

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Pascale Mesnil
Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 60 - HIVER 2023

●Éditorial Ph. Delebecque Page 1	●Feuille de route décarbonation Eric Banel Pages 2 à 5	● L'indice énergétique des navires Pages 6	● Web maritime Pages 7 & 8	● Revue de presse Page 9	● Jurisprudence Page 10	● In Memoriam Page 11
---	--	--	-------------------------------	--------------------------------	----------------------------	--------------------------

"Actori incumbit probatio"



François Arradon : un armateur de grand renom

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Nous avons terminé l'année avec une triste nouvelle : le décès de François Arradon. Nous ne pouvions pas ne pas lui rendre un dernier hommage. Tous ceux qui l'ont connu appréciaient son autorité naturelle, à l'image des armateurs qui sillonnent les mers en exploitant de beaux navires, qu'ils en soient ou non propriétaires. Dans la lignée de Robert Surcouf, Pierre-Edouard Cangardel ou encore Francis Fabre, François Arradon restera dans nos mémoires en sa qualité d'armateur et donc de grand professionnel du monde maritime. Il n'y était cependant pas prédestiné. Après ses années de Lycée à Vannes, la Faculté de droit de Rennes l'accueillit. Il y fit de brillantes études poursuivies par une thèse de doctorat soutenue en 1968 sur les procédés de preuve et plus précisément sur « le renouveau des procédés de preuve par les techniques modernes ». François Arradon était intuitif et avait souvent raison avant les autres, ce que traduisait déjà son sujet de thèse et la façon dont il l'avait traité, au demeurant avec une grande maîtrise. Mais l'Université si elle le séduisait, était peut-être trop étroite pour le retenir. Le grand large l'attirait davantage. Il faut dire que son père, Raymond, médecin à Arradon, joli bourg du Morbihan, était en relation avec Paul Bernard grand spécialiste de l'affrètement et dont nous nous permettons de saluer encore et toujours la mémoire. C'est donc par son truchement que François Arradon est arrivé dans l'armement maritime à Nantes, à la Nantaïse (CNCO, devenue SNCO), dans le courant des années 1960. Puis, très apprécié dans la branche shipping du Groupe Worms, et plus tard de la CNN, il gravit très rapidement les échelons avant d'être promu à des postes de direction, alors qu'il n'était pas, si l'on ose dire, lui-même du sérail. Ainsi a-t-il dirigé successivement en 1979 Unitramp, en 1984 la société de courtage et d'études SOCOMET Auray, et SFTP avant de créer la compagnie Euronav à Londres^[1] et Douglas à 50 %, finalement, avec Marc Saverys de la CMB.

Toutes les personnes qui ont travaillé avec lui, je pense à Jean-Yves Grondin, ou qui l'ont approché de près, comme Jean-Yves Thomas^[2], se souviennent d'un homme particulièrement compétent et, une fois encore, très professionnel. Pendant sa période d'arbitre et de Président de la Chambre (2001 à 2007), François Arradon fit preuve d'une même autorité naturelle en invitant les arbitres à tenir compte des usages du commerce et spécialement du commerce maritime, sans doute parce qu'il en avait lui-même mesuré l'intérêt, et à s'écarter, si besoin était, des jurisprudences nationales trop formalistes, pour s'en tenir fondamentalement non à telle loi étatique mais à « la loi du contrat », sans pour autant négliger les exigences procédurales sans lesquelles il n'est pas de bonnes sentences.

Que le lecteur aussi revienne sur les premiers éditoriaux de la Gazette^[2], notamment sur la compréhension de la clause FIO, de l'adage « *once on demurrage, on demurrage* », de la notion de *safe port* ou encore du bloc contractuel constitué par la charte-partie et le B/L to be used with, il y lira la doctrine de François Arradon qui a marqué à jamais l'esprit de la CAMP.

Au-delà du shipping qui était sans doute la première passion de François Arradon, on croit savoir que les plantes, les arbres et les fleurs, le fascinaient. On nous a même dit que, trompant les douaniers, François Arradon ne manquait pas de rapporter de ses nombreux voyages des boutures exotiques qu'il s'escrimait à faire pousser dans ses jardins successifs. Ses jardins, ne lui faisaient cependant pas oublier la mer. Il faut dire que lorsque l'on habite le Golfe du Morbihan (Mor Bihan) ... Golfe du Morbihan où François Arradon naviguait, à la voile, sur « Amandine », un Guépard, petit voilier traditionnel du coin ou encore sur son bateau à moteur avec lequel il partait pêcher. Ces deux bateaux qu'il contemplait de son balcon, au mouillage au bas de son jardin, jusqu'à ce que les Affaires maritimes lui fassent quelques misères. On retiendra également de François Arradon sa passion pour les voyages – je me souviens de l'avoir rencontré par hasard à Vienne en admiration devant les Lipizzans dans leur manège et de ce Congrès ICMA à Singapour où notre Président nous avait faussé compagnie le temps d'aller découvrir le détroit de Malacca ! -, ce qui expliquait son goût pour les photos et le cinéma amateur, ce qui le conduisit à remettre en ordre certains des films, quasi ethnologiques de son père, dont certains ont été déposés à la cinémathèque de Bretagne, à Nantes.

Arrêtons ce trop bref éditorial avec nos pensées les plus attristées envers la famille de François Arradon, ses trois enfants, Pascale, Marianne et Glenn, sa femme Maryne, trop rapidement décédée, et son amie de jeunesse, Micheline, d'un dévouement exemplaire tout au long des dernières années de notre grand armateur.

^[1] C'est en 1989 qu'il a pris le poste de Chairman d'Euronav à Londres, tout en restant PDG de la SFTP.

^[2] Nous remercions vivement Jean-Yves Grondin et Jean-Yves Thomas pour nous avoir fait part de leurs souvenirs sans lesquels ces quelques lignes n'auraient pu être écrites.

^[3] Rappelons aussi que lorsque Jean-Yves Grondin eut l'excellente idée de lancer une Lettre d'information, François Arradon lui apporta immédiatement et sans aucune réserve son soutien.



Convention de Pékin sur la vente judiciaire de navires

Le 7 décembre 2022, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Convention sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires.

Cette Convention renforcera la sécurité juridique en créant un régime uniforme pour les effets internationaux des ventes judiciaires de navires.

Le titre propre acquis par l'acheteur sur le navire sera reconnu au niveau international, tout en exigeant qu'un certificat de vente judiciaire ne soit délivré que si certaines garanties sont respectées, notamment la notification du propriétaire du navire, des créanciers et des autres parties intéressées.

Sa signature interviendra à Pékin en 2023.

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

Sur les conditions dans lesquelles la vente judiciaire d'un navire effectuée dans un État partie doit produire des effets dans un autre État contractant (y compris la définition de la « propriété vierge », la notion de navire et certains aspects problématiques de la vente).

