

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 56 - Automne 2021

● Éditorial

Ph. Delebecque
Pages 1 & 2

● Médiation, témoignage

G. Touchard
Page 3

● Les lignes maritimes conteneurisées

J. de Ricqlès
Pages 4, 5 & 8

● International Group of P&I Clubs

J-F Rebora
Pages 6, 7 & 8

● Web maritime

Les ancres
Page 9

"Hora fugit stat jus"



La médiation

Une méthode de résolution des litiges adaptée aux besoins du monde maritime

Interview de M. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, par Me David Lutran, Avocat au Barreau de Paris et Médiateur agréé.

David Lutran : En quoi consiste l'activité de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)?

Philippe Delebecque : La CAMP offre aux opérateurs du commerce international des solutions efficaces pour la résolution de leurs litiges en matière maritime. La Chambre dispose de ses propres règlements d'arbitrage et de médiation proposant des procédures rapides et souples.

La Chambre est, en moyenne, saisie d'une quarantaine de dossiers d'arbitrage par an, dont les enjeux – en termes financiers et d'intérêts – vont croissant. Si le montant moyen en jeu par affaire est aujourd'hui de l'ordre de 400.000 euros, certaines atteignent 2 à 3 millions d'euros, voire davantage dans certains cas.

L'activité de la Chambre peut sembler modeste au regard d'autres institutions de premier rang – je pense notamment à la *London Maritime Arbitrators Association* – en matière de règlement des litiges maritimes, mais il n'en demeure pas moins que les montants en cause et la diversité des dossiers témoignent de son attrait auprès des professionnels du secteur.

Le contentieux est lui-même évolutif : si les litiges relatifs à l'interprétation des chartes-parties sont en recul en raison de ce qu'il faut bien appeler la jurisprudence de la Chambre, désormais bien établie, d'autres se développent, notamment en matière de contrats de volume (COA- *Contracts of affreightment*), de contrats de construction navale ou encore d'assurance. On citera également le contentieux portant sur les contrats de logistique, de commission et d'organisation des transports (agence, consignation...). La plaisance et spécialement la grande plaisance donnent également lieu à des litiges qui sont, de plus en plus souvent, portés à la connaissance de la Chambre. De surcroît, les nouveaux contentieux relatifs aux éoliennes en mer - à leur implantation et surtout à leur exploitation - et autres activités off-shore ont vocation à venir en arbitrage.

DL : D'aucuns soulignent la crise que traverse l'arbitrage international depuis quelques années, en raison notamment de la longueur des procédures et de leur coût. La CAMP est-elle concernée ?

Ph.D. : La CAMP s'est, depuis longtemps, organisée pour proposer aux professionnels des procédures rapides et à coût maîtrisé : les sentences sont rendues dans un délai relativement court (procédures comprises entre 6 et 8 mois en général) tandis que les honoraires pratiqués sont sensiblement moins élevés que ceux d'autres institutions arbitrales.

En outre, la CAMP se singularise par son approche professionnelle de l'arbitrage. Les arbitres sont en effet très majoritairement issus du monde des affaires maritimes, qu'ils soient praticiens ou techniciens,

mais également du milieu juridique maritime – professeurs de droit et avocats rompus au droit maritime et aux procédures qui lui sont propres.

Un tel panel est donc en mesure de répondre aux questions que se posent les professionnels qui saisissent la Chambre outre – et ce point est fondamental – leur maîtrise des usages en vigueur dans le monde maritime. Le droit maritime est complexe et mobilise de nombreuses notions, que seules la pratique et l'expérience permettent d'appréhender pleinement.

Dans les faits, le Tribunal arbitral se compose assez souvent de trois membres, deux professionnels et un juriste, l'un des professionnels ou le juriste pouvant être appelé à présider le tribunal en fonction de la nature, plus technique ou plus juridique, de l'affaire. En toute hypothèse, le Comité de la Chambre veille toujours à l'équilibre du collège arbitral, de manière que les sentences soient claires, aisément applicables et répondent parfaitement à toutes les questions posées. La qualité des sentences rendues par la CAMP explique sans doute leur exécution spontanée dans une écrasante majorité de cas (90%). Les recours à leur encontre sont extrêmement rares – deux annulations de sentences étant à signaler depuis la création de la CAMP en 1966 (par les grands armateurs et chargeurs de l'époque) ou, plus exactement, sa renaissance, car l'institution remonte en tant que telle à 1929.

A noter que si la loi maritime la plus appliquée dans le monde est la loi anglaise pour être majoritairement choisie par les parties dans leurs contrats et spécialement dans les chartes-parties, cela ne pose pas de difficulté pour les arbitres de la CAMP, dans la mesure où la loi qu'il faut appliquer et faire respecter est avant tout la loi des parties, c'est à dire le contrat qui les lie. Que ce contrat soit soumis au droit anglais ou à un autre droit, sans être secondaire, est rarement déterminant. En tant que juriste de droit civil, on ne peut évidemment que regretter le relatif recul du recours au droit français et plus largement continental, en tant que droit écrit, reposant sur des principes qu'il s'agit de décliner et de mettre en musique dans les situations les plus concrètes.

DL : Qu'en est-il de la médiation ?

Ph.D. : Si l'arbitrage est le mode de résolution des conflits privilégié dans le monde maritime, la médiation commence à y trouver sa place, les professionnels ayant désormais conscience de ses mérites. Le fait que le sujet de la médiation soit abordé lors des réunions de l'*International Congress of Maritime Arbitrators (ICMA)* témoigne également de sa part grandissante dans le règlement des litiges maritimes.

La médiation s'entend d'un processus purement conventionnel mais structuré intervenant en dehors d'un procès (judiciaire ou arbitral), ou en marge de celui-ci, par lequel deux ou plusieurs parties tentent de parvenir à un accord en vue de la résolution amiable de leur différend, avec l'aide d'un tiers neutre, indépendant et impartial appelé médiateur.

[Suite de l'article-éditorial page 2.](#)

Jurisprudence Sentences

La Cour européenne des droits de l'homme nouveau juge du recours contre les sentences ?

Le Dalloz Actualités a récemment relevé l'arrêt BEG c/ Italie (CEDH 20 mai 2021, n° 5312/11) remettant en question l'exception de notoriété en matière d'obligation de révélation, le recours contre les sentences devant les juridictions françaises, pouvant se poursuivre devant la CEDH :

<https://tinyurl.com/vev9vx5a>



Une belle pontée de pales d'éoliennes à bord du "UHL Frontier". Photo prise à Singapour par M. Piet Sinke (Maasmonmaritime).

Jurisprudence

Mesures provisoires - Compétences

Mesures qu'une partie souhaite voir exécuter alors que l'arbitrage n'a pas démarré.

Non seulement c'est impossible par les arbitres en l'absence de Tribunal constitué, mais, en plus, il convient à la partie en question de ne pas se tromper de juridiction devant laquelle elle doit s'adresser en conformité avec l'art 1449 CPC (du Livre IV - Arbitrage).

L'arrêt : <https://tinyurl.com/2fdma3f3>

Le résumé : <https://tinyurl.com/cmhuikyfc>



Le "CMA CGM Jean Gabriel" en route dans l'Escaut (300 m de long, 50 de large, avec une capacité de 9 400 teus).

Jurisprudence Recours en annulation

La 1ère chambre civile de la Cour de cassation a rejeté l'interprétation extensive de la Cour d'appel de Paris rappelant que le recours en annulation s'exerce si le tribunal arbitral s'est déclaré à tort compétent ou incompétent et que le contrôle exercé par le juge de l'annulation est "exclusif de toute révision au fond de la sentence".

<https://tinyurl.com/yg6a57gg>

Suite et fin de la page 1 "La médiation", interview de M.Philippe Delebecque.

