfactions de la cargaison. La surveillance et le pompage quotidien peuvent être nécessaires avec mesure exacte des quantités pompées car à l'arrivée, à la pesée du navire, il y aura un manque. J'ai vu, avec du minerai de fer, pomper plus de 1000 m3 d'eau sur une traversée Brésil-Chine.

Ce point est d'ailleurs évoqué dans la Gazette 49 au second paragraphe du chapitre "Le risque".

Nettoyage des cales des vraquiers après déchargement et avant le chargement suivant.

Ce travail, qui dure plusieurs jours sur un navire de 170!000 t. / 9 cales, est fait à la main par l'équipage en temps masqué pendant le transit entre le port de déchargement et le port de chargement suivant.

Si l'on prend pour exemple le trafic entre Australie et Chine, ce temps de nettoyage/lavage des cales ajouté aux opérations de changement des eaux de ballast, occupe toute la traversée retour entre la Chine et l'Australie.

Sans équipage, ce nettoyage sera à faire navire à quai par une équipe de terre avec en conséquence un coût conséquent et un retard du navire.

La problématique est similaire pour ce qui concerne les navires citernes et en particulier les pétroliers, mais pas seulement. Sur les "Pinardiers", ou les navires transport de liquides alimentaires, le nettoyage des cuves se termine au chiffon avec de l'alcool pour enlever toute trace du produit précédent qui peut être de l'huile alors que l'on va charger du vin.

Exercices de sécurité.

S'il n'y a personne à bord, les exercices d'évacuation ne sont plus nécessaires. Mais les autres exercices concernant le fonctionnement des équipements de sécurité restent obligatoires et devront être faits. Le test de bon fonctionnement des détecteurs incendie risque de ne pas être très simple. Certains navires en ont plusieurs dizaines voire centaines. Il faudra prévoir des visites et essais lors des escales, tout cela sans équipage connaissant le navire. Pas facile....

Qui fait quoi à la visite annuelle du navire!?

Sécurité à bord.

Les plus gros dangers sont représentés par le feu et les voies d'eau. Je ne compte plus le nombre de départs de feu, ou de voies d'eau subis au cours de ma carrière.

Suite de l'article "Navires autonomes - Point de vue pratique d'un capitaine" page 6.

Convention SOLAS

Une série d'amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et à différents codes et recueils entrent en vigueur le 1er janvier 2020 :

<https://tinyurl.com/tzaxegv>

Équipages

La *Solent University* de Southampton publie un rapport pour privilégier des équipages stables à bord des navires :

Résumé : <https://tinyurl.com/uybn4a7>

Rapport : <https://tinyurl.com/rdb6c3e>



Des péniches colorées amarrées à Wigrams Turn Marina dans le comté de Warwickshire, en Angleterre.

Sanctions US

● La question pour un armateur d'être en règle vis-à-vis des décisions US très évolutives sur les sanctions est un véritable casse-tête. Les Clubs publient régulièrement des circulaires, ici celle de l'*American Club* <https://t.ly/9q6x7> qui renvoie à la note de 11 pages à la conclusion menaçante de l'OFAC (*Office of foreign assets control*) du dept. du Trésor à Washington.

● Le Club *North of England* tient à jour, en surlignant les nouveautés, son guide édité à l'attention des armateurs et affréteurs. 36 pages qu'il convient de connaître et tenir à jour :

<https://tinyurl.com/tvf65t3>

OFAC (*Office of Foreign Assets Control*)

Le site de l'OFAC :!

<http://tinyurl.com/yy28wucg>

Cadre des engagements de conformité : <http://tinyurl.com/yy9p7skb>

Avis à la communauté maritime du transport pétrolier :

<http://tinyurl.com/y4p4rg2n>

Suite de l'article "Navires autonomes. Point de vue pratique d'un capitaine".

Heureusement, l'équipage était là pour maîtriser la situation, éteindre l'incendie, obturer la voie d'eau (parfois directement sur la coque), remplacer le tuyau percé, réparer la pompe fuyarde, pomper l'eau, traiter l'eau pompée pour ne pas rejeter d'eau polluée à la mer, etc. L'ordinateur ne pourra pas faire grand-chose.

