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 61 - Printemps 2023**

◉Éditorial *Ph. Delebecque* Page 1

◉ L'expertise amiable *C. Delaubier* Pages 2 à 5

◉Le contrôle des câbles sous-marins Page 6

◉ Web maritime Page 7

◉ Revue de presse Page 8 & 9

◉ Actualités Page 10

" Semper Fidelis"

Quelques leçons de droit social maritime

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Les questions sociales permettent de mettre à l'épreuve de belles et profondes notions de droit international privé et de mesurer, si besoin était, l'importance de la règle de droit qui, en l'occurrence, poursuit des finalités protectrices.

Dans l'UE, en application du règlement Rome I sur la loi applicable aux obligations contractuelles, la loi appelée à régir le contrat de travail est la loi choisie par les parties, mais cette élection ne peut priver l'intéressé de la protection résultant de la loi qui aurait été applicable en l'absence de choix (art. 5). Autrement dit, si la loi choisie est un loi étrangère, le salarié qui a été embauché en France ou encore et surtout qui travaille en France, ne peut être privé de la protection que lui accorde la loi française, ce qui conduit à comparer la loi étrangère et la loi française et donc à retenir souvent, mais pas nécessairement, la compétence de la loi française. Dans le monde maritime, ces solutions sont fréquemment mises en musique, notamment à la fin de la saison estivale lorsque le propriétaire d'un beau navire de plaisance décide de se séparer de son équipage.

Mais il y a plus : le droit de l'UE, en effet, n'est pas toujours applicable et ne l'est plus (avec toutefois certaines réserves sur lesquelles nous reviendrons) au Royaume Uni. Ce qui repose la question de la protection des salariés au travers de la loi applicable, comme on a pu s'en rendre compte dans le trafic transmanche où certaines compagnies, en concurrence avec les compagnies françaises, n'avaient pas hésité à recruter des marins dont les contrats renvoyaient à une loi étrangère beaucoup moins favorable ou équilibrée que ne l'est la loi française. D'où des réactions bien compréhensibles et la fameuse proposition de loi contre le dumping social dans le trafic en cause. Il est prévu que la loi française s'applique aux contrats de travail des salariés affectés sur les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français (lignes appelées à être déterminées par décret) et ce, « quelle que soit la loi applicable à ces contrats » (cf. ce qui serait le nouvel article L. 5591-2 du code des transports). D'aucuns pourraient se demander comment il est possible d'appliquer la loi française à des salariés soumis à une loi étrangère. Sans doute, mais dans notre ordre juridique une loi étrangère, normalement applicable à un contrat, peut être écartée par la loi française, qui, dans ces conditions, est d'application immédiate. Encore faut-il cependant que cette loi soit une loi dite « de police ». Le Code civil lui même le précise, puisque les lois d'hygiène et de sécurité obligent tous ceux qui habitent le territoire français (art. 3). Le règlement européen Rome I le dit également, en visant les lois dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics (art. 9). Il appartient à la jurisprudence de cerner cette dernière notion, ce qui ne va pas toujours de soi (cf. les hésitations à propos du fameux art. L. 442-6 C. com. sur la rupture des relations contractuelles établies, texte auquel de nombreux opérateurs maritimes sont confrontés). Le législateur, de son côté, peut qualifier tel ou tel texte porteur de valeurs tenues pour essentielles sur le plan économique et/ou social comme étant une loi de police. C'est ce que fait la proposition de loi considérée, dont il faut souligner, car cela est rare dans l'actuelle législature, le caractère consensuel chez les parlementaires.