La presque totalité du spectre juridique est concernée par la médiation, le domaine maritime n'échappant pas à la règle. De sorte que les parties s'opposant sur une question relevant de la matière maritime ont la possibilité de saisir un médiateur pour les accompagner dans l'établissement ou la poursuite du dialogue en vue de parvenir à une solution mutuellement satisfaisante.

A la différence du juge ou de l'arbitre, qui analyse le dossier d'un point de vue juridique et tranche le litige, en principe au seul prisme du droit au moyen d'une décision qui prendra le plus souvent la forme d'une condamnation, la médiation apporte une dimension différente à la résolution du conflit.

En prenant en considération tous les aspects du conflit qui les oppose à la lumière des rapports de force structurant le dossier, les parties en médiation parviennent en effet à une solution généralement plus complète que dans l'hypothèse d'un arbitrage, puisqu'englobant le conflit dans toutes ses composantes (juridique, économique et personnelle...).

La relation entre les parties peut donc être relativement facilement préservée et redimensionnée, voire se terminer convenablement s'il n'existe pas d'avenir entre elles.

L'accord ainsi obtenu prendra la forme d'un contrat/protocole qui pourra se voir conférer une force exécutoire identique à celle d'un jugement ou d'une sentence, à travers une procédure simplifiée d'homologation judiciaire, avec toutes les conséquences qui y sont attachées.

A noter que la Convention des Nations Unies sur les accords de règlement internationaux issus de la médiation (dite Convention de Singapour sur la Médiation) entrée en vigueur le 12 septembre 2020 va sans doute contribuer au développement de la médiation commerciale internationale, en ce compris en matière maritime, avec l'institution d'un mécanisme simplifié d'exécution des accords issus de la médiation. Cet instrument sera peut-être à la médiation ce que la convention de New York de 1958 fut à l'arbitrage (Cf. <https://tinyurl.com/ny4ksdxs>).

DL : Quelle est l'activité de la CAMP en matière de médiation maritime ?

Ph.D. : Attentive aux demandes du secteur, la CAMP s'est dotée de son propre règlement de médiation dès 2012. Les médiations entreprises sous son égide concernent principalement des litiges – nationaux et internationaux – de construction et de réparation navales. La vocation professionnelle de la Chambre constitue un véritable atout dans la mesure où ses médiateurs, à l'instar de ses arbitres, ont une connaissance fine des pratiques et enjeux du monde maritime.

A noter que les affaires maritimes se règlent fréquemment à l'amiable, avec une importance particulière pour les transactions intervenues par l'intermédiaire des avocats : 20 à 25% des affaires portées devant la CAMP font l'objet d'une transaction avant que la procédure arbitrale ne soit réellement engagée.

Compte tenu de la vision élargie du conflit qu'elle permet, la médiation a toute sa place aux côtés de la transaction en matière maritime comme ailleurs du reste, alors que les acteurs du monde des affaires au sens large sont en quête de solutions qui ne s'éternisent pas, et sur mesure.

En outre, ces mêmes acteurs sont à la recherche des techniques et procédés à même de contenir les risques de leurs activités et de les faire échapper aux aléas de toutes sortes – au premier chef de ceux qui sont inhérents aux procédures judiciaires.

La médiation constitue une alternative de choix en raison des compétences techniques et juridiques des médiateurs de la CAMP : des délais relativement brefs, un processus librement modulable par les parties et strictement confidentiel, outre la possibilité d'y accueillir de nombreuses parties ressortissant de juridictions différentes et éviter ainsi les questions parfois complexes – compétence juridictionnelle, litispendance, jonctions de procédure, interventions (...) – qui se posent souvent en matière de contentieux maritime.

DL : Quels types de dossiers se prêtent le mieux à la médiation en matière maritime selon vous ?

Ph.D. : Tout l'éventail des questions maritime est a priori concerné par la médiation, étant observé que l'arbitrage occupe – et continuera sans doute d'occuper – une place prépondérante dans la résolution des contentieux classiques, comme celui de l'affrètement, du transport dans le cadre d'une charte-partie ou de l'assistance.

D'autres domaines me semblent prometteurs pour la médiation en matière maritime : celui des contrats (internationaux) d'engagement de marins, celui de la grande pêche et, surtout, le secteur de la grande et même de la moyenne plaisance où, comme je l'ai déjà indiqué, les problèmes de construction, de vente, de copropriété ou encore de place dans les ports se posent avec beaucoup d'acuité.

Le contentieux des assurances pourrait également intéresser la médiation, même si les compagnies d'assurances disposent souvent de leurs propres médiateurs.

La médiation devrait également se développer, trouver sa place dans les contentieux impliquant des établissements publics à caractère industriel ou commercial, tels les ports, établissements publics qui ne peuvent pas en principe recourir à l'arbitrage, sauf autorisation spéciale.

DL : Comment voyez-vous l'avenir de la médiation en matière maritime et son interaction avec l'arbitrage ?

Ph.D. : Médiation et arbitrage sont complémentaires, comme en témoigne l'insertion de plus en plus fréquente des clauses dites de "Med-Arb", organisant le recours simultané, plus exactement successif, à la médiation et à l'arbitrage par les parties pour régler leurs différends.

Nonobstant le développement probable et sans doute souhaitable de la médiation en matière maritime – à l'instar des tendances que l'on observe en matière commerciale de façon générale – l'arbitrage conserve et conservera toute son importance.

En effet, le monde maritime a besoin, et aura toujours besoin, de règles prévisibles et cohérentes appelées elles-mêmes à évoluer avec le soutien de la jurisprudence étatique et arbitrale et ce, dans une perspective de saine régulation des rapports au sein d'un monde plus international marqué par l'irruption de nouveaux acteurs, souvent des financiers, peu familiers de ses us et coutumes.

Construction navale Garanties de restitution d'acomptes jusqu'à la fin de la construction du navire

Les garanties de restitution d'acomptes (*Refund guarantees*) font partie intégrante d'un projet de construction navale. Bien qu'elles ne fassent pas partie du contrat de construction navale en tant que tel, il est peu probable qu'un contrat de construction navale soit signé en l'absence d'une telle garantie pour l'acheteur. La garantie de restitution d'acomptes est souvent considérée comme la "pierre angulaire financière" d'un projet de construction navale.

Les recommandations de la BIMCO :

<https://tinyurl.com/3s5db4e5>



"Dernière finition" dans un chantier en Extrême-Orient.

Droit de la mer Mer chinoise ou mer internationale ?

Dans un article publié par le Club des juristes, le professeur Delebecque analyse la situation en Mer de Chine méridionale.

<https://tinyurl.com/ZEEChine>

Dangereux précédent juridique pour le maritime

La décision du tribunal de district de La Haye obligeant la major pétrolière Shell à réduire ses émissions de carbone de 45 % d'ici 2030 constitue un dangereux précédent pour le transport maritime selon des experts juridiques et des armateurs : "Le tribunal ordonne de faire quelque chose qui ne pourra être testé qu'en 2030... et ce que le tribunal leur demande de faire est tout simplement, impossible avec la technologie et l'infrastructure d'aujourd'hui". (Extrait de la *Lloyd's List* 17/06).

Le jugement :

<https://tinyurl.com/4evmw865>

Shell a fait appel de la décision.

Médiation Témoignage Gabriel Touchard

Comment suis-je devenu un médiateur à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris ?

Mon parcours professionnel m'a naturellement conduit à l'exercice de la fonction de médiateur.

En effet, ma pratique "initiatrice" du métier d'avocat en contentieux (en "shipping", pendant 6 ans) m'a fait comprendre les limites du recours au contentieux judiciaire comme mode de résolution des litiges.

Je conduisais alors de front environ 250 procédures en *shipping* devant toutes les juridictions commerciales françaises. J'ai ainsi pu constater le caractère parfois insatisfaisant du processus juridictionnel en raison de ses aléas et de ses coûts, financier, temporel et humain. Sans dénigrer, bien au contraire, la justice commerciale française, ses juges et magistrats, ainsi que ses arbitres, je conseillais toutefois souvent à mes clients d'explorer la voie transactionnelle, exploration à mon sens jamais préjudiciable et le plus souvent bénéfique.