Il ne sera pas très utile aussi pour passer une remorque en cas de besoin. Bien sûr, les remorqueurs de sauvetage sont entraînés à passer leur remorque tout seuls sans l'aide du bord, mais pour avoir fait avec mon câbliez, l'île de Bréhat, l'exercice de certification des capacités de l'Abeille Bourbon avant sa mise en service, il m'est apparu qu'il était plus simple et beaucoup plus efficace que l'équipage participe au travail.

Fiabilité des moyens de positionnement pour la navigation.

Actuellement le GPS a remplacé les moyens traditionnels de navigation qui étaient nombreux et se complétaient (Sextant, Gonio, Decca, Omega, Loran, sondeur, estime,...). De nouveaux systèmes de positionnement par satellites sont en cours de développement tel Galiléo pour les Européens. Mais ces systèmes modernes ne sont pas exempts de défauts. Dans mes opérations sur les câbliez, j'ai régulièrement dû subir des problèmes de réception des signaux GPS. Sans compter les erreurs mises volontairement dans ces systèmes pour des questions militaires en périodes de conflits. Tous les appareils de navigation sont maintenant connectés au GPS. Si le signal devient faux, ou intermittent, le gyrocompas n'a plus de correction, les radars et l'ECDIS perdent leurs références voire le nord. Comment se débrouillera le navire autonome!? Même si le sextant ne sert plus guère aujourd'hui, voilà un matériel qui ne tombe pas en panne et qui peut encore être utile au marin quand plus rien ne fonctionne. La vision d'une côte par l'œil humain pour repérer les amers et se guider en navigation côtière sera-t-elle remplacée efficacement par des caméras embarquées!? J'en doute.

En cas de pollution.

Qui interviendra pour une pollution provoquée sur, ou par le navire autonome ? En particulier en cas de déversement sur le pont puis à la mer. On peut imaginer une fuite hydraulique d'un équipement sur le pont, par exemple le guindeau pour mouiller. Et au port, en cas de fuite sur le circuit de commande des panneaux de cale, qui aura la connaissance de l'installation pour intervenir et stopper la fuite ?

Présence d'insectes à bord.

Encore un cas basé sur l'expérience. Navire en route de Nouvelle-Zélande vers l'Australie en janvier, à la saison du vol d'un insecte (papillon) présent en Nouvelle-Zélande, mais redouté en Australie. En pleine mer, 2 jours avant l'arrivée, le bord a été contacté par les autorités australiennes concernées pour savoir si cet insecte se trouvait à bord et demandant d'effectuer une recherche de nuit, période pendant laquelle ce papillon volait. Le résultat des recherches risquait d'influencer l'accostage en Australie. Comment cette recherche pourrait se faire sans personne à bord!?

Déclarations à faire avant l'arrivée dans un port.

Parmi tous les documents réclamés par les diverses autorités des ports de destination (copie des divers certificats du navire, déclarations diverses, etc.), il y a bien souvent la copie des brevets des officiers / qualifications de l'équipage. En cas de navire autonome, ou de navire télécommandé, qui devra transmettre sa qualification!?

Arrivée au port.

Comment sont gérées l'arrivée du navire sur rade et la mise à quai sans équipage!? Beaucoup d'équipements nécessaires pour les manœuvres et les escales sont rangés et mis à l'abri pour la durée des traversées. Comment les mettre en œuvre sans équipage!? Le pilotage est obligatoire dans la plupart des ports du monde. Comment sont envisagées les manœuvres d'accostage avec un pilote sans équipage ?

Passage transit de canaux.

Dans le même ordre d'idée, au cours d'une navigation, il y a un certain nombre de passages (détroits, canaux, chenaux, ...) où le pilotage est obligatoire. Par exemple, les canaux de Suez, Panama, Kiel, ou les détroits de Messine, ou de Torres. Comment sera réglé le problème s'il n'y a pas d'équipage!? Les navires autonomes devront-ils s'abstenir d'emprunter toutes ces voies d'eau ? Comment réagira un navire autonome contacté par VHF par une autorité de contrôle du trafic (Ports, Dispositifs de séparation du trafic, navire de guerre, etc.).