Il reste que le texte ne dit rien sur le traitement des litiges. On observera cependant que si le contrat a une dimension internationale et contient une clause d'arbitrage, cette clause ne pourra sans doute pas être opposée au marin qui préfèrerait saisir le tribunal étatique normalement compétent. Toutefois, rien ne s'opposerait à ce que celui-ci se prévale d'une telle clause, si telle est sa préférence. C'est précisément ce qui ressort d'une sentence récente de la CAMP dont le recours en annulation a été rejeté par la cour d'appel de Paris (CA Paris 8 nov. 2022, n° 21/08448). Ainsi, la voie est-elle ouverte aux marins dont le contrat contient un élément d'extranéité pour aller, s'ils le souhaitent, en arbitrage. Cette voie leur donne l'assurance d'être jugés par des professionnels du monde maritime avec toute la confidentialité qui s'impose, le ou les arbitres saisis étant naturellement tenus de respecter toutes les lois de police qu'ils estimeraient légitimement applicables à la situation litigieuse.

ARMATEURS DE FRANCE

L'Assemblée générale d'Armateurs de France vient d'élire Edouard Louis-Dreyfus à la présidence de l'organisation professionnelle pour un mandat de deux ans.

Il succède à Jean-Emmnauel Sauvée qui, durant trois années, a placé au coeur de ses actions le renforcement des compagnies françaises et le maintien d'une flotte jeune et diversifiée, tout en oeuvrant sur les questions environnementales, sociales, sociétales et sécuritaires.

https://tinyurl.com/4z4sra57

Sinay met le cap sur le Big Data marin

La société caennaise Sinay vient de fêter ses 10 ans. Le bureau d'études spécialisé dans le domaine de l'acoustique sous-marine a mis au point une plateforme de Big Data qui collecte des informations en temps réel sur l'environnement marin et littoral.

La plateforme se nomme AIMS.

https://tinyurl.com/3h7nwcr2

https://tinyurl.com/fv8x8r92

L'expertise amiable (1)

Clara Delaubier

Docteur en Droit Maritime

(1) Titre de la thèse de Clara Delaubier soutenue à l'Université de Paris I, le 9 février 2022, devant un jury constitué de Cyril Bloch, Philippe Delebecque, Gaël Piette et Jean-Louis Barral.

Nous remercions chaleureusement Madame Delaubier d'avoir bien voulu présenter à nos lecteurs sa thèse. Il n'y a là qu'un très bref résumé qui évoque déjà tout l'intérêt de l'étude. Nous ne pouvons qu'inviter nos lecteurs à prendre connaissance de cette brillante et passionnante thèse, laquelle va être très prochainement publiée.

L'utilisation usuelle de l'expertise maritime amiable témoigne de son efficacité et, en l'absence de cadre législatif ou professionnel général, la pratique a créé ce domaine et en a affiné les contours précisément pour qu'elle puisse utilement être utilisée à titre de preuve. Dans la thèse, il est démontré que l'efficacité de l'expertise maritime amiable marche sur deux pieds. Le premier vecteur de l'efficacité de l'expertise amiable résulte du choix d'un expert fiable qui s'appuie sur des critères liés à l'expert, auxquels les praticiens se réfèrent lors de la procédure du choix de l'expert. L'efficacité est, ensuite, fondée sur la conduite de l'expertise elle-même et tient alors à la mise en œuvre concrète de la recherche de la vérité et, dans une moindre mesure, au caractère contradictoire de l'expertise.

Toutefois, il ne s'agit pas ici de reprendre l'intégralité des points développés dans la thèse. Nous aimerions plutôt revenir sur les sujets qui présentent un intérêt pratique, à savoir, d'une part, l'indépendance de l'expertise et, d'autre part, la valeur probatoire de l'expertise.

A titre liminaire, il convient d'apporter une précision sémantique sur le terme « amiable ».

L'expertise amiable suppose un accord commun entre les parties, elle est donc, en matière d'assurance maritime (facultés notamment), généralement bilatérale car elle est décidée conjointement entre deux parties. Elle n'est donc pas *a priori* unilatérale bien qu'elle puisse être qualifiée, à juste titre, d'officieuse lorsque que ce terme est synonyme de non-judiciaire.