<https://tinyurl.com/2kwahpe7>

L'impératif de réduction des émissions : le moment de convergence des objectifs et des actions

La réduction de l'impact environnemental des activités humaines est l'enjeu majeur du 21^e siècle. Le secteur maritime, comme tous les secteurs économiques, y est confronté sur l'ensemble de sa chaîne de la valeur, de la conception à la déconstruction des navires. L'organisation maritime internationale (OMI) évalue à près de 3%, 2,89% précisément, la contribution mondiale du transport maritime aux émissions de CO₂.

La France mène une action résolue en faveur de la décarbonation des navires. Cette action s'inscrit à un triple niveau, international, européen et national.

Au niveau international

Pour réduire les émissions, la France et les États parties à l'OMI ont travaillé à l'élaboration d'une stratégie commune visant la réduction d'au moins 40% de l'intensité carbone de la flotte mondiale à horizon 2030, une réduction globale de 50% des émissions du transport maritime international d'ici 2050 (par rapport à 2008), et une décarbonation totale le plus tôt possible, avant la fin du siècle.

Au niveau européen

Du côté de l'Union Européenne, un ensemble d'initiatives politiques a été proposé par la Commission européenne dans le but primordial de rendre l'Europe climatiquement neutre en 2050, ce que l'on a appelé le pacte vert européen^[1]. Ce pacte vert contient également une étape intermédiaire en 2030 rehaussée : -55% d'émissions entre 1990 et 2030. Dans cet ensemble de textes européens dénommé « fit for 55 »^[2], plusieurs dispositifs réglementaires font encore l'objet de discussions. Ils concerneront directement le transport maritime et les émissions de gaz à effet de serre qui en sont issues. Il en va notamment du règlement Fuel EU Maritime relatif à l'intégration obligatoire et progressive de carburants durables dans les soutes des navires, ainsi que de l'extension du champ d'application du système d'échange de quotas d'émission.

En France

Au niveau français, l'ambition est inscrite par le Gouvernement dans le cadre des travaux d'élaboration de la future Stratégie française sur l'énergie et le climat (SFEC) engagés à l'automne 2021, qui constituera la nouvelle feuille de route de la France pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et assurer son adaptation aux impacts du changement climatique. Cette révision de l'ambition climatique de la France implique la mobilisation et l'adhésion de l'ensemble de la société civile dans la mise en œuvre de cette stratégie : l'État, les collectivités, mais aussi les acteurs économiques et les citoyens.

C'est à cet effet que la loi « Climat et résilience » d'août 2021 a créé un cadre unifié d'actions et de reporting, en associant l'ensemble des acteurs économiques qui ont un rôle majeur à jouer dans la transition bas-carbone. L'article 301 de cette loi prévoit ainsi l'élaboration, en janvier 2023, de feuilles de route sectorielles de décarbonation établies conjointement par les représentants des filières économiques, le Gouvernement et les représentants des collectivités territoriales. Ces feuilles de route de décarbonation renforceront l'implication des différentes filières de l'économie française dans la lutte contre le changement climatique. Elles permettent aux acteurs économiques d'une même chaîne de valeur de proposer les mesures concrètes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs climatiques en leur demandant, pour chacun des différents leviers de décarbonation existant, d'identifier les freins à leur déploiement, les investissements nécessaires, les actions à mettre en place par les différentes parties prenantes et les besoins en termes d'évolution des compétences et des qualifications.

La chaîne de valeur du transport maritime couvre la conception du navire, sa construction ainsi que celle de ses équipements, son exploitation et son ravitaillement en énergie, jusqu'à sa déconstruction. Les travaux d'élaboration de ces feuilles de route s'inscriront dans la future Stratégie française sur l'énergie et le climat (SFEC), prévue en 2024.

La décarbonation de la chaîne de valeur du transport maritime lato sensu : méthode et co-construction filière/autorité publique.

Au même titre que d'autres secteurs et modes de transport, le transport maritime entre dans le champ d'application de l'article 301 de la loi climat et résilience et doit établir une feuille de route de décarbonation de ses activités sur toute la chaîne de valeur. Cette dernière intègre toutes les étapes de la vie du navire : sa conception, sa construction, son exploitation commerciale, son ravitaillement en énergie jusqu'à sa déconstruction. Cela inclut également la fourniture en combustibles décarbonés qui alimenteront progressivement les navires.

[1] https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

[2] <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/#:~:text=The%20Commission%20presented%20the%20proposal,in%20the%20fossil%20fuels%20sector>

Suite de l'article page 3.

Le RIF

Le Registre International Français

Créé par la loi du 3 mai 2005, le registre international français (RIF), registre d'immatriculation est ouvert aux navires de commerce au long cours ou au cabotage international, aux navires de plaisance à utilisation commerciale (commercial yachts) de plus de 15 mètres hors-tout* et, depuis 2016, les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche (code des transports article L5611-2).

En décembre, la flotte du Registre International Français a franchi la barre symbolique de 400 navires qui battent pavillon français !



Le guichet unique du RIF a enregistré, le 14 décembre, le méthanier "Lech Kaczyński Knutsen" livré à Knutsen LNG France après son achèvement à Ulsan (chantiers en Corée du Sud). Avec une longueur hors tout de 299 mètres et une capacité de 174 000 m3, c'est le 4ème méthanier à rejoindre le RIF en 2022. Ce navire est affrété par le groupe gazier polonais PGNiG SA.

<https://tinyurl.com/dndbf2p6>

Puis, c'est au tour du "Canopée", 1er cargo à propulsion vélique de rejoindre la flotte sous pavillon français. Ce navire de 121 mètres, propriété de JIFMAR GUYANE, sera affrété par Alizés pour transporter la fusée Ariane 6 (ArianeGroup) de l'Europe vers la Guyane ! Le "Canopée" va être équipé de quatre ailes articulées qui permettront de réduire sa consommation de carburant de 30% grâce à l'énergie du vent.

<https://tinyurl.com/pcnc4vzk>

Avec le RIF, la flotte française participe à la décarbonation du transport maritime.

London International Shipping Week 2023

Monsieur Eric Banel, Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DG AMPA) a annoncé le parrainage par le Registre international français (RIF) de cet événement. Le RIF sera le sponsor du dîner de gala le 14 septembre prochain à Londres. La LISW23 réunira les plus grands armateurs, les registres de nombreux pavillons, les finances et intermédiaires du secteur maritime.

<https://tinyurl.com/y2ms8d6v>

Suite de l'article de la page 2

Les travaux relatifs à cette feuille de route ont été lancés en juin 2022 par le Secrétariat d'Etat auprès de la Première ministre, chargé de la mer, selon une méthode permettant à l'ensemble de l'écosystème de la filière maritime, au sens large, d'y contribuer. La co-construction de cette feuille de route maritime est confiée à la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DG AMPA), qui depuis 2022 réunit dans une même administration l'ensemble des flottes (commerce, pêche et conchyliculture, nautisme et plaisance).

L'objectif du Ministère chargé de la mer est de disposer d'une feuille de route claire, robuste, ambitieuse, chiffrée et engageante pour chacun : chantiers, équipementiers, armateurs, sociétés de classification, architectes navals et bureaux d'études, mais aussi les ports et les énergéticiens.