Abordages.

Pour l'abordage évoqué dans le 3ème paragraphe du chapitre "Le risque" de la Gazette 49, il y a tout de même une différence entre le navire armé par un équipage et le navire autonome! Il est arrivé plusieurs fois qu'après un abordage, l'un des navires sombre. Il est alors utile d'avoir un équipage sur le navire qui reste à flot pour récupérer les naufragés si le navire qui a sombré avait un équipage. Bien sûr, si les deux navires sont autonomes, le problème ne se pose pas !

On en revient à la problématique du sauvetage en mer, obligation du marin, qui sera très difficile à assurer par un navire autonome. Car il restera toujours des navires en mer avec des marins! navires de recherches, de pêche, de travail en mer, etc.).

Les accidents.

Les accidents survenus en conséquence d'une erreur humaine sont connus et comptabilisés. Le navire piloté à distance pourrait d'ailleurs être victime d'erreurs humaines de son opérateur. Le navire autonome lui sera victime de ses "bugs informatiques", ou des cyber-attaques. Par contre, le nombre d'accidents évités, ou maîtrisés par la présence de marins à bord n'est pas comptabilisé. Ce nombre est pourtant élevé. On peut en avoir une petite idée en consultant les "retours d'expérience" (les "experience feedback" du langage maritime) émis par les navires dans le cadre de l'ISM, mais qui ne couvrent que les principaux.

Suite et fin de l'article "Navires autonomes - Point de vue pratique d'un capitaine" page 6.

Marchandises dangereuses

L'amendement 39-18 du code IMDG (the International Maritime Dangerous Goods Code) applicable volontairement depuis le 1er janvier 2019 est d'application obligatoire au 1er janvier 2020.

- La note de l'OMI!: <https://t.ly/2G3RO>
- L'arrêté!: <https://t.ly/e7Wlk>

Textualism -v- contextualism

La concision de l'anglais permet de résumer le débat juridique facilement et d'en comprendre immédiatement le sujet : Lecture textuelle, littérale où les mots signifient ce qu'ils disent -v- Lecture en prenant en compte le contexte, les mots ne signifient pas nécessairement ce qu'ils disent.

Commentaire résumé dans la *Lloyd's List* : <https://tinyurl.com/y55xn8hb>.

L'article plus complet paru dans *Insurance marine news* :

<https://tinyurl.com/rlyx57p>



Des conteneurs d'expédition aux couleurs vives sont empilés à côté d'un dépôt de ferraille au port de Tacoma, dans l'État de Washington.

Avaries communes

A intervalles réguliers des interrogations se font sur les avaries communes et, le plus souvent, exprimant la volonté des chargeurs divers de faire abolir le système, cette fois-ci, il s'agit de savoir si le mécanisme est bien adapté au porte-conteneurs et leurs dizaines de milliers de connaissements :

<https://t.ly/LLlpg>

L'adaptation du cadre juridique et des textes réglementaires sera longue, mais indispensable, car actuellement les conventions internationales ne permettent pas d'utiliser des navires autonomes. Par contre, le développement des progrès technologiques devrait pouvoir apporter une aide à la prise de décision des responsables à bord des navires.

Enfin, je citerai le professeur Gaël Piette de l'Université de Bordeaux repris par mon collègue René Tyl dans un très intéressant article sur le sujet dans le numéro 129 de la revue "Le Long Courrier" de l'ACLCC1 (Association des Capitaines au Long Cours et des Capitaines de 1ère Classe):

"Un ordinateur, si puissant soit-il, n'a pas la même capacité d'initiative et d'improvisation qu'une personne humaine. L'habileté, l'expérience et la réactivité du capitaine et de son équipage sont des atouts que n'auront pas les navires sans équipage. En outre, la présence d'un équipage permet bien souvent de limiter la gravité d'un sinistre, en prenant les mesures nécessaires de sauvetage et de sécurité, que ce soit envers le navire, ou la cargaison".