Puis, souhaitant être plus en amont de tout litige, et plus au service de la vie économique et industrielle française, j'ai décidé de travailler comme juriste d'entreprise pour un grand groupe énergétique du CAC40, où je suis actuellement responsable juridique. Après le contentieux, ma tendance naturelle à la négociation s'est alors révélée.

L'entreprise qui m'emploie, comme tous les acteurs "normaux" de la vie économique, cherche avant tout des solutions négociées et n'utilise la voie contentieuse, l'arbitrage le plus souvent, que lorsque la négociation s'avère infructueuse, et alors toujours dans l'optique finale d'obtenir une solution amiable, dans une logique industrielle et commerçante "gagnant-gagnant". J'ai donc, dans ce cadre, participé, ou conduit de très nombreuses négociations contractuelles, et/ou contentieuses, souvent internationales, longues, complexes, comme des révisions de prix dans des contrats d'achat long terme de Gaz Naturel Liquéfié (GNL), ou liées à des contrats de construction d'ensembles industriels, comme des usines de GNL, ou des navires méthaniers, incluant de nombreux acteurs, et au cœur de problématiques économiques, commerciales, financières, techniques, industrielles, stratégiques et politiques, dont les enjeux peuvent dépasser les centaines de millions d'euros, les milliards dans certains cas.

J'ai alors pris conscience de l'effet naturellement conciliateur d'une bonne négociation, permettant d'aboutir à des accords positifs et créateurs de valeurs pour les acteurs en présence. Lors de ces négociations, il est évidemment nécessaire d'être le défenseur des intérêts de son entreprise, mais pas uniquement. Une bonne négociation nécessite, selon moi, des prises de position transparentes, justifiées, réalistes, équilibrées, prenant en considération la culture et les positions adverses, avec la perspective d'une décision tierce obligatoire en cas de désaccord et la volonté de trouver *in fine* un accord raisonnable. Une bonne négociation s'inscrit donc dans le temps. Elle nécessite des exposés, des phases d'écoutes et de réponses mutuelles constitutifs d'un dialogue tendant vers une compréhension mutuelle des réalités juridiques, économiques, financières, commerciales et/ou techniques en question.

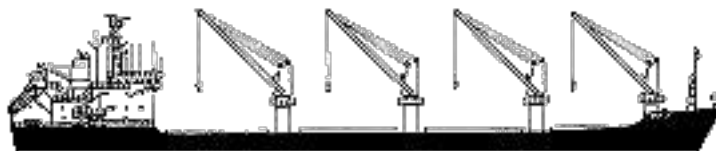
J'ai décidé de suivre fin 2017 une formation à la médiation inter-entreprises qui m'a définitivement fait prendre conscience de ma tendance naturelle à la recherche du compromis et m'a permis d'aller plus loin encore dans la bonne attitude, dans la maîtrise des techniques et, finalement, dans "l'esprit" de la bonne négociation mutuelle ou "l'art" de trouver, ou d'aider à trouver, un bon accord. J'ai ensuite naturellement passé une certification à la médiation inter-entreprises, fin 2018 et suis devenu médiateur en exercice.

Je suis profondément convaincu qu'une négociation mutuelle et honnête peut permettre d'éviter quasiment toutes les procédures contentieuses, et constitue ainsi le meilleur mode de résolution des différends.

Je continue d'exercer avec vif intérêt et grand plaisir mon métier de responsable juridique d'entreprise et suis heureux de mettre, de temps en temps, mon expérience et mon savoir-faire au service de la médiation, c'est-à-dire au service de personnes physiques et morales afin qu'elles mettent toutes les chances de leur côté pour trouver la solution, leur solution, à leur différend afin de pouvoir se concentrer sur l'essentiel, leur business.

A ce titre, et aussi en tant qu'arbitre inscrit, membre de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), il me semblait important de rappeler ici que celle-ci propose un service de médiation que les parties à un litige peuvent toujours utilement mettre en oeuvre avant tout processus arbitral.

En application du règlement de médiation de la CAMP, les parties pourront ainsi choisir un médiateur qui connaît parfaitement les us et coutumes de leur *shipping business* spécifique, gage de fluidité dans le dialogue entre les parties et avec le médiateur, et donc *in fine* de nature à faciliter un accord rapide. La CAMP garantit par ailleurs toujours une extrême célérité dans le traitement des affaires qui lui sont soumises, pour un coût toujours raisonnable et limité. La CAMP met enfin à la disposition des parties pour la tenue de leurs réunions de médiation ses locaux et sa salle de réunion au plein cœur de Paris.



Chargement de conteneurs par des vraquiers

Le Bureau Veritas publie un guide technique de recommandations et de précautions à prendre pour préparer un navire vraquier au transport de conteneurs.

<https://tinyurl.com/4pyzudzr>



Le graphique impressionnant du nombre journalier de navires en attente devant les ports californiens de Los Angeles et Long Beach entre janvier 2019 et septembre 2021 (d'après Marine Exchange of Southern California).

Agrandissement du graphique :

<https://tinyurl.com/yhce53vf>



Covid à bord

Quelle procédure à suivre ?

<https://tinyurl.com/v42z6ptd>

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

Rappel

Qu'est-ce que l'inventaire des matières dangereuses (IHM) ?

La réglementation relative à l'inventaire des matières dangereuses (IHM) a été introduite dans le cadre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Lorsque la convention, entrera en vigueur, tous les navires devront faire l'objet d'une première visite IHM, suivie de visites annuelles tout au long de la vie du navire.

<https://tinyurl.com/2kmeeknb>

Le règlement (UE) n° 1257/2013 du 20/11/13 relatif au recyclage des navires :

<https://tinyurl.com/pruxkzu8>

Les lignes maritimes conteneurisées

Les dynamiques actuelles des marchés de taux de fret des lignes maritimes conteneurisées, éléments de logique et analyse des leviers.

Jérôme de Ricqlès

Senior Liner Shipping Expert

En toile de fond, le prisme de la logique des Comptoirs inversés sur l'axe Asie-Europe-Asie via Suez.

Dès la fin des années 80, alors que les maritimistes occidentaux restaient très attachés aux conférences maritimes, avec encore un attachement un brin nostalgique au conventionnel, les choses se sont accélérées avec le premier maillage mondial de l'armement d'État Cosco Container Line et d'une première force de frappe installée en douceur dans les grands centres portuaires mondiaux.

Les piliers d'une Chine "usine du monde" étaient posés, participant pleinement à une mondialisation accélérée par des coûts de transport marginaux et une offre de transport pléthorique à la charnière du nouveau millénaire.

Les compagnies chinoises se développent rapidement comme "bras armé" de l'appareil productiviste d'État, facilitant la diffusion mondiale des productions chinoises en particulier, et asiatiques au sens large (hors Japon). L'heure de la "revanche", et l'idée de "Comptoirs inversés" était née, encore à bas bruit, car les Chinois continuaient docilement leurs apprentissages maritimes, tout en s'inscrivant dans la grande marche séculaire 1949/2049, cent ans pour imposer sa vision du monde au monde.

L'Installation progressive de la surcapacité sur l'ensemble des grandes routes maritimes Est-Ouest, la fin des conférences maritimes en 2008, la course au gigantisme des navires, et des terminaux pouvant les accueillir, furent des étapes marquantes de ces vingt dernières années.

Jusqu'à la fin de la période pré-Covid, les taux de fret conteneurisés dérégulés post-conférence étaient tellement anecdotiques qu'ils étaient des composantes marginales du coût de la marchandise.