Le périmètre de cette feuille de route a été élargi au maximum afin d'inclure le plus grand nombre de navires sur lesquels nous pouvons avoir un moyen d'action, tout en sachant que les leviers à actionner doivent être différenciés notamment selon la taille, le lieu de construction, l'activité ou sa zone d'exploitation. Pour les besoins de la concertation avec les fédérations et acteurs professionnels, sept segments de flotte ont ainsi été définis :

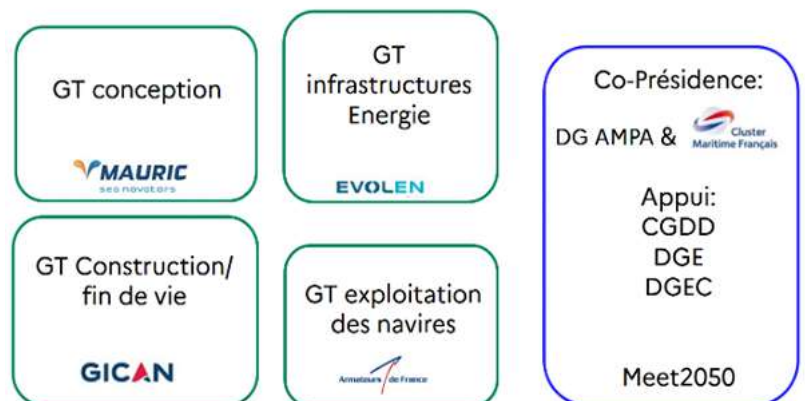
- Ferries, rouliers, navires à passagers
- Navires de croisière
- Navires de transport de marchandises (vraquiers, porte-conteneurs, pétroliers, etc.)
- Navires transporteurs de Gaz naturel liquéfié (GNL)
- Navires de service (portuaires, pilotes maritimes, offshore, câbliers, etc.)
- Navires de pêche et conchylicoles
- Nautisme et navires de plaisance

Le transport fluvial qui, par nature, est confronté à certaines problématiques similaires et fait souvent appel aux mêmes acteurs, a été associé étroitement.

C'est bien sûr l'étape de l'exploitation des navires et bateaux qui concentre la grande majorité des émissions : les travaux prennent en compte l'empreinte carbone globale des carburants alternatifs qui seront identifiés. Pour ce qui est de la construction et du recyclage, il s'agit d'inclure les enjeux d'empreinte carbone de l'outil de production et du recyclage dans une perspective de réindustrialisation et de promotion de l'économie circulaire dans les modalités de production.

Une méthode ad hoc

Depuis l'été dernier, les travaux d'élaboration de la feuille de route de décarbonation du secteur maritime s'organisent autour de quatre groupes de travail thématiques.



Description des groupes de travail menant les travaux relatifs à la feuille de route décarbonation du maritime

Chacun de ces groupes est co-piloté par un rapporteur issu de l'industrie française (GICAN, Armateurs de France, Evolen, Mauric), chargé de mettre en place le groupe et d'en animer les travaux sur la base d'un mandat qui lui a été donné, en lien étroit avec la DG AMPA.

Suite de l'article page 4



L'Hydrogène

comme solution à la décarbonation

Victorien Erussard, skipper et fondateur d'Energy Observer mise sur l'hydrogène à travers notamment sa filiale EODev qui produit des générateurs électro-hydrogène.

VE prévoit de lancer, en 2025, un nouveau navire de charge polyvalent à propulsion hydrogène et vélique de 150 mètres à zéro émission, EO2.

100 000 navires de commerce de toutes tailles, allant des ferrys de passagers de 30m de long jusqu'aux pétroliers gigantesques de plus de 450m naviguent sur les mers et l'océan. Tous ces navires représentent un poids total à vide de 2,13 milliards de tonnes, dont 43% sont des vraquiers, cargos et rouliers, tels

Energy Observer 2, et 29% des pétroliers, illustrent l'importance des produits non-transformés (minerais, acier, bois, sable, blé, grains etc.) et des carburants (pétrole et charbon) pour le commerce mondial.

Energy Observer s'est tourné vers l'hydrogène liquide - produit sans émission de CO2 - pour son futur cargo polyvalent. 1kg d'hydrogène liquide équivaut, en énergie, à 3kg de pétrole ; parmi les freins à lever pour le maritime, le volume est crucial, car l'hydrogène demande un volume 4,3 fois plus important que le diesel maritime pour son stockage. Ce cargo polyvalent du futur possèdera ainsi quatre ailes de propulsion véliques d'une surface totale de 1450m² pour réduire la consommation énergétique de 15 à 30% suivant l'angle et la force du vent.

<https://tinyurl.com/2e3f8w8h>

<https://tinyurl.com/ybrzyn57>

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**

Suite de l'article de la page 3

Le pilotage d'ensemble de la démarche est quant à lui assuré conjointement par la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture et le Cluster maritime français, avec l'appui précieux du CGDD qui accompagne d'autres feuilles de route du transport (aérien et routier). Cette double présidence du comité de pilotage est une innovation et un marqueur fort de la démarche, un gage de co-construction très apprécié des acteurs économiques.

Les préfigureurs de l'institut MEET 2050 sur la décarbonation du maritime, créé par le Cluster maritime français, contribuent eux-aussi largement à l'avancée des travaux. En particulier, leur outil de modélisation a permis de donner une idée sur les grandes masses en jeu à horizon 2030 et 2050, en matière d'investissements et de besoins en énergie décarbonée.

Bien sûr, ces travaux s'insèrent dans un paysage d'innovation, de stratégie d'entreprise ou sectorielle déjà existant, grâce notamment aux feuilles de routes technologiques du Comité stratégique de filière des industriels de la mer, aux travaux menés par le Groupement de la construction navale (GICAN) ou par les acteurs industriels ou portuaires.

Fort heureusement, de nombreuses actions ont déjà été initiées au sein de notre très dynamique filière maritime (passage au Gaz naturel liquéfié, branchement électrique des navires à quai etc), et des expérimentations sont déjà en cours sur le tout électrique, la propulsion vélique (à l'aide d'une voile ou d'un kite) ou même l'hydrogène. Loin de remettre en cause des briques déjà identifiées ou existantes – ce dont on ne peut que se réjouir- il s'agit désormais de les mettre en commun, de les prolonger et de les enrichir par une vision globale en vue d'aboutir à une stratégie nationale française en matière de décarbonation du maritime. C'est ainsi que pourront se dégager les solutions technologiques, d'usage ou de sobriété qui seront efficaces et qui s'inscriront dans une démarche de développement économique et de résilience énergétique.

Il serait bien présomptueux d'imaginer que six mois de travaux aient déjà permis de conclure la démarche. La feuille de route n'est qu'une première étape, elle définit un cap, priorise les actions à engager et organise la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse de décarbonation incluant une planification industrielle financée.