Affrètements

● **Choix de la route et mouille. L'archétype du voyage à problèmes**

Arrêt de la Haute Cour de Londres : <https://t.ly/0lmZj>

Voyage : Mexique (Topolobampo) et Afrique du Sud (Durban). *Panama (plus court, plus coûteux), ou Cap Horn (plus long, moins cher, risque de mauvais temps, surtout en hiver austral).*

"Deviation", Hague-Visby 3-2 :

Le juge a conclu @ #103 que le cap Horn était un itinéraire habituel et raisonnable et n'a donc pas constitué une déviation.

"Mouille" :

Le juge tient @ #219 -220 l'armateur disposant responsable pour le soin à la cargaison, et pour les autres demandes (vitesse notamment). Voir notamment les conclusions @ #257.

● **Feuilleton juridico maritime ? L'affaire du "Brillante Virtuoso"**

Cf encadré page 4 de notre N°37. Suite : Les assureurs ayant prétendu que l'incendie avait été délibérément provoqué saisirent le juge qui révoqua son jugement initial, l'armateur n'ayant pas satisfait à sa demande de documentation : <https://t.ly/KYIDP>.

L'affaire revint devant la Haute-Cour et un nouveau juge conclut <https://t.ly/v91Mp> "La perte réputée totale du navire a été causée par l'inconduite délibérée du propriétaire, dans ces circonstances, la Banque n'est pas en mesure d'établir que le dommage a été causé par un risque assuré. La demande d'indemnisation est rejetée".

De nombreux articles ont commenté cette décision, nous en citons un d'un des barristers des assureurs. "Un coassuré innocent distinct peut-il établir l'existence d'un risque assuré de "piraterie", de "méfait malveillant", de "vandalisme", ou de "sabotage" face à un constat d'inconduite volontaire par son coassuré ? <https://t.ly/XGIPV>

A suivre ?... Si les condamnés cherchent à interjeter l'appel, ou si la banque engage des poursuites contre l'armateur...

● **Du principe de précaution**

Un armateur grec a obtenu un prêt pour le financement de 2 pétroliers; le contrat incluait une clause de sauvegarde (*covenant*) imposant le remboursement immédiat des sommes restant dues si la valeur de chacun des navires tombait en dessous de 125 % de la valeur de l'encours du prêt. Les courtiers étaient chargés de faire régulièrement les évaluations qui furent contestées par l'armateur et "sur-exploitées" par les banques qui saisirent et tentèrent de vendre les navires.

La décision de la Haute Cour de Londres est finalement de pur bon sens sur le "prevention principle", qui énonce qu'une partie ne peut être tenue pour responsable de l'inexécution d'un contrat "lorsque l'exécution de celui-ci est empêchée et rendue impossible par le fait fautif de l'autre partie contractante".

L'arrêt : <http://tinyurl.com/y599e9ep>

Le résumé du journal TradeWinds : <https://tinyurl.com/uudblkp>

● **Négociation des dommages-intérêts**

Le MV "Lory" est vendu à la démolition immédiate avec une clause précisant l'interdiction de l'utilisation du navire à des fins commerciales. Néanmoins l'acheteur n'en tient pas compte, utilise le navire et le vendeur s'en offusque en Inde d'abord et jusque devant la Haute-Cour de Londres.

Le jugement : <https://t.ly/nK6Be>

Le juge se réfère beaucoup à la décision de la Cour suprême anglaise qui fait un examen, certainement exhaustif, du concept "negotiating damages" : <https://t.ly/lqbyy>

● **Mauvais temps et menace de mauvais temps**

Le temps de planche est suspendu par mauvais temps, mais est-il aussi suspendu lorsqu'il y a menace de mauvais temps, par exemple l'arrivée d'un cyclone ? Est-ce qu'anticiper la force majeure est, en soi, également la force majeure ?

Discussion sur une récente sentence anglaise!: <https://t.ly/1dZX8>

OMI 2020

● Le règlement

Le règlement sur le soufre entre en vigueur le 1er janvier 2020, les armateurs, les affréteurs, les fournisseurs de soutes et les ports ont tous leur rôle à jouer pour, malgré les préparatifs de chacun, faire face à des scénarios qui seront des premières pour beaucoup d'entre eux. Dans le but de prévenir au maximum les conflits potentiels, BIMCO a principalement axé son bulletin de décembre 2019 sur le sujet.