Toutefois, le rapport d'expertise amiable peut également être exploité dans un cadre distinct, généralement relatif au recours en responsabilité à la suite du sinistre ayant justifié le versement d'une indemnisation assurantielle. Or, l'expertise amiable peut devenir unilatérale vis-à-vis des tiers à la relation d'assurance, si ces derniers n'ont pas participé à l'organisation et à la réalisation de l'expertise maritime, ni n'y ont été impliqués.

Dans un premier temps, nous aimerions vous exposer certaines clefs d'analyse s'agissant de l'indépendance et de la compétence de l'expert ainsi que les liens ténus qui unissent ces notions.

Dans un second temps, nous reviendrons sur deux points capitaux sur le traitement juridictionnel de l'expertise notamment afin d'attirer l'attention sur la constitution des dossiers.

1. L'indépendance de l'expert

Un expert amiable fiable, susceptible d'être choisi pour intervenir au titre des polices d'assurance, est un expert indépendant et donc compétent.

S'agissant de l'indépendance de l'expert, le but est ici d'attirer l'attention sur certains éléments devant interpeler et renforcer la vigilance des praticiens vis-à-vis de certains rapports d'expertises amiables – le seul rattachement d'un expert à un groupement d'experts (CESAM ou Lloyd's par exemple) ne suffisant pas à attester l'indépendance de l'expert.

1.1. L'existence d'un risque

Le fait que l'expert amiable intervienne parce qu'il a été nommé par l'une des parties fait naître un risque, intuitivement perceptible, vis-à-vis de son indépendance. Cette situation engendre, en effet, le risque que l'expert tranche en faveur de cet intérêt, qui le rémunère. Ce risque existe notamment parce que l'expertise amiable s'effectue en dehors du contrôle d'un juge (qui ne peut donc ni nommer un expert, ni en prononcer la récusation ou le remplacement) et, parce que la profession n'est pas réglementée (et ne dispose ni d'un code de déontologie uniforme ni d'une organisation apte à relever des manquements à l'indépendance). Le risque est d'autant plus important en considération du fait que l'expert est un professionnel, dont l'activité est, souvent exclusivement, la réalisation d'expertises, ce qui peut faire naître une forme de dépendance économique vis-à-vis des intérêts qu'il représente.

Le risque est d'autant plus fort que l'expertise facultés est devenue une activité fortement concurrentielle avec un nombre d'acteurs ayant un pouvoir réel sur le choix de l'expert restreint.

Suite de l'article page 3

L'Association européenne des ports intérieurs

EFIP à Vienne

Fin avril 2023, les représentants de plus de 50 ports européens différents (EFIP (European Federation of Inland Ports)) se sont réunis à Vienne pour l'assemblée générale annuelle afin d'élaborer des stratégies contre les problèmes d'approvisionnement et de discuter des idées contre les émissions excessives de CO2. La réunion a été accueillie par Hafen Wien GmbH . L'importance du transport par voies navigables intérieures doit être accrue par le biais de subventions et de mesures de soutien, a expliqué Friedrich Lehr, directeur commercial du port de Vienne et vice-président de l'EFIP.

Elle a été suivie d'une table ronde sur le thème « Les ports intérieurs du RTE-T et du Danube », à laquelle ont participé Monika Gindl-Muzik (directeur général de WienCont GmbH), Manfred Seitz (directeur général de #Donaukommission) et Barbara Thaler (rapporteur du Parlement européen sur les orientations RTE-T).

Claire Merlin, Directrice générale du Port de Strasbourg était présente.

https://tinyurl.com/4a7dhsyc

AXE Seine - Projet Socrate

C'est officiel, l'axe Seine devient une zone industrielle bas carbone. Le projet SOCRATE, porté par HAROPA PORT, SYNERZIP-LH, INCASE Industries Caux Seine et UPSIDE Boucles de Rouen, est lauréat de l'appel à projets #ZiBAC de l'ADEME. Roland Lescure, ministre délégué chargé de l'Industrie, l'a annoncé en visite sur le site de Yara France.
D'autres études vont être conduites pour avancer sur des projets structurants: la poursuite du développement de la filière hydrogène vert, des travaux techniques de captage de CO2, l'expansion des activités de chaleur renouvelables ou encore l'électricité bas carbone.

https://tinyurl.com/yfjcajmt

Suite de l'article "l'expertise amiable" de la page 2.