Grossir très vite ou risquer de périr disait déjà le visionnaire Jacques Saadé, bien conscient, à la fin de son règne, que le rouleau compresseur chinois était en train de se mettre en place. La taille compte pour peser sur l'échiquier mondial dans cette guerre économique moderne qui ne disait pas encore son nom, surtout si le marché reste durablement faiblement rémunérateur.

L'avortement très tardif du "P3" (projet très avancé de méga-alliance non chinoise (Maersk/ MSC/CMA) en Juin 2014 sur intervention du ministère du commerce chinois (Mofcom) a finalement fait comprendre au monde maritime marchand que la Chine n'était, ni là pour nous faire plaisir, ni là pour faire de la figuration, et qu'il était illusoire de croire que l'Occident allait pouvoir peser durablement pour la faire changer d'avis.

Ce P3 avorté a finalement muté assez rapidement en "M2" (Alliance actuelle Maersk/ MSC), ne laissant pas d'autres choix au troisième, CMA, que de rentrer dans une alliance d'obédience asiatique et principalement chinoise contrôlée par l'État (intégration COSCO, China Shipping Container Line, OOCL).

Au début, il y eut le Pirée en 2008 avec les premiers terminaux concédés à Cosco et l'orthodoxie financière allemande toute puissante sur un plan européen, servant sur un plateau une plateforme maritime géo-centrée communautaire dans l'espace méditerranéen. La tête de pont était créée, véritable Cheval de Troie dans l'espace communautaire.

Il est vrai qu'à l'époque, le port était en grève systématique et souffrait d'un sous-investissement manifeste, les investisseurs occidentaux ne se bousculaient pas au pays des fondateurs de l'économie maritime.

Dès 2016, confirmation chinoise qui s'empare cette fois-ci du port dans son intégralité, après l'avoir mis en coupe réglée les huit années précédentes. Dernièrement, en 2020, dernière pierre à l'édifice avec le contrôle total du système d'exploitation de données portuaires du Pirée, et donc du contrôle associé des informations d'une bonne partie des entrées et sorties marchandises en Europe communautaire méditerranéenne.

Toujours en Méditerranée occidentale, le maillage géographique continue avec Trieste, remporté in extremis à l'arraché dans les dernières heures de la gouvernance Salvini, dans des conditions particulièrement opaques, et les choses s'accroissent dans la zone Méditerranée avec Cherchell pour un nouveau port ultra moderne en eaux profondes en Algérie. Il est vrai qu'il était facile avec les Algériens de jouer sur les tensions avec le voisin marocain, et de la jalousie à peine cachée du succès de Tanger Med.

Enfin, tout dernièrement, le Monténégro et son port industriel de Bar, qui vient de tomber, également visiblement, dans l'escarcelle chinoise, d'une façon assez lamentable pour l'Union.

Sur le plan de la stratégie maritime marchande, nous pouvons considérer la Mer Adriatique comme quasiment déjà perdue pour l'Union Européenne ...

A noter que, vu avec le prisme chinois, l'Europe de l'Ouest et l'Afrique Nord-Equatoriale représentent une zone commune, l'Afrique Sub-Saharienne et le Maghreb faisant intégralement partie du dispositif des Routes de la soie dans sa composante sudiste mixant maritime et terrestre via la Méditerranée ou l'Est-Afrique avec une tête de pont Lamu-Mombasa au Kenya, complété par Djibouti.

En Méditerranée Occidentale, le port de Valence est très convoité par les intérêts chinois pour compléter leur maillage. Une fois passé Gibraltar, c'est Sines au Portugal qui aiguise des appétits, tout comme Dunkerque en France et Zeebrugge au Bénélux, pour ensuite continuer dans la rangée des ports du Nord-Continent dans sa butée Est avec Gdansk/Gdynia dans le cadre d'accords bilatéraux déjà finalisés dernièrement entre la Chine et la Pologne.

Tout cela s'est fait en à peine 10 ans, à bas bruit, et le réveil est difficile.....et puis, il y a eula Covid qui vient de rebattre profondément les cartes.

Suite de l'article page 5.

L'accident de l'Ever Given à Suez

Bloomberg a publié un long rapport détaillé de l'événement avec des informations capitales sur ce qu'il s'est réellement passé ce 23 mars 2021 :

<https://tinyurl.com/jran2way>

Avarie commune

Après le blocage du Canal de Suez par le navire "Ever Given", l'association professionnelle des chargeurs (AUTP) a récemment organisé avec ses partenaires un webinar traitant de l'avarie commune. Un support très didactique a été distribué à cette occasion :

<https://tinyurl.com/aabczt7>

Force majeure

Qui a la responsabilité de la cargaison en cas de déclaration de force majeure ?

Le BIMCO travaille pour améliorer la clause de force majeure :

<https://tinyurl.com/ad49htzw>



Le "One Apus" à son arrivée à Kobe le 8 décembre 2020 avec plus de 1 800 conteneurs perdus ou endommagés.

Parution du rapport Allianz 2021

Analyse des accidents et événements liés à l'industrie maritime

Les pertes totales restent à des niveaux historiquement bas pour la troisième année consécutive. Néanmoins, le secteur reste confronté à un certain nombre de défis majeurs, notamment le coronavirus, la crise d'équipage, la chaîne d'approvisionnement, la décarbonation, les navires de plus en plus grands etc.

<https://tinyurl.com/a8ufswha>

Documentation électronique

Le constat est connu "...On estime que le transport mondial par conteneurs génère 28,5 milliards de documents papier par an."

La Commission des Lois britannique (Organisme indépendant) considère que les propositions visant à autoriser les documents électroniques révolutionneraient le commerce :

<https://tinyurl.com/y5dwnlcz>

Rappel de notre article sur les Blockchains :

<https://tinyurl.com/3wf5ahtp>

Suite de l'article " Les lignes maritimes conteneurisées" de la page 4.

Sur un plan stratégique maritime marchand, la Covid a permis à l'ensemble de la communauté maritime en un peu plus d'un an de passer brutalement d'une gestion de type survivaliste à une forme d'opulence.

Pour être très franc, pour le plus grand étonnement de la profession, car personne n'avait vu venir le retournement du marché, alors que dans les états-majors des compagnies, l'heure était plutôt aux coupes sombres et aux énièmes restructurations et recapitalisations de "la dernière chance". Le spectre de la faillite retentissante de Hanjin de 2016 était bien présent dans l'ensemble des esprits.

Toujours dans cette mouvance pré-pandémique, Hambourg Sud est rentré dans le giron de Maersk, les trois compagnies japonaises historiques fusionnent leurs activités conteneurisées (création de ONE à partir des divisions liner container de NYK/MOL/KLINE), et le marché se reconcentre un peu plus autour des 3 grandes alliances dominantes que l'on retrouve aujourd'hui sous une forme stabilisée.

Les années 2018 et 2019 si proches de nous et pourtant déjà si lointaines furent des années de grandes inquiétudes pour les compagnies maritimes, ces dernières devant financer le premier cap du verdissement de l'activité tel qu'édicte par les nouvelles règles de l'OMI, rentrées en vigueur au 1er Janvier 2020, alors que le marché des taux était très peu porteur pour pouvoir le financer.

Comment un levier défensif devient un levier offensif ou "l'art" des compagnies maritimes de distiller des annulations d'escale programmées avec des préavis courts (blanks sailings).

Nous pourrions également parler de désynchronisation volontaire des services de ligne régulière. C'est en effet à partir de 2018 que les logiciels d'exploitation des compagnies dictent à ces dernières de ne pas faire partir des navires sous des 85% de taux de remplissage, et de ralentir volontairement les vitesses commerciales de ces derniers.

Ces pratiques ont eu pour effet de ralentir les rotations à l'extrême, en intégrant plus de navires plus grands. Ces renoncements temporaires, et répétés, à faire partir des navires, souvent avec des préavis très courts, visaient à freiner l'hémorragie financière qui frappait le secteur.