Le bulletin :

<http://portfoliocpl.co.uk/BIMCO/201909/cover/>

À lire, entre autres :

P.6 : FONAR, Un outil coûteux que les armateurs doivent éviter.

P.7 : North of England entrevoit de nombreux écueils.

P.8 : Pourquoi le 1er mars est une vraie limite.

P.9 : La transition de 2020 est un vrai challenge pour les charte-parties.

P.11 : Les scénarios que les armateurs peuvent et ne peuvent pas prévoir (Questions/ réponses avec des praticiens).

● Réduction des émissions

Le secteur s'est préparé à réduire ses émissions d'oxyde de soufre! au 1er janvier 2020 et les organisations maritimes éditent des guides.

L'infographie de l'OMI :

<https://t.ly/GDp6d>

et ses Questions/Réponses en français :

<https://t.ly/yDmbl>

ICS (International Chamber of Shipping) :

<https://t.ly/v9z3q>

● Passage au fuel compatible 0,05%

✓ *The Shipowners' Club* a établi une *check-list* de contrôle pour le respect de la limite du pourcentage de soufre :

<https://tinyurl.com/y4nofe8d>

✓ La société de classification japonaise "Class NK" a publié un recueil pratique à l'attention des équipages en charge physiquement des soutes avec l'analyse des risques potentiels des nouveaux combustibles et les mesures à prendre pour les atténuer :

<https://tinyurl.com/tjzfa5m>

● Scrubbers (Épurateurs de gaz)

Environ 6% de la flotte mondiale serait équipée d'un *scrubber* à fin 2020 :

<https://t.ly/ODYW7>

Le *Swedish Club* a publié une étude simple et didactique. Force est de constater le nombre et la complexité des problèmes potentiels à venir suite à l'installation de *scrubbers* à bord :

<https://t.ly/E98g3>



Les peintres de marines

L'art marin, ou l'art maritime est toute forme d'art figuratif (c'est-à-dire la peinture, le dessin, l'estampe et la sculpture) qui représente, ou puise son inspiration principale dans la mer. La peinture maritime est un genre qui dépeint les navires et la mer - un genre particulièrement fort du XVIIe au XIXe siècle.



1660. Avant la Bataille des Downs par Reinier Nooms

● **Les peintres hollandais** : La peinture de Marine naît chez les Flamands, de tous les temps, les peintres hollandais sont considérés comme des paysagistes. Ils sont d'autant plus reconnus pour leurs peintures de marines.

<https://tinyurl.com/yxgk2b5f>

Guide de la peinture flamande et hollandaise :

<https://tinyurl.com/y3zj49b5>

● **En France**, dès le début du XVIIe siècle, des peintres ont été officiellement embarqués et comme à l'époque la photographie n'existe pas, le peintre de la Marine dessine et peint les grandes batailles navales, les bâtiments de la flotte et la vie à bord des navires.

L'histoire : <https://tinyurl.com/yymazf6>



✓ Le titre **Peintre officiel de la Marine** (POM) est accordé par le ministère de la Défense à des artistes se consacrant à la mer, à la Marine nationale! et aux gens de mer. Le corps a été créé en 1830. Le peintre de Marine, dont la signature est suivie d'une ancre de marine, n'est pas rétribué, mais bénéficie de plusieurs privilèges, possibilité d'embarquer sur des bâtiments de la Marine, port d'un uniforme et appartenance au Centre d'études stratégiques de la marine

<http://peintreofficiellamarine.fr/index.php>.

✓ Salon de la Marine juin/septembre 2020 à Brest :

<http://www.musee-marine.fr/content/salon-de-la-marine-2020>

Les peintres officiels et les candidats au titre de Peintre Officiel de la Marine seront exposés.

✓ Les peintres officiels de la Marine et peintres de marines des origines à 1980 :

<http://peintres-officiels-de-la-marine.com>.