1.2. Les situations imposant une vigilance renforcée

Certaines situations réclament une attention accrue en ce sens qu'elles sont symptomatiques de la réalisation du risque de conflit d'intérêts, bien que leur existence n'implique pas de manière certaine la réalisation du risque. Ces situations sont les suivantes (bien que la liste ne soit pas exhaustive) :

- Les situations dans lesquelles l'expert peut privilégier son intérêt personnel, notamment lorsqu'il y a des ventes en sauvetage avec une rémunération de l'expert exprimée en pourcentage de la transaction et lorsque la société chargée du pointage de la marchandise au départ est également chargée du pointage au déchargement.
- L'existence de franchises dans les polices d'assurances, qui représente un risque réel. Si le recours n'est pas exercé par l'intermédiaire d'assurances, le sinistre est intégralement géré par l'assuré, et les assureurs ainsi que les courtiers n'ont pas de visibilité sur cette gestion. Or, l'assuré, le plus souvent société commerciale, n'a pas la même approche que les assureurs vis-à-vis de la gestion du sinistre. En effet, elle peut être fondée sur la rentabilité pure du sinistre. L'assuré peut donc être tenté d'exercer une pression sur l'expert.
- La constitution du capital de la société d'expertise car certaines sociétés assurant explicitement la représentation d'intérêts précis ont constitué des sociétés d'expertises (agissant pour ces mêmes intérêts ou pour d'autres intérêts).

1.3. La réalisation du risque

Le risque se matérialise principalement de deux façons différentes :

- La falsification des chiffres qui implique une modification volontaire du rapport et des annexes afin d'altérer la réalité de l'étendue du dommage.
- L'émission d'un rapport dit de complaisance qui impacte la cause du dommage et cherche à altérer, in fine, la responsabilité du dommage.

1.4. La relativisation du risque

Le risque de réalisation du conflit d'intérêts doit être relativisé à plusieurs titres. Ces éléments de relativisation peuvent être de nature, s'ils sont détectés par des tiers à la relation d'expertise, à écarter le risque et doivent guider les praticiens dans la détection du risque.

- D'un point de vue pratique, l'existence de garanties mises en place par les experts eux-mêmes : la mise en place ou l'adhésion à des chartes, des codes ou à d'autres corps de règles qualifiées de *soft law ;* l'indépendance intellectuelle (matérialisée, par exemple, par la résistance aux demandes de modifications ou d'altérations) ; l'indépendance juridique (visible à travers une analyse basée sur le droit des sociétés, comme par exemple la transparence de l'identité des associés d'une SARL).
- D'un point de vue également pratique, concernant les contrôles externes à l'expert : les contrôles par les assureurs, les courtiers qui nomment l'expert et durant l'exercice du recours en responsabilité (amiable ou effectué par les avocats).
- Au niveau intellectuel et moral, la relativisation s'appuie d'abord sur la relation contractuelle : la bonne foi contractuelle qui impose à l'expert de réaliser sa mission (à savoir déterminer l'étendue, la cause et l'origine du dommage de manière objective) ; la qualification du contrat qui est un contrat d'entreprise impliquant une indépendance du prestataire dans l'exécution de sa mission (contrairement au contrat de mandat qui suppose la conclusion d'un acte juridique, ce qui n'est pas le but de l'intervention de l'expert maritime, et surtout, veut que le mandataire soit mandaté, précisément, pour obtenir un résultat défini).
- Toujours sur ce même plan, l'indépendance de l'expert est également liée à sa compétence qui est à la fois une preuve et un vecteur d'indépendance.

2. La valeur probatoire du rapport d'expertise amiable

Le reflet de l'indépendance et de la compétence de l'expert miroite dans l'expertise elle-même : l'expertise maritime doit poursuivre un objectif constant de recherche de vérité car le rapport est élément probatoire.