Des résultats déjà en vue

L'identification et la levée des freins structure un axe majeur du travail déjà engagé. Les travaux ont également permis d'identifier, pour mieux les circonscrire, les principales difficultés liées aux spécificités du secteur maritime et qui sont de plusieurs ordres :

- La grande diversité de la flotte, avec 7 segments de flotte sont à distinguer et à appréhender de manière différenciée et autant de conditions d'exploitation et de besoins de puissance différents ;
- Le manque de maturité de certaines technologies, notamment pour de fortes puissances (20 à 90 MWh) ou de grandes distances ;
- L'importance des investissements pour produire e-fuels (e-méthanol, e-méthane, e-ammoniac) avec en outre une concurrence avec d'autres usages, par exemple l'aérien ;
- Le manque de capacités financières pour assurer cette transition ;
- L'absence à ce jour d'un opérateur désigné au sein de la filière pour mettre en œuvre la feuille de route.

Du nautisme à la marine marchande, en passant par la pêche et l'aquaculture, le fluvial, les ports, les chantiers, les énergéticiens, la feuille de route de décarbonation du maritime fournira, sur la base des leviers identifiés, un plan d'action chiffré dont la mise en œuvre opérationnelle permettra à la France d'atteindre les objectifs à 2030 et 2050 pour ce qui incombe au maritime. Ce plan d'action général devra ensuite être précisé et décliné par segment de flotte, afin que la pertinence de chaque levier et moyen d'action soit étudiée selon le type de navire considéré.

Les travaux menés ont d'ores et déjà permis d'identifier et de partager au sein de la filière les principaux leviers actionnables, notamment technologiques, pour atteindre les objectifs de décarbonation. Les principales pistes concernent l'efficacité énergétique des navires (citons l'optimisation des coques lors de la conception pour réduire la consommation énergétique du navire à la mer), les énergies et les infrastructures (énergie fossile moins carbonée comme le GNL, e-carburants comme l'hydrogène et ses dérivés, capture et utilisation de CO2, ou encore la propulsion vélique), l'exploitation du navire (efficacité opérationnelle et sobriété par un pilotage fin de la consommation). L'écoconception, dont l'impact sur le bilan de gaz à effet de serre (GES) du navire peut être significatif selon le type de navire a également été considérée, est également identifiée pour prendre en compte les processus de fabrication et de déconstruction.

Suite de l'article page 5.

La nouvelle déclaration en douane

Après plus de 35 ans d'utilisation par l'ensemble des opérateurs du commerce international, la DAU va évoluer.

Ce document incontournable de toute opération d'importation ou d'exportation, servait de base à l'accomplissement des formalités douanières dans l'Union européenne mais aussi en Suisse, en Norvège, au Liechtenstein et en Islande.



Avec le lancement de DELTA Import-Export, le format du DAU évolue pour répondre aux exigences du Code des Douanes de l'Union en matière de dématérialisation des formalités douanières. Les 56 cases du DAU cèdent la place à un jeu de données informatiques, qui constitueront la nouvelle déclaration en douane.

Vous trouverez dans les liens suivants la description, les objectifs et la structure de la nouvelle DAU, ainsi qu'une annexe décrivant les données par thématiques.

Liens utiles :

- La fiche thématique sur la nouvelle déclaration en douane.

<https://tinyurl.com/33dzuy65>

- Le guide descriptif de la nouvelle déclaration en douane.

<https://tinyurl.com/9f7h35kh>

Le dossier comprend la refonte import-export et s'y préparer.

<https://tinyurl.com/bp9nsrs9>

Publié au JOUE du 9 décembre 2022, le règlement 2022/2339 fixe le cadre de l'environnement de guichet unique pour les douanes pour un système intégré informatiquement des formalités douanières et non douanières et modifie en conséquence le Code des douanes de l'Union (CDU)

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

Le tout au service d'une politique prioritaire du Gouvernement (PPG) visant la neutralité carbone

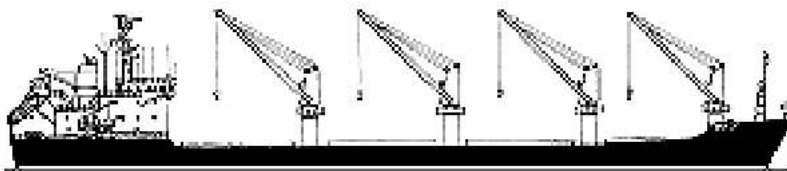
A l'heure où la filière maritime construit sa feuille de route, sous le pilotage expert du Cluster maritime français et de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, l'autorité publique a choisi de faire de la décarbonation et du verdissement des navires une politique prioritaire du Gouvernement^[1].

Cette reconnaissance, au plus haut niveau de l'Etat, marque un tournant dans la conduite de cette politique publique car elle implique la mobilisation de tous les moyens à la disposition de l'autorité publique, au niveau national et en région, sur le plan réglementaire mais également financier.

Ainsi, la feuille de route décarbonation, qui sera présentée en février 2023, s'efforce de définir des trajectoires crédibles, partagées par l'industrie, les ports et les services maritimes français. Elle constituera le socle d'une véritable planification nationale à moyen et long terme, une planification ambitieuse, pertinente et adaptée aux enjeux, en vue d'aboutir aux objectifs définis de décarbonation pour 2030 et 2050.

La décarbonation, en tant que levier majeur de transformation et de compétitivité, constitue une formidable opportunité pour notre industrie, pour nos ports et pour le pavillon français. Loin d'être attentiste, le monde maritime français est d'ores et déjà au rendez-vous de cet énorme défi. Ses acteurs économiques et son administration sont mobilisés pour atteindre un objectif de neutralité carbone qui, au cœur de notre projet de société, constituera pour nos flottes l'enjeu majeur du XXI^{ème} siècle.

^[1] La Première ministre a annoncé le 19 septembre dernier le lancement de soixante politiques prioritaires du Gouvernement à réaliser d'ici 2027, sous pilotage interministériel.



Qu'attendons-nous pour passer au fluvial ?

Ils sont dix chefs d'entreprises ou d'établissement à s'engager à travers une tribune pour défendre les atouts du transport fluvial.

La résilience climatique et la maîtrise de nos besoins en énergie constituant les plus grands défis pour notre société, le recours dès que possible à des transports plus verts devient une priorité absolue, notamment pour le secteur industriel dont les besoins sont immenses. Le pays possède les plus grands réseaux ferroviaires et fluviaux d'Europe et, dès lors, les meilleures bases pour recourir aux transports massifiés (fluvial et ferroviaire) qui sont plus écologiques et plus performants sur le plan énergétique. Les signataires concluent que « faire le choix du fluvial, c'est aujourd'hui faire le choix de la raison, le choix d'une logistique durable, attractive et résiliente ». C'est contribuer à ce que l'économie française relève les défis écologique, climatique et énergétique auxquels elle est confrontée.

<https://tinyurl.com/yvac9ypx>

<https://tinyurl.com/3xpzry6>

<https://tinyurl.com/fjnz5b6v>

Sanctions

Quatre croisiéristes condamnés à payer plus de 450 millions de dollars pour leurs escales à Cuba.

Les Etats-Unis appliquent depuis 1962 un embargo économique contre l'île, mais le président démocrate Barack Obama l'avait assoupli, autorisant en 2016 les croisiéristes à faire escale à Cuba, une décision annulée ensuite par son successeur républicain Donald Trump.