En 2019, les annulations d'escales programmées étaient devenues, pour l'ensemble des grands opérateurs du marché, la moins mauvaise façon de ne pas perdre encore plus d'argent ... C'est en ce sens que nous pouvons parler d'une arme défensive pour les compagnies maritimes.

L'arrêt de l'appareil productif chinois en février-mars 2020 pour cause de pandémie a conforté les opérateurs maritimes d'aller plus loin dans cette logique en "gelant" les départs. Le tournant du marché s'est fait en Avril 2020, quand la production chinoise est repartie et que l'Occident ressortait de sa première phase de confinement, avec une frénésie de consommation accélérée par le développement de l'E-Commerce, "quoi qu'il en coûte", pour paraphraser notre Président. Les compagnies comprirent alors, à peu près toutes en même temps, qu'il serait plus rémunérateur pour elles de contracter artificiellement l'offre en "départs navires" et en disponibilités de conteneurs, ce fut la période où les blanks sailings sont devenues offensives. Les volumes conteneurisés planétaires se contractant effectivement de 10% en 2020, mais avec un quadruplement des recettes moyennes ramenées au TEU.

Cette situation de retournement du rapport offre/demande sur le marché des taux de fret, directement lié à l'électrochoc de la Covid, et à la désorganisation planétaire, associée des chaînes logistiques, conforte aujourd'hui cette approche inflationniste du marché avec une demande soutenue, les grands ports américains et Rotterdam battant actuellement des records absolus de volumes transités.

La surchauffe des marchés des taux de fret qui pourrait siffler la fin de la récréation ?

Ce chaos tarifaire et organisationnel du marché maritime conteneurisé, tel que nous le vivons aujourd'hui, accéléré par la digitalisation, inquiète les élites de la planète de par sa démesure et son caractère totalement hors de contrôle.

Les perspectives les plus optimistes de croissance "post-Covid 2021" de décembre dernier s'emballent, "boostées" par une insidieuse inflation, alors que nous avons compris maintenant que le "post-Covid" n'est malheureusement pas pour demain matin, à l'échelle de l'humanité.

Cet état de fait inquiète au premier chef les puissants de ce monde; l'administration Biden par rapport à d'éventuelles violations du Shipping Act par les compagnies maritimes d'un côté, les Chinois, de l'autre, qui ne supportent pas la désorganisation actuelle du marché de l'évacuation de leurs productions au grand export. Dans le même temps, des incertitudes pèsent sur les capacités portuaires chinoises à traiter les volumes pour cause de résurgence épidémique sur la zone de Shenzhen et de Ningbo.

Qui va "réguler" le premier ? L'État Chinois en demandant à ses compagnies nationales de faire atterrir le marché des taux de fret en douceur, en raflant au passage de nouvelles parts de marché à des niveaux très profitables ? On observe actuellement des offres tarifaires très agressives de Cosco et d'Alibaba sur la base de contrats commerciaux en Incoterms "rendus" de la famille des "D" en sortie de Chine. (Règles Incoterms : <https://tinyurl.com/sh7js7b9>).

Ou bien alors, les Américains, via un encadrement momentané des conditions d'accès à leurs marchés nationaux d'importation et d'exportation ?

Un fait nouveau assez remarquable est l'augmentation des vitesses constatées des navires. Le fuel est pourtant sur des points hauts au-dessus de 550 USD la tonne pour le fuel à ultra basse teneur en soufre (VLSFO), mais les vitesses sur le transpacifique remontent au-dessus de 20 nœuds ...

A part Matson, qui s'était démarqué dès le début de la crise en augmentant volontairement la vitesse, les gros faiseurs sur ce corridor n'avaient pas suivi jusqu'à maintenant.

Suite et fin de l'article page 8.

P&I Clubs Hiérarchie et nouveaux risques

Le courtier d'assurances Marsh a publié une mise à jour du marché après le renouvellement de 2021. Outre la hiérarchie des P&I, il est présenté un tableau avec le détail des couvertures de ces 2 nouveaux risques que sont ceux liés au virus chinois et au cyber.

<https://tinyurl.com/yg7nf4z>



Passage d'une ancienne écluse du Canal de Panama.

Résumé des conventions

Le cabinet Hill Dickinson a édité une vue d'ensemble des principales conventions s'appliquant aux réclamations pour le transport de marchandises par route, mer, air et rail. Les tableaux présentent ainsi les éléments-clés de ces réclamations, notamment l'identification des dates de notification, les délais pour intenter une action, la limitation des pertes et la juridiction compétente :

<https://tinyurl.com/2cbvhmtx>

La sécurité, priorité de l'OMI

Le 103e Comité de sécurité maritime s'est tenu du 5 au 14 mai :

<https://tinyurl.com/2t2t9vxd>

Utilisation des cartes électroniques ECDIS (Electronic Chart Display Information System)

Les enquêtes menées sur les échouages depuis 2008 ont montré à plusieurs reprises que lorsque le système ECDIS était le principal moyen de navigation, il n'était pas utilisé à son plein potentiel.

Le rapport des bureaux d'enquêtes britannique MAIB et danois DMAIB :

<https://tinyurl.com/4wtuau5k>

International Group of P&I Clubs, International Group Agreement et Pooling Agreement

Jean-François Reborà
Arbitre maritime

Le secteur des *Protection & Indemnity Clubs*, en dépit de la recherche constante du gain de notre économie mondiale, a su conserver certaines spécificités anachroniques. Quoi de plus incroyable, dans un secteur aussi capitalistique que le shipping, que le respect de la parole donnée et l'esprit de solidarité demeurent toujours et encore les caps principaux orientant cette grande embarcation protéiforme qu'est devenu le shipping. Ces deux règles ont très largement guidé une des "institutions" du monde maritime :

La création de l'International Group

L'origine des Clubs date du XVIII^e siècle. Différents armateurs britanniques, mécontents des garanties offertes par les deux compagnies d'assurances la Royal Exchange Assurance et la London Assurance, seules autorisées à vendre des garanties pour les dommages aux navires, décidèrent de mutualiser leurs risques Corps. L'abolition du monopole en faveur de la Royal Exchange et de la London Assurance en 1824, et l'apparition d'une concurrence favorisant l'obtention de primes plus raisonnables avec des conditions de couverture et de services offerts par les compagnies d'assurances et le Lloyd's, eurent raison de ces premiers clubs dédiés aux risques Corps.

Toutefois, la responsabilisation croissante des navires et des armateurs vis-à-vis des tiers, l'adoption de législations, telle la loi de Lord Campbell de 1846 reconnaissant la responsabilité des armateurs en leur qualité d'employeurs vis-à-vis des marins et leurs ayants-droit, l'apparition de réclamations de la part des passagers, les risques de collision laissant 1/4 des dommages subis par les tiers à leurs charge, ainsi que le *Harbour, Docks and Piers Clauses Act* de 1847, permettant les recours pour les dommages aux installations portuaires ont fait prendre conscience aux Armateurs la nécessité de mettre en place un système d'assurance destiné à les garantir des risques de responsabilité liés à l'exploitation de leurs navires.

En 1855, le premier "Club", le Shipowners' Mutual Protection Society, prédécesseur du Britannia P&I Club fut créé. D'autres associations similaires se constituèrent en Angleterre et également en Scandinavie, au Japon et aux États Unis. Au fil des ans, la palette des garanties offertes s'élargit, incluant dès 1875, la garantie aujourd'hui principale pour tout armateur, la garantie concernant les responsabilités liées aux transports des marchandises.

De la même manière que les armateurs s'étaient regroupés pour créer les P&I Clubs, six des plus grands P&I Clubs anglais UK Club, Britannia, Standard Club, London Club, Newcastle Club et le Sunderland Club s'unirent pour créer le London Group of Clubs dans le but principal de partager les risques communs entre eux.