Suite de l'article page 4.

Quand un navire rencontre une éolienne en mer

C'est en mer du Nord que s'est produit cet accident sans précédent, ne faisant aucune victime malgré des dégâts impressionnants.
Le cargo Petra L naviguait entre la Pologne et la Belgique lorsqu'il est entré en collision avec une éolienne du parc éolien offshore Gode Wind 1, situé à plusieurs kilomètres des côtes allemandes, le 24 avril à 18 heures.

Avec 1500 tonnes de céréales dans ses soutes, le navire n'a laissé aucune chance à sa coque de s'en sortir indemne. Celle-ci se retrouve, en effet, avec un trou béant de trois mètres sur cinq sur son côté tribord.
Le capitaine n'a pas signalé l'accident aux autorités, mais le navire a interrompu son voyage et a fait escale à Emden, où il a été amarré dans la matinée du 25 avril, avec une brèche de 1 mètre dans la coque avant. Il est resté à quai le 26 avril. Les pales de l'éolienne ont également été endommagées.

Un événement de mer (un abordage au sens du droit maritime ?) qui pourrait se produire de plus en plus souvent ? La tendance politique étant orientée vers cette industrie !

https://tinyurl.com/yd92zas9

https://tinyurl.com/mrx496rb

Suite de l'article "l'expertise amiable" de la page 2.

2.1. L'expertise amiable vaut à titre de preuve

La jurisprudence admet largement que « *l'expertise amiable vaut à titre de preuve*[1] ». Dès lors, elle doit être produite conformément aux exigences procédurales afin d'être efficacement exploitable lors de l'instance civile. En effet, la jurisprudence juge que « *le rapport d'expertise amiable constitue un document de preuve au même titre qu'un autre*[2] », et lui impose le respect des exigences posées notamment par les articles 15, 16 et 135 du Code de procédure civile.

Il est important de garder à l'esprit que le rapport d'expertise amiable maritime a, dans la plupart des situations, vocation à servir de preuve dans des litiges commerciaux, impliquant des sociétés commerciales dans l'exercice de leur activité, afin de prouver des faits juridiques. Or, la preuve est libre dans le contentieux maritime.

2.2. L'absence de valeur probatoire intrinsèque du rapport d'expertise amiable

Les chambres de la Cour de cassation ayant eu, pendant longtemps, des approches divergentes, une chambre mixte a, par un arrêt rendu le 28 septembre 2012, tenté d'éclaircir les liens entre expertise amiable et sanction relative à l'absence de contradictoire.

En l'espèce[3], une société d'assurances a assigné une autre société et son assureur en vue d'obtenir leur condamnation solidaire au paiement d'une indemnité d'assurance qu'elle avait versée à son assuré, sur la base d'un rapport d'expertise établi par un expert nommé par ses soins et émis à la suite d'une expertise non contradictoire. La Cour d'appel l'a déboutée de sa demande au motif que ses prétentions étaient exclusivement fondées sur ledit rapport. La Cour de cassation approuve la Cour d'appel et détermine alors que « *si le juge ne peut refuser d'examiner une pièce régulièrement versée aux débats et soumise à la discussion contradictoire, il ne peut se fonder exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties* ». La Cour déclare donc l'expertise amiable, a priori non contradictoire, valable, mais précise qu'elle doit être corroborée par d'autres éléments et qu'elle ne se suffit pas à elle-même. Ainsi, de prime abord, c'est « *l'absence de référence à toute autre élément de preuve, quel qu'il soit, qui est prohibée*[4] ».