Le jugement ne se base toutefois pas sur cet embargo, mais sur des pans d'une loi de 1996 restés lettre morte jusque-là.

<https://tinyurl.com/bddb3y3v>



Les croisiéristes Carnival, MSC SA, Royal Caribbean et Norwegian doivent verser 109 millions de dollars chacune. [Pau BARRENA / AFP]

L'indice énergétique des navires

L'indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI) est un nouvel indice de l'OMI permettant d'évaluer l'efficacité énergétique et l'impact environnemental des navires déjà mis en service. L'objectif de l'OMI est de réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires. L'EEXI est une mesure liée à la conception technique d'un navire. Les navires doivent obtenir l'approbation EEXI une fois dans leur vie, au plus tard lors de la première visite périodique en 2023.

La valeur EEXI requise est déterminée par le type de navire, la capacité du navire et le principe de propulsion, et correspond à la valeur EEXI maximale acceptable.

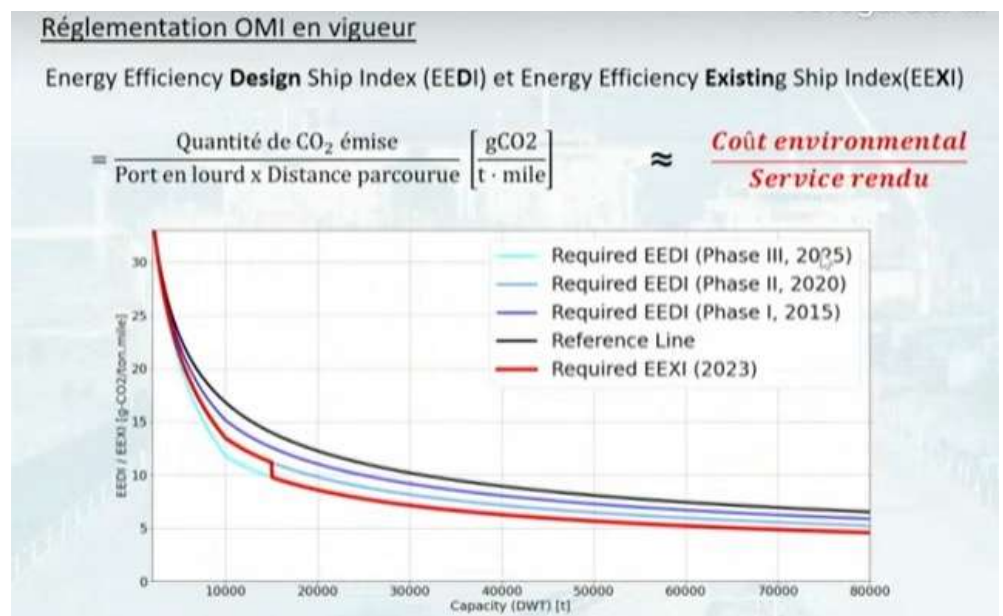
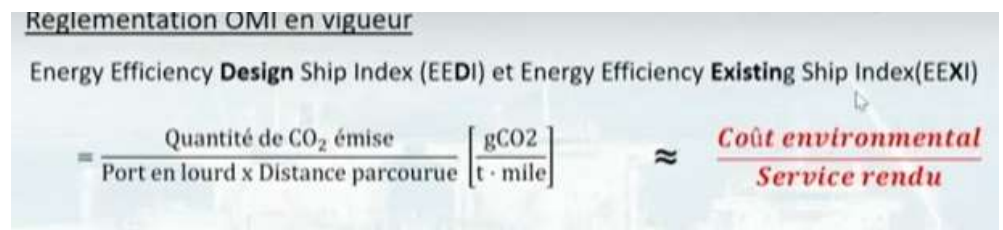
L'IEEE atteint doit être calculé pour chaque navire qui tombe sous le coup de la réglementation.

La vérification de la conformité de l'IEEE et du dossier technique du navire aux exigences doit avoir lieu lors de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement après le 1er janvier 2023. Cette visite fait partie du champ d'application de la visite IAPP, et la conformité est documentée par la délivrance du certificat EEXI. Selon les exigences de l'annexe VI de la Convention MARPOL, après 2023, l'indice sera obligatoire pour tous les navires d'un tonnage supérieur à 400 GT.

Si vous souhaitez démontrer une conformité précoce, une déclaration volontaire peut être émise afin d'obtenir une conformité précoce.

Cet indice est distinct des indices EEDI et EEOI.

Réglementation OMI en vigueur : Energy Efficiency Design Ship Index (EEDI) et Energy Efficiency Existing Ship Index(EEXI)



(Schémas Géogas Maritime - Conférence Académie de Marine

<https://youtu.be/0AFpMg3ZBfU>

<https://tinyurl.com/4pmsnj59>

Contrôle des navires étrangers par l'Etat du port

Les navires étrangers faisant escale dans les ports français sont régulièrement contrôlés par les inspecteurs français de l'Etat du Port. Ces derniers vérifient que les navires sont bien conformes aux normes découlant des conventions internationales applicables en matière de protection de l'environnement marin (convention MARPOL), de sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et de conditions de vie et de travail des gens de mer (convention MLC).

Le 7 novembre dernier, des inspecteurs du Centre de Sécurité des Navires de la Direction de la Direction Inter-régionale de la mer Manche Est-Mer du Nord ont procédé au contrôle du car-ferry chypriote « *Isle of Inisheer* », exploité par la compagnie Irish Ferries sur la ligne transmanche Calais-Douvres. Les inspecteurs ont examiné les aspects relatifs au standard et à la familiarisation de l'équipage aux procédures de sauvetage et de lutte contre d'incendie. Ils ont également pu s'entretenir de manière individuelle et confidentielle avec plusieurs membres d'équipage au sujet de leurs conditions de travail et du respect des normes internationales en la matière.

À l'issue de l'inspection, 9 déficiences ont été relevées et devront être rectifiées dans des délais inférieurs à 15 jours.

« Les inspecteurs ont examiné les aspects relatifs au standard et à la familiarisation de l'équipage aux procédures de sauvetage et de lutte contre les incendies. Ils ont également pu s'entretenir de manière individuelle et confidentielle avec plusieurs membres d'équipage au sujet de leurs conditions de travail et du respect des normes internationales en la matière. »



<https://tinyurl.com/kszj8z5b>



How does a ship turns in water ?

<https://tinyurl.com/4sfxx67r>



L'HERMIONE

A la fin du XVIIIème siècle, la France est à la tête d'une flotte puissante, capable de rivaliser avec la Royal Navy. Etouffés par les taxes et le monopole de l'Angleterre, les colons américains se révoltent. Une armée américaine se constitue sous les ordres de Georges Washington en 1775. La révolte des treize colonies américaines donne l'occasion à la marine française de prendre sa revanche.