Cette association constituée dès en 1899 avec l'entrée en vigueur du premier accord de mise en commun connu sous le nom de *Pooling Agreement*, par lequel les Clubs du London Group fixèrent les modalités de leur mise en place d'assurances et de réassurances collectives à prix coûtant à but non lucratif. Une des règles, à l'époque non écrite et toujours en vigueur, fut la règle selon laquelle les Clubs acceptaient de ne pas faire d'incitation financière, ou de réduction de primes, pour permettre le transfert d'un ou de navires d'un Club à un autre.

Le London Group évolua pour devenir l'International Group régi par un accord (Constitution) définissant l'objet et les missions confiées à l'International Group constitué aujourd'hui de 13 Clubs (Ce n'est plus aujourd'hui une spécialité purement britannique, il inclut aussi un japonais, un américain et trois scandinaves). Cet accord définit les objets fondamentaux de l'International Group (ndlr, texte de l'accord de pool 2020 <https://tinyurl.com/jy4jnhsk>) :

- La gestion et le développement de l'accord de mise en commun du paiement des sinistres importants entre les Clubs ;
 - La gestion de la réassurance des sinistres importants ;
 - L'administration des règles et procédures définies dans International Group Agreement, règlementant les tarifications des cotisations lors des changements de Clubs par les navires ;
 - L'animation d'un forum entre les Clubs membres d'échanges sur les questions de responsabilités et les politiques préventives à soutenir notamment par le biais de commissions spécifiques ;
 - La représentation des armateurs en ce qui concerne la législation et les politiques qui affectent leurs responsabilités envers les tiers notamment au sein d'organisation comme l'OMI.
- La Constitution prévoit également la nomination des dirigeants du Groupe et les questions relatives à la démission et à la résiliation de l'adhésion.

Les accords concernant les tarifications et la réassurance

En 1929, les Clubs du London Group commencèrent à assurer les navires battant pavillon des États-Unis. Dans le cadre de ces couvertures P&I offertes aux Armateurs battant pavillon des États Unis, il fut agréé que, si un Club du London Group avait fait une offre pour assurer un navire battant pavillon américain, aucun autre des Clubs membres du London Group ne devait proposer un taux inférieur de cotisation. Cependant, les navires battant pavillon américain non-inscrits dans un Club du London Group, et pour lesquels aucune offre n'avait été faite, étaient des "free to quote", c'est-à-dire qu'il n'y avait aucune restriction concernant la prime à proposer. Le but de cet accord était d'éviter que des tarifs déraisonnablement bas ne soient offerts aux navires américains par rapport aux autres navires déjà couverts par les Clubs du London Group, et, ainsi, faire subir à ces derniers, les conséquences d'une tarification trop basse. L'accord de 1929 fut cette fois ci consigné dans un procès-verbal.

L'accord de 1929 demeura en vigueur jusqu'après la seconde guerre mondiale. En 1953, il fut décidé que les principes de l'accord de 1929 devaient être étendus pour s'appliquer à tous les navires couverts au sein des Clubs du London Group.

Suite de l'article page 7.

Soutage

Un connaissance particulier (*) !

La Cour d'appel de Singapour est confrontée à une variante inattendue de la définition et de l'usage du connaissance.

(*) Port de déchargement : "Bunkers for ocean going vessels or so near as the vessel can safely get, always afloat".

L'arrêt :

<https://tinyurl.com/The-Luna-SGCA-84>

Le commentaire du cabinet Ince :

<https://tinyurl.com/24p4x9sb>

Le commentaire des défendeurs :

Oon Bazul :

<https://tinyurl.com/eawc2spk>

Helmsman in *Manifold Times* :

<https://tinyurl.com/f2acu3n4>



L'E-SHIP 1 (130 m. de long et 22,5 m. de large, avec un tonnage de 12 968 UMS et un tonnage de port en lourd de 10 000 mt) est un navire RoRo, Flettner : 4 grandes voiles tournantes qui s'élèvent sur le pont sont mises en rotation par un lien mécanique avec les hélices du navire. Les voiles, ou rotors Flettner, aident à la propulsion du navire grâce à l'effet Magnus - la force perpendiculaire qui s'exerce sur un corps en rotation se déplaçant dans un courant fluide. Ces rotors, qui ressemblent à quatre grands cylindres montés sur le pont du navire, mesurent 27 m. de haut et 4 m. de diamètre.

Connaissances (Bill of Ladings)

Dans une récente interview au *webzine Hellenic Shipping News*, Ian Short, un directeur du cabinet Campbell Johnson Clarks, explique, avec deux exemples à l'appui, que si le connaissance est apparemment bien compris, son rôle de preuve du contrat de transport recèle quelques surprises cachées dont il faut se méfier.

<https://tinyurl.com/4u7yr2f3>

Financement

CMA CGM lance "SHIPFIN B/L financing"

Offre de financement avec le connaissance pris en garantie, permettant à leurs chargeurs qui le souhaitent de bénéficier d'un financement sans assurance-crédit en attendant le paiement de leur acheteur.

<https://tinyurl.com/hab9dk8>

Suite de l'article "P&I Clubs, International Group" de la page 6.

Par cet accord connu sous le nom de *Inter-Club Gentlemen's Agreement*, le principe suivant fut définitivement adopté : si le propriétaire d'un navire inscrit au Club A demandait un devis au Club B, l'offre du Club B devrait être fondée sur la cote *premium* du Club A. Encore une fois, le but derrière la restriction de la cote de prime du Club B était d'éviter que des primes déraisonnablement basses soient offertes pour attirer un nouveau tonnage sur le dos des membres existants d'un Club.

En 1975, les Clubs du groupe furent informés que l'accord *Inter-Club Gentlemen's Agreement* était en conflit avec l'article 85.1 du traité de la Communauté européenne, et que l'accord devait cesser de s'appliquer.

L'International Group, chargé de la gestion de l'accord existant entre les Clubs, a rédigé un nouvel *International Group Agreement* (IGA) qui, approuvé par la Commission, est devenu l'*International Group Agreement 1985* (IGA-1985). Cet accord bénéficia d'une dérogation de dix ans à l'article 85.1 à compter du 20 février 1985.

L'IGA-85 contenait des procédures de cotation détaillées (procédures du 20 février et du 30 septembre), des dispositions concernant les cotisations minimales pour les pétroliers et des dispositions fixant la sanction en cas de constatation de non-respect de l'accord par un des Clubs.

Avant l'expiration de la dérogation, le 20 février 1995, les Clubs du Groupe en demandèrent le renouvellement. Après de longues négociations notamment avec le fameux commissaire européen de la concurrence, à l'époque Mr Karel Van Miert, et même une audition orale, une nouvelle exemption fut accordée pour une période de dix ans à compter du 20 février 1999.

M. Karel Van Miert, fit la déclaration suivante: "Cette décision couronne les efforts que nous avons accomplis pendant plusieurs années pour renforcer la concurrence dans ce secteur important. Je me félicite d'une décision qui préserve les avantages que les accords du Groupe international procurent aux armateurs et aux clients tout en augmentant les possibilités de concurrence entre les différents Clubs P&I."

L'IGA actuellement actualisé en 2019 a apporté les modifications suivantes au précédent accord :

- les frais administratifs d'un Club sont désormais exclus du taux de prime d'un Club.

Le taux de prime en vertu de l'IGA est désormais limité aux éléments suivants :

- les frais de réclamations et réclamations potentielles au sein de la rétention du Club, y compris les coûts externes encourus, ou devant être encourus, dans le cadre du traitement des réclamations du Membre,

- les frais de contribution aux sinistres du Pool,

- les coûts du contrat de réassurance Excédent de Perte du Groupe.

Dans un second temps, les procédures de cotation ont été complétées par des dispositions visant à accroître la transparence des frais administratifs de chaque Club. Tous les Clubs doivent indiquer leur ratio de dépenses administratives moyen (TEA) au cours des cinq dernières années. L'AER (*Administrative Expense Ratio*) exprime le pourcentage du revenu des primes plus les revenus de placement que représentent les dépenses d'exploitation de chaque Club, à l'exclusion des frais de gestion des sinistres. L'AER doit être inclus dans les comptes publiés de chaque Club, et est à fournir chaque fois qu'un Club propose un tarif pour un navire assuré par un autre Club.