Cette décision s'inscrit dans une logique adoptée par une majorité des chambres de la Cour de cassation qui trahit, de manière équivoque, la volonté d'ériger une forme de hiérarchie des rapports en fonction de leur nature[5]. Si « *un rapport d'expertise amiable soumis au débat contradictoire ne peut constituer qu'un indice parmi d'autres pour prouver un fait*[6] », il faut en déduire que son régime est calqué sur celui du rapport d'expertise judiciaire annulé. Cette tentation est compréhensible mais, lorsqu'elle est analysée plus largement, elle démontre l'instauration d'une hiérarchie des preuves qui n'est pas légalement fondée et qui va à l'encontre de la liberté de preuve relative aux faits juridiques et retenue par le droit commercial.
La jurisprudence postérieure à cet arrêt semble exiger que le rapport d'expertise amiable doit être « *corroboré par au moins un élément de preuve de nature à établir positivement le fait allégué* » et décide qu'une « *confrontation à d'autres éléments produits aux débats ne suffit pas*[7]». Cette exigence est, a priori, relativement simple à respecter et il peut, par exemple, s'agir d'un devis[8], d'un constat d'huissier[9] ou d'un plan d'arpentage géométrique[10]. Bien que l'argument selon lequel un élément, de faible valeur, puisse « *servir de « faire valoir » au rapport*[11] », les annexes du rapport semblent pouvoir être utilisés de manière utiles et efficaces pour corroborer les affirmations contenues dans le rapport d'expertise. Il n'en reste pas moins que la position adoptée par la Cour de cassation appelle, à l'égard du droit de la preuve, quelque réserve.

[1] Avis gén. (P.) MUCCHIELLI (avocat général honoraire à la Cour de cassation), Cass. Ch. mixte 28 septembre 2021, n°11-18.710

[2] (N.) FRICERO, Expertise amiable : vous avez dit « amiable » ?, Procédures n°4, Focus n°31, Avril 2013

[3] Cass. ch. mixte, 28 septembre 2012, n°11-18.710 ; JurisData n°2012-022400, pub. : Bull. 2012, ch. mixte ; D.2012. 2317 ; Resp. civ. et ass. 2012, comm. 335, note (R.) PERROT ; Procédures 2012, comm. 321 ; RGDA 2013, n°2013-01, 1er janv. 2013, p.227, n°1 ; D.2013. 269, obs. (N.) FRICERO ; D.2013. 2802, obs. (P.) DELEBECQUE, (J.-D.) BRETZNNER et (I.) DARRET-COURGEON ; RTD civ. 2012. 769, obs. (R.) PERROT ; Gaz. Pal. 8 déc. 2012, note (L.) RASCHEL ; RGDA 2013 ; 227, note (R.) SCHULZ

[4] (X.) VUITTON, « Longue vie à l'expertise officieuse ! État des lieux et perspectives », Droit et procédures, Mars 2013, n°15

[5] Note (R.) SCHULZ, « Preuve de circonstances du sinistre : le piège de l'expertise non judiciaire (et non contradictoire), RGDA, n°4, 1er avril 2017, sous Cass. 2ème civ., 2 mars 17, n°16-13.337, non pub.

[6] (N.) FRICERO, Expertise amiable : vous avez dit « amiable » ? », op. cit.

[7] (R.) SCHULZ, « Preuve de circonstances du sinistre : le piège de l'expertise non judiciaire (et non contradictoire) », op. cit.

[8] Cass. 2ème civ., 18 avril 2019, n°18-14.174 : JurisData n°2019-006174, non pub. ; AJDI 2019. 462

[9] Cass. 3ème civ., 15 septembre 2016, n°15-10.848, non pub.

[10] Cass. 3ème civ., 26 mars 2020, n°18-25.939, non pub. ; AJDI 2020. 781

[11] Note (R.) SCHULZ, RGDA 2013, n°2013-01, 1er janvier 2013, p.227 : Cass. ch. Mixte, 28 septembre

Grèves portuaires

Bloquée par les grèves portuaires , la filière logistique alerte le gouvernement.