1/ Sa construction en 1778

C'est sur le navire Hermione, construit à l'arsenal de Rochefort, en décembre 1778, que Gilbert Motier, Marquis de La Fayette arriva en Amérique pour aider la lutte pour l'indépendance. Cette frégate est de la classe Concorde

2/ Sa campagne secrète aux Etats-Unis

Sur ordre du roi Louis XVI, la Marquis de La Fayette embarque jusqu'à Boston dans le but d'annoncer le soutien financier et militaire aux insurgent américains. Puis en juillet 1780, cinq mille cent hommes du corps expéditionnaire du comte de Rochambeau envoyé par Louis XVI depuis Brest, pour soutenir la révolte. En juin 1780, à Long Island, l'Hermione combat quatre navires anglais pendant une heure et demie à feu continu.

En mai 1781, le Congrès américain et le Conseil d'Etat du Pennsylvanie sont reçus sur l'Hermione, en présence du Marquis de La Fayette et Samuel Huntington, président du Congrès. Cette réception marque un symbole fort de l'amitié entre les deux nations.

Après d'autres batailles navales, à Louisbourg en juillet 1781, puis à Yorktown en septembre-octobre 1781, Lord Cornwallis se rend après 21 jours de combat. La victoire de Yorktown a pour conséquence le Traité de Versailles qui sera signé en 1783, et l'indépendance des treize colonies britanniques, qui deviennent les Etats-Unis d'Amérique.

3/ Sa campagne dans l'Océan Indien

En septembre 1782, l'Hermione part avec un nouveau commandant, le lieutenant de vaisseau Du Pérou, vers le golfe du Bengale et les côtes de l'Inde. Elle doit rejoindre les forces de l'amiral Suffren qui lutte sur un front secondaire de la guerre d'Amérique; quelques jours après son importante victoire à Gondelour, elle rejoint la flotte de Suffren le 14 juillet 1783.

La Paix étant signée en 1783, l'Hermione est de retour à Rochefort en février 1784, après des escales à l'île de France et à l'île Bourbon en octobre 1783.

Après sa campagne, l'Hermione reste à Rochefort pendant quelques années. Des travaux de restauration sont entrepris en raison des dégâts résultant des combats.

Elle reprendra du service face à la menace de l'Angleterre qui entre en guerre en février 1793 mais aussi face à la révolte des Vendéens, sous le commandement capitaine de vaisseau Pierre Martin.

Elle connaîtra un destin tragique en s'échouant, en 1793, sur le plateau du Four au large du Croisic après une ultime mission sous les ordres de la jeune République Française.

<https://tinyurl.com/3chje7zm>



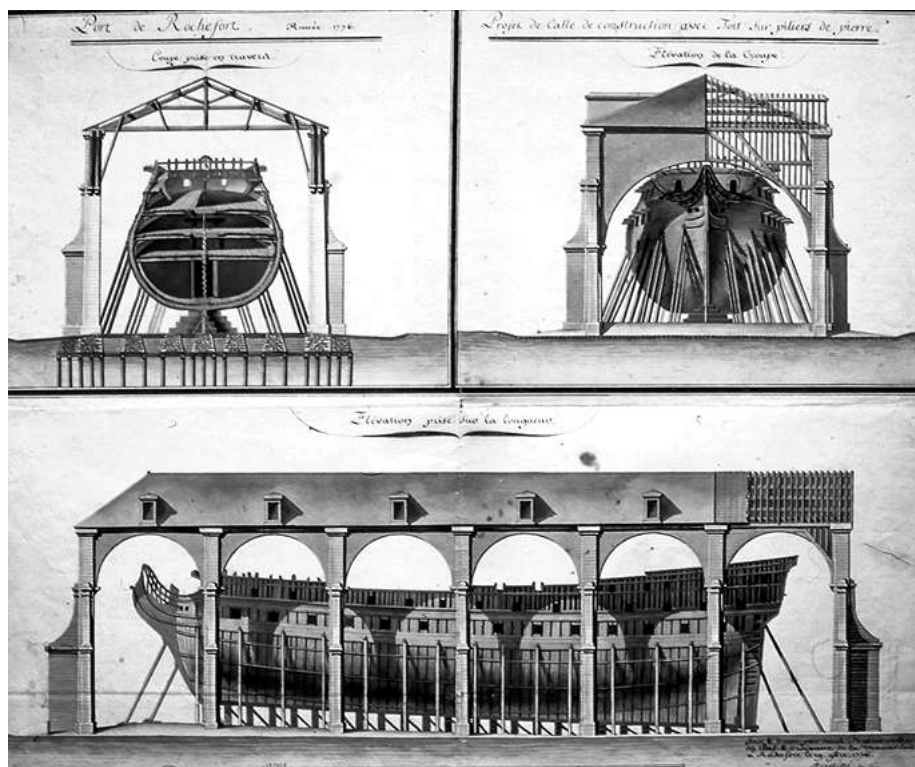
Fluvial

Porté par VNF et l'ADEME avec, c'est une première, l'ensemble de la chaîne logistique : Chargeurs AUTF, Commissionnaires de transports TLF, gestionnaires de réseaux de transports massifiés VNF UTP, Transporteurs E2F - FNTR - OTRE - Cluster Maritime Français, ce programme permet de financer :

- les différentes étapes du basculement d'une chaîne logistique en 100 % routier vers un transport combiné incluant le fleuve et/ou le fer, donc émettant moins de CO2.
- Les efforts des flottes pour aller encore plus loin dans le verdissement de leur motorisation.

Madame Agnès Pannier-Runacher a validé, le 22 décembre, la convention de financement par l'Etat, à hauteur de 38M€ sur 3 ans? Un coup d'accélérateur pour toute la filière en faveur de la transition écologique.

<https://tinyurl.com/yamm7x8v>



4/ Sa reconstruction:

A partir de 1997, l'Association Hermione-La Fayette - dont le président fondateur est Erik Orsenna - a lancé la reconstruction de cette frégate à Rochefort. Découvrez son histoire.

<https://tinyurl.com/3nsf8cv4>

5/ départ 235 ans plus tard

Après des essais en mer, la nouvelle Hermione est partie en mer avec, à son bord, un équipage composé de marins professionnels et de "matelots civils", dont 30% sont des femmes.

<https://tinyurl.com/4bzm7yb2>

Les paroles de La Fayette furent rappelées: « Pour que vive la liberté, il faudra toujours que des hommes se lèvent et secouent l'indifférence ou la résignation ».

Nous vous invitons à écouter le podcast et voir la vidéo :

<https://tinyurl.com/5c43zcwe>



© Association Hermione - La Fayette / Nicolas Chambon, 2021

Un nouvel armateur français

Orion global transport France est un nouvel armement français de méthaniers. Des investisseurs, conseillés par la banque américaine J.P. Morgan, ont créé en France un nouvel armement destiné à l'exploitation de navires méthaniers.

La société française Orion global transport France, est constituée d'une équipe de sept personnes, autour de Loïc Aballea, et vise le pavillon français dans les mois qui viennent.

<https://tinyurl.com/3fsrp9rh>



L'« Orion Sea » est l'un des trois premiers méthaniers gérés à Paris.
Photo : Roman Smirnovs/Marine traffic

Pour s'abonner GRATUITEMENT
à la lettre d'information électronique
la Gazette de la Chambre
Contacter le Secrétariat de la
Chambre :



27 septembre Marine & Océans : Le Conseil de l'Europe appelle les États membres à reconnaître le droit à un environnement propre, sain et durable.