La principale caractéristique de l'IGA réside dans les procédures de cotation. Le but des procédures de cotation est de protéger les membres existants d'un Club contre des tarifs déraisonnablement bas proposés à de nouveaux membres potentiels afin d'attirer de nouvelles affaires. Les procédures de cotation soutiendront également la stabilité d'un Club et éviteront des comportements purement mercantiles d'un membre.

En effet, il convient de garder à l'esprit que la cotisation ne doit pas être appréhendée comme une prime d'assurance. Elle doit correspondre aux risques apportés par tout membre au Club.

Le but de l'accord concernant les procédures de cotation est simplement de s'assurer que tous les participants au système du Club contribuent à leur juste part des coûts du Club et également de chacun des Clubs membres de l'IGA.

La sanction pour le non-respect par un Club des règles de procédures de tarification est la perte de la couverture du pool et de la couverture de réassurance des pertes excédentaires du Groupe, jusqu'à 150 millions de dollars américains pour une période de deux ans pour les navires concernés par le non-respect des règles de tarification.

L'application, ou non, d'une sanction sera décidée par un tribunal arbitral spécial établi dans le seul but de trancher certaines questions en vertu de l'IGA. Le respect ainsi du système de l'IGA est de permettre le meilleur fonctionnement de l'Accord de *Pooling* (*Pooling Agreement*) qui constitue le noyau dur du système de réassurance des Clubs.

La structuration actuelle de la réassurance des P&I Clubs

Cet accord réactualisé chaque année définit les risques "mutualisables", les risques exclus du Pool Agreement, et la répartition des réclamations couvertes entre les Clubs participants. Le Pool fournit un mécanisme de prise en charge de toutes les réclamations dépassant 10 millions de dollars US jusqu'à, actuellement, environ 3,1 milliards de dollars US, à l'exception des responsabilités pour pollution par hydrocarbures limitées à 1 milliard de dollars, pour les réclamations de passagers à 2 milliards de dollars, et, enfin, à 350 millions de dollars pour les affréteurs de navire.

Cette réassurance est structurée en trois principaux niveaux.

Le premier bloc de réassurance est le *Pool*, qui couvre les sinistres allant de 10 millions à 100 millions de dollars américains. Dans ce premier niveau, est intégrée une réassurance procurée par la société captive de réassurance de l'International Group, Hydra Insurance Company Limited créée en 2005.

Cette réassurance couvre les sinistres allant de 30 millions à 100 millions de dollars américains.

Suite et fin de l'article page 8.

Affrètement

Négoce / Maritime

Annulation ou pas, après mensonge flagrant sur la position d'un futur affrété ?

La Haute Cour de justice anglaise a tranché (A v. B [2021] EWHC 793 (Comm)) :

En matière d'affrètement : Oui.

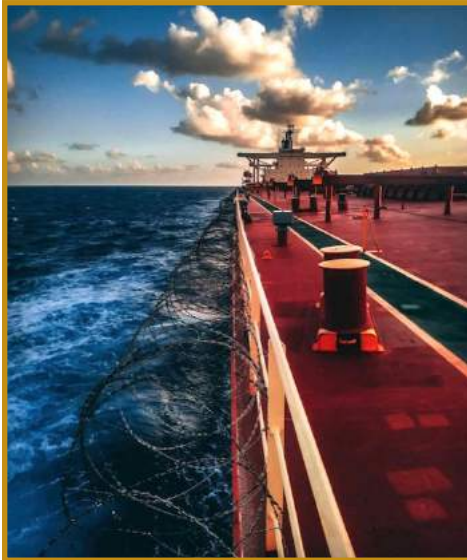
En matière de négoce : Non.

Le jugement :

<https://tinyurl.com/cpkkhy6u>

Le commentaire du cabinet Ince :

<https://tinyurl.com/yeot5w9r>



Navigation hauturière avec protection anti-pirates de fils barbelés.

Affrètement

Qualité des combustibles

Les litiges sont loin d'être exceptionnels, le P&I Club Gard recommande aux parties, dans une récente note, de prélever ses propres échantillons de combustible de soutes afin d'éviter tout problème ultérieur.

<https://tinyurl.com/ejdnbc2k>

ParisMat 2021

Le rendez-vous 2021 des assureurs ParisMAT s'est tenu en juin dernier.

Les vidéos, les présentations et photos sont accessibles sur le site du CESAM

<https://tinyurl.com/3dmc3xan>

Nous vous invitons à explorer les thèmes abordés, tous dignes d'intérêt.

Nous avons relevé, entre autres :

Les risques de guerre :

<https://tinyurl.com/yzeez5k3>

La réduction des émissions :

<https://tinyurl.com/yevdo9yx>

La tarification en assurances maritimes :

<https://tinyurl.com/yhsb5yff>

le "Cargo misappropriation" :

<https://tinyurl.com/yjo9w47t>

Suite et fin de l'article " P&I Clubs, International Group" de la page 7.

Hydra a la particularité d'organiser une société de comptes distincts constituée aux Bermudes dans laquelle chacun des 13 Clubs du groupe a son propre compte distinct appelé "cell". Hydra réassure chaque Club en ce qui concerne les responsabilités de ce Club au sein du Pool, et des couches de réassurance auxquelles il participe. Il y a donc encore à ce niveau une spécification des risques propres à chacun des Clubs. Par l'intermédiaire de cette captive, les Clubs du Groupe peuvent conserver, au sein de leurs "cells", les primes qui auraient été versées pour acquérir cette assurance auprès des réassureurs internationaux commerciaux.

Au-dessus du Pool, les Clubs de l'International Group disposent d'une réassurance souscrite sur le marché de l'assurance commerciale allant jusqu'à 2 milliards de dollars américains Group appelé "General Excess of Loss" ("GXL") divisée en 3 parties, une première de 100 à 750 millions de dollars, une seconde de 750 millions à 1.5 milliard, et une dernière allant de 1.5 milliard à 2.1 milliards de dollars américains, sans limites de sinistre.

Le dernier niveau est composé de ce qui est appelé le *Collective Spill* offrant une garantie dont le plein de 1 milliard supplémentaire est utilisable une seule fois.

Ainsi, l'organisation des P&I Clubs ne serait être uniquement présentée sous l'angle de la gestion des sinistres. S'il est certain que les modalités d'intervention par l'intermédiaire de leur "Correspondents" sont assez spécifiques, leur première force demeure la mise en place et la défense d'un système d'indemnisation, dont les rouages sont uniques, et dont le principal objectif est d'assurer la plus grande pérennité, non seulement pour l'intérêt de leurs membres, mais également des tiers.

La solidarité même dans une organisation capitalistique n'est donc pas un gros mot.

Suite et fin de l'article " Les lignes maritimes conteneurisées" de la page 5.

C'est également un signe que le marché pivote actuellement. La demande est très forte, la capacité disponible largement utilisée, le marché des taux de fret très porteur.

Augmenter la vitesse crée de la capacité, et des leviers de facturation supplémentaires dans la même enveloppe de temps, tout en donnant aux autorités, qui seraient dans une posture de régulation, des gages de "bonne conduite" de la part des compagnies.

Ce choix de consommer plus un carburant plus cher doit également contribuer à un meilleur étalement des flottes dans les rotations, et constituer un levier pour accélérer la remise en horaires des services de ligne régulière pour se recaler sur des fréquences hebdomadaires par port, jour fixe, heure fixe.

Pour boucler la boucle, l'équation revient aujourd'hui pour les compagnies à faire atterrir en douceur durablement le marché des taux de fret sur des points hauts, contrôler les attaques commerciales chinoises, et régulariser les services avec des vitesses commerciales relevées autour de 18 nœuds.