Louis-Philippe Crépin né en 1772, est avec Théodore Gudin, né en 1802, l'un des deux premiers peintres de la Marine. Ici "Le Havre vu de la mer". Dans ce tableau, exposé au Salon de 1824, Crépin a représenté l'activité et la diversité des embarcations évoluant aux abords d'un grand port. Un brick fait voile vers l'entrée du port tandis qu'un trois-mâts, guidé hors de la passe par des lamaneurs, s'apprête à en sortir (*Blog Muma Le Havre*).

● **Navires marchands vus par des artistes amateurs, ou professionnels** :

<https://tinyurl.com/y568ftapz> présentés par le site <http://www.marine-marchande.net>

● **Les peintres britanniques** : La Grande-Bretagne est une nation insulaire avec un héritage maritime important. *The Royal Society of Marine Artists* <http://www.rsma-web.co.uk>

● **Les peintres américains** : *The American society of marine artists* :

<https://americansocietyofmarineartists.com>



Comparaison des régimes d'exécution

Parallèle entre la convention de New-York (arbitrage) - <https://t.ly/xv6Zp> - et celle de La Haye (jugements en matière civile et commerciale) qui vient d'être signée - <https://t.ly/zeWZN> :

L'article : <https://t.ly/Ez6GX>

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



01/10 Mer et Marine - Un navire de la NYK effectue une traversée guidée par télécommande, mais l'équipage était resté à bord : <https://tinyurl.com/y63m7k47>.

30/10 Hellenic shpping News - Normes OMI 2020 : les chantiers pourraient engager leur responsabilité! <https://tinyurl.com/y4fxkl6j>.

30/10 G Captain - La guerre commerciale et l'évolution de la Chine font dérapier le transport maritime mondial :

<https://tinyurl.com/uj8lsqa>.

13/11 Journal de la Marine Marchande - Le transport maritime ne pourra plus faire l'impasse sur "l'urgence écologique et climatique". La loi Énergie-Climat prévoit d'atteindre la "neutralité carbone" de la France à l'horizon 2050 :

<https://tinyurl.com/schn6cc>.

09/12 Insight Consensus Influence - Risque cyber : A compter du 1-1-2020 le Lloyd's of London devra explicitement mentionner dans ses polices si le risque cyber est couvert, ou pas! <https://tinyurl.com/ubc39f6>.

17/12 The Loadstar - Cabotage : l'arrimage à bord des conteneurs ne pourrait plus être fait par l'équipage, mais par les dockers :

<https://tinyurl.com/r6nw7tq>

18/12 Trade Winds - Fincantieri ferme deux de ses chantiers navals Vard en Norvège en raison d'un manque de travail.

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



Des centaines de véhicules sont stationnés dans un lot de traitement près du port de Philadelphie, en Pennsylvanie.

Secundum allegata et probata,
iudex iudicare debet.



Le juge ne doit juger que sur les faits allégués et prouvés

Piraterie

Une désolante histoire vraie d'un pétrolier en attente d'un quai au large de la côte Ouest-Afrique pour décharger sa cargaison :

<https://t.ly/7qWWG>

"Free Goddess"

Une affaire grecque singulière

Un navire retenu par des pirates puis vendu une fois libéré avant d'avoir fini le voyage, sans livrer la cargaison aux acheteurs légitimes. L'armateur a encaissé au passage des montants importants.

La décision de la Haute Cour :

<http://tinyurl.com/y5k2ea8a>

Le commentaire du cabinet Hill Dickinson :

<https://tinyurl.com/yypvbou>

L'armateur a été condamné à rembourser les assureurs, dans un premier temps, de 800,000 \$... en attendant la prochaine audience où il est en risque pour +/- 5 mio \$.

Une clause type en anglais

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

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

www.arbitrage-maritime.org

18/11 Cybercruises.com - Le Qatar affrètera deux paquebots a#MSC pour loger les fans de football lors de la coupe du monde 2022.

20/11 Lloyd's List - Informer leurs concurrents sur les chargeurs/tricheurs met-il les armateurs hors la loi!? <https://tinyurl.com/sh267fb>.