7 octobre Le marin : La coalition des chargeurs, qui a déjà choisi Zéphyr & Borée pour deux projets de lignes à la voile à l'échéance 2025, travaille sur trois nouveaux appels d'offres pour trois autres lignes.

20 octobre Journal de la Marine marchande : Un nombre record de commandes de navires neufs avec des carburants alternatifs a été enregistré de janvier à septembre. Pas moins de 59 % (en EVP) et 33 % (en unités) de tous les nouveaux contrats de construction ont été passés avec des alternatives aux combustibles fossiles.

21 octobre Journal de la Marine marchande : Le régime des sanctions amène les assureurs à remettre à plat les activités en Russie.

24 octobre. Journal de la Marine marchande : Le port néerlandais a traité à l'issue des neuf premiers mois de l'année peu ou prou le même volume de marchandises, de l'ordre de 350 Mt, qu'il y a un an à la même période. Mais cette apparente stabilité masque un chamboulement dans les affaires portuaires. Le charbon et le GNL y règnent sans conteste. Le conteneur est résolument passé en territoire négatif.

24 octobre Infomer : Jaccar vend son activité gaz « Greenship Gas » au géant canadien Seapeak pour 700 millions de dollars.

25 octobre Journal de la Marine marchande : Décarbonation, l'ICS veut récompenser les vertueux.

26 octobre Journal de la Marine marchande : Le commissionnaire suisse de transport, Khüne et Nagel, a vu son bénéfice net pour la période de janvier à fin septembre bondir de 73 % sur un an, à 2,3 Md\$ tandis que son chiffre d'affaires s'est envolé de 40 %, à 30,6 Md€.

28 octobre La Tribune de l'assurance : Le leader français de la gestion des risques et des assurances des entreprises Diot-Siaci prend coup sur coup les rênes des programmes d'assurance de deux fleurons économiques nationaux, l'armateur CMA CGM et le groupe pharmaceutique Ipsen.

3 novembre Journal de la Marine marchande :

CII : les armateurs démontrent l'absurdité du système de calcul. Alors que les deux normes EEXI et CII ont été introduites le 1er novembre dans la Convention Marpol en vue d'une application au 1er janvier 2023, les réactions s'enchaînent depuis que MSC a pris la parole pour épingler les défauts du système. Le navire le moins performant selon le règlement CII est un navire immobile au port, n'émettant pratiquement pas de CO₂, fait observer le leader de la ligne régulière.

11 novembre Hellenic Shipping news : La Chine a construit plus de 100 ports en Afrique.

11 novembre Business news : Le Dr Ann Fenech parle de son nouveau rôle de présidente de COMITE MARITIME INTERNATIONAL. Elle est non seulement la première Maltaise à occuper ce rôle, mais aussi la première femme présidente.

12 novembre Journal de la Marine marchande : Dans un document réalisé par les conseillers au commerce extérieur et le Cluster Maritime Français, en association avec le Medef International, les enjeux de souveraineté sont balayés dans toutes les composantes clés du transport maritime (marine marchande et de défense, construction navale civile et militaire, desserte maritime ultramarine, ressources en métaux stratégiques, indépendance énergétique...). Un prêt-à-penser la souveraineté.. avec une flotte stratégique !

18 novembre Le Marin : L'enquête publique sur le projet d'accès fluvial direct à Port 2000 se tiendra (enfin) du 1 décembre 2022 au 16 janvier 2023. C'est une étape importante dans la réalisation par Haropa Port de cette infrastructure qui permettra de relier la darse où se trouve la majeure partie de l'activité conteneur avec le réseau fluvial existant (incluant Rouen et Paris mais pas seulement) sans passer par la mer.

22 novembre Courrier International : La quantité de drogue interceptée, au Port d'Anvers, augmente au point que les capacités d'incinération sont dépassées. Ce qui pose un problème de sécurité pour la marchandise stockée qui vaut plusieurs millions d'euros.

23 novembre Journal de la Marine marchande : Pour la Cnuced, des investissements s'imposent pour affronter les futures crises. Et appelle notamment à plus de contrôle des taux de prêt et de régulation de l'intégration verticale du secteur.

28 novembre Le Marin: Hervé Berville, secrétaire d'État à la mer prépare une charte sociale sur le "transmanche ».

9 décembre Journal de la Marine marchande : Les échanges frigorifiques ont représenté un volume de 173,9 Mt en 2021. Après de nombreuses années, où ils voyaient leur fret siphonner par les porte-conteneurs, les navires conventionnels ont retrouvé de l'aplomb l'an dernier à la faveur de la désorganisation de la ligne régulière. Les taux devraient rebondir en 2023.

23 décembre Ouest France : Le « Santoña » a rejoint la flotte de Brittany Ferries et sera opérationnel au printemps 2023 sur les lignes Portsmouth Cherbourg et Grande-Bretagne Espagne.

LE PRESTIGE : 20 ANS DÉJÀ

Le 13 novembre 2002, le pétrolier à simple coque Prestige, en avarie au large des côtes de Galice, demande une évacuation d'urgence de son équipage. Une tentative de sauvetage parvient à éviter l'échouement du navire, mais pas sa cassure en deux et son naufrage par plus de 3000 m de fond. Cela provoque la troisième grande marée noire vécue par la Galice, après celles de l'Urquiola (1976) et de l'Aegean Sea (1992). C'est en même temps, la troisième marée noire par du fioul lourd dans les eaux européennes en moins de 4 ans, après celles de l'Erika (1999) et du Baltic Carrier (2001).

Un article passionnant du Cèdre retrace l'accident :

<https://tinyurl.com/2p8f3raj>

Une brève vidéo qui vous permettra d'en apprendre davantage sur le naufrage du Prestige et la marée noire qui s'en était suivie.

<https://tinyurl.com/2p867zjw>



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.

Arbitrage

CA Paris, Ch 16 pôle 5, 15 févr. 2022, n° 21/16356, Sté Gort,

Est déclaré irrecevable l'appel-nullité au motif qu'en se déclarant incompétent le juge d'appui n'avait pas commis d'excès de pouvoir négatif dès lors qu'il s'agissait d'un arbitrage administré par un centre d'arbitrage.

Cass. Civ. 1ère, 23 mars 2022, n° 17-17.981, Belokon,

La reconnaissance ou l'exécution de la sentence, qui aurait pour effet de faire bénéficier M. Belokon du produit d'activités délictueuses, violait de manière caractérisée l'ordre public international, de sorte qu'il y avait lieu d'en prononcer l'annulation.

Cass. Civ. 1ère, 7 septembre 2022, n° 20-22-118 Sorelec/ Etat de Lybie

Le respect de l'ordre public international de fond ne peut être conditionné par l'attitude d'une partie devant l'arbitre.