Ce dernier point cherchant également à pacifier des relations clients qui ont beaucoup souffert depuis le début de la pandémie.

A noter également que le digital change la donne, l'espace laissé libre à la discussion commerciale dans nos métiers n'ayant jamais été aussi restreint, il semble illusoire de croire à un retour en arrière à brève échéance sur ces nouvelles pratiques, au contraire !



L'actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale ont été retardées cette année encore en raison de la pandémie, et se sont tenues le 29 septembre.

Nous résumons ici, les principales informations et décisions.

● Le **Conseil d'Administration** est composé de 17 administrateurs :

MM. Jean-Pascal BIDOIRE, Philippe BOISSON, M. Philippe DELEBECQUE, Mme Marie DORE, MM. Alioune DIAGNE, Gilles HELIGON, Olivier JAMBU-MERLIN, Michel LE LUYER, Jean-François LEPEY, Mme Laurène NIAMBA, MM. Philippe PICARD, Julien RAYNAUT, Stéphane RIVIER, Georges SIOUFI, Jean-Paul THOMAS, Jean-Yves THOMAS, Gabriel TOUCHARD.

● Le **Bureau** est composé de MM. Ph. DELEBECQUE (Président), Olivier JAMBU-MERLIN (Vice-Président), Philippe BOISSON (Vice-Président), M. Gilles HELIGON, (Trésorier).

● Le **Comité** est constitué de trois membres titulaires : MM. Ph. DELEBECQUE (Président), O. JAMBU-MERLIN (Vice-Président) et Ph. BOISSON (Vice-Président), et de six membres suppléants : MM. J-Y THOMAS, M. LE LUYER, J-P. LAFFAYE, G. SIOUFI, J-F. CHENEVAL, et J-P MARCQ.

● **Les arbitres**

Trois nouveaux arbitres ont été admis dans la liste :

- dans la catégorie "Praticiens" : M. Serge AZEBAZE, Directeur Général de Activa Europe – Réseau Globus – Paris, M. Jérôme de RICQLES, Spécialiste de la ligne régulière principalement conteneurisée et de la commission de transports,

- dans la catégorie "Techniciens" : M. Ludovic GERARD, actionnaire et directeur général de Ayro, développement, fabrication et vente des Oceanwings® (voiles-ailles) pour l'hybridation de la propulsion des navires de commerce.

Une démission d'arbitre a été enregistrée : M. Peter RAES, arbitre à la Chambre depuis 2004, dans la catégorie "Praticiens".



Les ancrs

À l'âge de bronze les ancêtres des ancres étaient probablement simplement des blocs rocheux, plus tard percés, et attachés avec des cordages en fibres végétales. Les Grecs anciens utilisaient des paniers de pierres. Ces "corps morts" retenaient les embarcations par leur poids et leur frottement sur le fond. Les navigateurs, en mer ou en rivière, ajustaient le poids en ajoutant ou enlevant des pierres. L'"ancre gorgone" antique a révolutionné l'ancrage des bateaux en utilisant la dynamique du vent et de la mer pour planter un "crochet" dans le fond avec une traverse (le jas). 2 000 ans après, le principe du jas était toujours utilisé. Fin XVIIIe et au XIXe siècle, la révolution industrielle a permis de développer un nouveau type d'ancre en métal, une ancre sans jas, l'ancre "stockless" combinée avec l'utilisation de chaînes, elle a permis aux bateaux et navires au long cours une meilleure tenue au mouillage.

L'autre révolution dans la conception des ancres a eu lieu à la fin des années 1960 avec les premières découvertes de pétrole en mer, d'abord pour stabiliser les plates-formes et les navires de travail, puis, deux décennies plus tard, pour amarrer les unités de production flottantes.



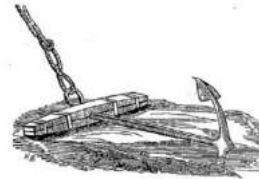
Hora fugit stat jus.

*L'heure fuit, mais la loi demeure**

* Sur la façade dominant la Seine, le cadran de l'ancien Palais de Justice de Paris annonce fièrement sa devise. Les statues représentent, en haut le Temps avec sa faux, et à droite, la Justice qui pèse et tranche.



Ancre Gorgone



Ancre à jas crochant sur le fond



Ancre à jas



Ancre stockless

● Aperçu historique et évolution : <https://tinyurl.com/3hze2ax2>

● Comment fonctionne une ancre de navire ? (Vidéo 9'49") :

<https://youtu.be/CxOjoDvdJrs>

● Procédure d'ancrage d'un mega-navire en mer (Vidéo 7'46") :

<https://youtu.be/62O7KYfb4GA>

● Comment les navires s'arrêtent-ils dans l'eau sans freins ?

Manœuvre d'arrêt d'urgence d'un navire à l'aide d'une ancre (Vidéo 8'54") :

<https://youtu.be/seUOE4t197c>

● **Nota Bene.** Le poids des ancres ainsi que le calibre et la longueur des chaînes sont fixés par les règles des sociétés de classification en fonction du Nombre d'Armement (*Equipment Number*) calculé suivant une formule tenant compte des dimensions du navire, oeuvres vives et oeuvres mortes combinées, donnant une graduation des efforts subis par la ligne de mouillage (dus essentiellement au courant et au vent) en fonction de la taille du navire. Les formules sont légèrement différentes d'une société à l'autre, mais similaires dans leur principe.

● Le numéro 11 de la Revue française de géotechnique est consacré aux "Ancres marines" :

<https://tinyurl.com/yp2tha4v>

● **Les ancres, côté fabricant.** La société hollandaise Vryhof Anchors (<https://vryhof.com>), fondée en 1972, est leader mondial dans la fabrication et l'installation de systèmes d'ancrage pour toutes sortes de structures flottantes. Le "manuel Vryhof" est une véritable "bible" sur le sujet :

<https://tinyurl.com/AncreP1>

● **Les ancres, côté utilisateur.** Transocean Sedco Forex (<https://www.deepwater.com>), société américaine fondée en 1920, a participé depuis ses débuts à l'aventure de l'industrie du forage en mer et a édité un cours sur les opérations en mer pour l'amarrage et la manipulation des ancres (*Mooring and anchor handling*) : <https://tinyurl.com/AncreP2>

● Avec la pandémie de nombreux navires de croisière sont restés mouillés sur leurs ancres pendant de longues périodes, notamment hivernales, ce qui a occasionné plusieurs incidents. Un navire a même perdu ses deux ancres en l'espace d'une semaine. La direction britannique des enquêtes sur les accidents maritimes (MAIB) a publié une note sur ce problème :

<https://tinyurl.com/tj7zawj>

● **Travaux offshore**

- "Faire les ancres" (*Anchor handling*) à bord du AHTS "Boulder" (Vidéo 6'25") :

<https://youtu.be/OeGiaBK0Cas>

- Vidéo accélérée de manoeuvres d'ancres (*anchor handling*) 5'40" :

<https://youtu.be/EtUn0MqOblw>

- Le travail sur les ancres pour le déplacement d'une plate-forme est une des opérations cruciales, elle nécessite des machines puissantes et un équipage compétent et expérimenté. Vidéo *Anchor Handling onboard "Executive Honour"* (2'43") :

https://youtu.be/2B_jAKYx-2I

- La vie à bord d'un AHTS (*Anchor Handling Tug Supply*), navire principalement construit pour manipuler les ancres des plates-formes pétrolières et les remorquer jusqu'à leur emplacement :

<https://youtu.be/xgpeTVKkejQA>

● Les ancres ont été aussi très représentées, bien avant la mode actuelle des tatouages, sur le corps des marins. Le plus célèbre d'entre eux étant le héros de la bande dessinée Popeye.



● Galerie de tatouages : tattoo.anchor.

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33 (0)1 42 96 40 41

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.