28/11 Actualité maritime - Loi d'orientation des mobilités 2019 : évolutions juridiques pour les marins : <https://tinyurl.com/vzdwqwu>.

01/12 Journal de la Marine Marchande - L'Assemblée de Corse donne son accord au principe d'une compagnie maritime régionale sous la forme d'une SEMOP (société d'économie mixte à opération unique) :

<https://tinyurl.com/wudkjo4>

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

04/12 Marine et Océans - Assises de l'économie de la mer. L'Union européenne n'a pas de stratégie face à la montée en puissance de la Chine dans le domaine de l'économie maritime.

19/12 Ouest France - Une première à Brest, test grandeur nature, 4 camions-citernes ont délivré 68 t. de GNL à un navire, la drague aspiratrice "Scheldt River".

24/12 Le Marin - Cinq banques françaises, à la tête d'un pool de créanciers représentant 75 % des 2,7 milliards d'euros de dettes de Bourbon, ont créé la Société phocéenne de participations, à qui le tribunal a attribué la reprise des actifs de Bourbon corporation.

27/12 Journal de la Marine Marchande - NYK et MOL commandent les premiers grands vraquiers alimentés au GNL (longueur 235m. / Port en lourd : 95 000t.)

31/12 L'Antenne - La justice camerounaise a annulé la procédure d'attribution à un opérateur privé du terminal à conteneurs du port autonome de Douala lancée par appel d'offres en janvier 2018 :

<https://tinyurl.com/rayul9c>

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

"Secundum allegata et probata, iudex judicare debet"



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 51 - Hiver 2019 / 2020

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

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.

Award 1244 - During discharging, shock between a gantry crane and a containership crane - Legal interest – Subrogated insurers – Stevedore's liability – Ship-board duty of supervision.

The gantry crane used for discharging a containership, when proceeding to an adjustment, ran against one vessel's crane, causing some damages. After provisional repairs, the crane was overhauled during a further call. The shipowner and his subrogated insurers claimed to be indemnified for the repairs costs and ensuing expenses while the stevedore opposed the claim inadmissibility, the crane wrong positioning and the lack of supervision by the duty officer. Relying upon the stevedoring contract and the subrogation documents, the arbitrators firstly dismissed the challenges to inadmissibility. In the



absence of a local port regulation related to the positioning of the crane boom and referring to the rules of good practice and vigilance of the intervening parties, they considered that the gantry crane driver was the main responsible for the event, however this responsibility should be mitigated by 10 % as the duty officer or the chief officer should have exercised a more precise supervision. On the claimed sum, they have granted the claimant the amount of produced invoices and expenses except those not directly linked to the damages. They decided the stevedore shall bear the full expenses of the arbitration and pay a sum by virtue of article 700 of the Civil Procedure Code.

Award 1245 – Passenger boat - Latent defect - Breaking of an engine drive shaft five years after delivery by the shipyard - Competence of CAMP - Time-barred action (No) - Shared responsibility between the shipyard and the bare-boat charterer.

A few days after the commissioning of the vessel, it was found that 2 screws fastening one propeller shaft were broken and some others were loose. Five years later the breaking of the same shaft occurred during a manoeuvre. The bare-boat charterer and his insurers, relying upon the expert report implicating an alignment defect of the shaft, claimed to the shipyard to pay the loss amount or at the very least a percentage not lower than 45 %. The shipyard pleaded the claim was inadmissible and time-barred. On the merits, it challenged the expert findings and asked the claim to be rejected for want of maintenance and control of the alignment on the operator part.

The arbitral Tribunal firstly judged that the bare-boat charterer, being deprived of any remedy against the ship owner, could take advantage of the shipbuilding contract terms, including the arbitration clause, and that, the limitation period applying as from the discovery of the alignment defect identified by the expert as a latent defect, the claim was not time-barred. On the merits, the Tribunal considered that if the damage originated indeed from the alignment defect, the lack of control by the operator could have contributed to it and decided the shipyard was liable only for half the damage amount.

J-Y. Thomas

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