La Cour d'appel, devant laquelle il était allégué que l'exécution de la sentence avait pour effet de permettre à l'exposante de retirer les bénéfices d'un protocole transactionnel obtenu par corruption, n'était pas tenue de procéder à la recherche inopérante selon laquelle l'Etat défendeur aurait fait preuve de déloyauté en n'invoquant pas ce grief devant les arbitres, de sorte qu'elle a légalement justifié sa décision de ce chef.

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**



JURISPRUDENCE

Assurances

CA Paris 21 dec 2022,

La Cour d'Appel de Paris rappelle les principes et les règles de la subrogation en matière d'assurance.

Dès lors que la subrogation dont se prévaut la compagnie X est contestée, il lui appartient de prouver son existence, et ainsi, sa qualité et son intérêt à agir.

Si la subrogation légale au sens de l'article L121-12 du code des assurances suppose l'existence d'un paiement effectué par l'assureur, ainsi que la preuve de ce que le paiement a été effectué non à titre d'assurance, l'existence d'un paiement effectué au titre d'une obligation de garantie n'existe pas pour la subrogation conventionnelle prévue à l'article 1250 ancien devenu 1346-1 du Code civil.

Il résulte de ces éléments qu'à défaut de justifier des caractéristiques essentielles du contrat à laquelle a adhéré M. (E), la compagnie X n'établit pas son intérêt sur le fondement de la subrogation légale au titre dudit contrat.

La subrogation est conventionnelle lorsque le créancier recevant son paiement d'une tierce personne la subroge dans ses droits, actions, privilèges ou hypothèques contre le débiteur; cette subrogation doit être expresse et faite en même temps que le paiement.

La Cour considère que les termes employés s'ils établissent que le créancier a reçu un paiement de l'assureur, n'expriment pas sa volonté expresse de subroger la compagnie X dans leurs droits et actions.

Pour ces motifs, à défaut de subrogations expresse, la compagnie X n'établit pas son intérêt à agir au titre de la subrogation conventionnelle.

Clause compromissoire

En vertu d'une règle matérielle du droit de l'arbitrage international, la clause compromissoire est indépendante juridiquement du contrat principal qui la contient directement ou par référence et son existence et son efficacité s'apprécient, sous réserve des règles impératives du droit français et de l'ordre public international, d'après la commune volonté des parties, sans qu'il soit nécessaire de se référer à une loi étatique, à moins que les parties aient expressément soumis la validité et les effets de la convention d'arbitrage elle-même à une telle loi.

Justifie légalement sa décision d'apprécier l'existence et l'efficacité d'une convention d'arbitrage au regard des règles matérielles du droit français en matière d'arbitrage international une cour d'appel qui retient souverainement, d'une part, que le choix du droit anglais comme loi régissant les contrats, ainsi que la stipulation selon laquelle il était interdit aux arbitres d'appliquer des règles qui contrediraient les contrats, ne suffisaient pas à établir la commune volonté des parties de soumettre l'efficacité de la convention d'arbitrage au droit anglais, par dérogation aux règles matérielles du siège de l'arbitrage expressément désigné par les contrats, d'autre part, que n'était pas rapportée la preuve de circonstances de nature à établir de manière non équivoque la volonté commune des parties de désigner le droit anglais comme régissant l'efficacité, le transfert ou l'extension de la clause compromissoire.

Cass. 1ère civ. 28 sept 2022 - pourvoi n° 20-20.260.

<https://tinyurl.com/3xsfdp9>

In hoc signo vinces : « par ce signe tu vaincras ».

C'est une célèbre expression latine qui date de l'empereur romain Constantin : en 312, lors de la bataille du pont Milvius, ce dernier aurait eu une vision : cette expression lui serait mystérieusement apparue dans le ciel accompagnée du chrisme (croix

a six branches).



Printemps 2003
Numéro 1



Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

**Dans ce numéro
de la Gazette :**

L'éditorial de
François Arradon
(p.1)

La jurisprudence
des tribunaux de
l'ordre judiciaire et
la jurisprudence
arbitrale en matière
d'action des
assureurs facultés
contre le
transporteur (p.2)
P. Bonassies

Revue de presse
(p.4)

Conteneurs à la
mer ! (p.5)
J.-Y. Grondin

Sur le web :
L'accident du
'Prestige' et la
pollution par les
hydrocarbures (p.7)

L'actualité de la
Chambre (p.8)



*« Apices juris non
sunt jura »*



Vues sur mer

Editorial par François Arradon - Président de la CAMP

Pourquoi publier une "GAZETTE" ?

Créée en 1966, notre Chambre bénéficie aujourd'hui de la confiance d'un très grand nombre de professionnels de la mer. Grâce à vous, les questions soumises à l'appréciation des arbitres de la Chambre sont de plus en plus diverses et ont non seulement trait à l'interprétation des clauses de chartes-parties ou de connaissements mais à la résolution de toutes sortes de difficultés nées aussi bien à l'occasion d'une assistance, qu'à une livraison de combustible, à propos d'un contrat de construction de navire ou d'une avarie de manutention.

Il est donc indispensable que ceux qui choisissent notre juridiction aient une connaissance précise du fonctionnement de la Chambre et de sa jurisprudence. Mes prédécesseurs avaient depuis longtemps identifié ce besoin en décidant de faire publier dans la presse maritime française et étrangère (BIMCO) les résumés des sentences rendues.

Il nous est apparu aujourd'hui possible depuis que chacun dispose d'une adresse électronique de moderniser sans frais excessifs notre communication, de la rendre plus attrayante tout en vous offrant une contribution plus complète à la vie de l'arbitrage.

Vous trouverez donc dans chaque numéro de la Gazette, si vous décidez de "cliquer" sur le lien dans l'avis de parution que nous vous adresserons à intervalles réguliers :

- un article de fond ayant trait à l'arbitrage,
- un avis d'expert sur une question d'actualité,
- les résumés de sentences,
- une courte revue de presse,
- les nouvelles du Web maritime.

Qui mieux que notre vice-président, le professeur Pierre BONASSIES pouvait par son talent, clairement afficher notre ambition de qualité ! Qu'il soit donc ici remercié d'avoir accepté de lancer notre gazette.

Bien entendu, notre souhait est de faire de cette publication un outil de communications entre nous. Vos idées, suggestions et bien sûr critiques seront les bienvenues.

Nous espérons que la Gazette permettra de renforcer "l'esprit de l'arbitrage" qui permet aux professionnels de faire régler par des arbitres choisis par eux, leurs différends, tout en préservant leurs relations futures.

Les sentences récentes

N° 1069 : (Second degré) Lettre de garantie du P&I donnant compétence à la CAMP - Transport de conteneurs de noix de cajou sous connaissement incorporant les Conventions de Bruxelles 1924 et Londres 1976 - Transbordement - Naufrage du navire feeder - Perte des conteneurs - Qualité et intérêt à agir - Droit applicable - Montant du préjudice -

Possibilité de limitation de responsabilité pour l'affréteur d'espace

N° 1070 : (Second degré) : Booking note - charte-partie au voyage - ETA - Délai d'arrivée important - Saisine d'une juridiction étatique - Clause compromissoire - Prescription suspendue (oui) - Nature de l'obligation née de l'ETA