Dans une lettre adressée le 13 avril à quatre ministres, les organisations Union TLF et TLF Overseas , représentant l'ensemble des métiers de la chaîne transport et logistique, disent « subir de plein fouet les conséquences opérationnelles et financières des arrêts de travail et blocages dans les zones portuaires » contre la réforme des retraites. Elles demandent des compensations.

https://tinyurl.com/bdcw9w49

Les numéros de conteneurs

Pour ceux qui ont oublié et pour ceux qui ne savent pas !

Chaque numéro de conteneur est unique !

- le CPIU 043375 0

Allez on décrypte tout ça !

✔ **Les 3 premières lettres = le code propriétaire**

- le code propriétaire est **CPI**, son propriétaire est **Container Providers International**.

✔ **La 4e lettre = le code de groupe produit**

■ **U** pour tous les conteneurs de fret

■ **J** pour l'équipement amovible des conteneurs de fret

■ **Z** pour les remorques et châssis

👉 Le code de groupe produit est **U**, il s'agit d'un **conteneur de fret**.

✔ **Les 6 premiers chiffres = le numéro de série unique**

Il est donné par le propriétaire du conteneur.

👉 Le numéro de série est **043375**.

✔ **Le dernier chiffre = le chiffre de contrôle**

Il est mis en surbrillance dans une case, à la fin.
Il sert à contrôler si tous les codes concordent.

👉 Le chiffre de contrôle est **0**.

https://tinyurl.com/2628wbt5

Suite et fin de l'article "l'expertise amiable" de la page 4.

2.3. L'absence regrettable de lien entre le contradictoire et la force probatoire du rapport d'expertise amiable

Vis-à-vis du lien entre le contradictoire et la force probatoire d'un rapport d'expertise amiable, qui aurait dû logiquement être établi de manière ferme, la jurisprudence postérieure à l'arrêt de 2012 semble infirmer l'existence de ce lien.

Ainsi, il apparait que le respect du contradictoire n'est pas forcément considéré pour apprécier la valeur probatoire du rapport d'expertise amiable.

- Dès 2018, la deuxième chambre civile décide qu'une Cour d'appel « *qui s'est fondée exclusivement sur une expertise non judiciaire réalisée à la demande de l'une des parties, peu important qu'elle l'ait été en présence de celles-ci*[12] » a violé l'article 16 du Code de procédure civile. Cette position a été réitérée par cette chambre [13]

- C'est également la position de la troisième chambre civile[13] qui a, par ailleurs, précisé les contours de cette déconnexion. Cette solution s'applique, en effet, « *hormis les cas où la loi en dispose autrement*[14] » et « *peu important que la partie adverse y ait été régulièrement appelée*[15] ». Toutes ces décisions ont été rendues au visa de l'article 16 du Code de procédure civile, qui dispose que le juge observe et fait observer le principe de la contradiction.

- Dans un arrêt rendu le 5 mars 2020[17] , la troisième chambre civile de la Cour de cassation décide de casser un arrêt de la Cour d'appel de Toulouse au motif que « *le juge ne peut pas refuser d'examiner un rapport établi unilatéralement à la demande d'une partie, dès lors qu'il est régulièrement versé aux débats, soumis à la discussion contradictoire et corroboré par d'autres éléments de preuve* ». En l'espèce, il s'agissait d'un certificat de mesurage, effectué unilatéralement. De manière regrettable, cet arrêt peut indiquer qu'une expertise non contradictoire corroboré par un élément unilatéral a une force probatoire plus importante qu'une expertise, certes amiable, mais contradictoire. Néanmoins, certains auteurs[18]ont pu faire valoir que la solution retenue par l'arrêt s'expliquait par les faits d'espèce particuliers. Nous verrons comment les praticiens du contentieux non-immobilier réceptionnent cet arrêt et comment les juridictions du fond s'en saisissent.

Cependant, cette position n'est pas partagée par la chambre commerciale de la Cour de cassation. Cette dernière a, effet, décidé qu'une expertise amiable, non judiciaire et effectuée à la demande de l'une des parties, réalisée de manière contradictoire, retrouve une certaine force probante : « *ayant constaté que l'expertise des deux hélicoptères avait été effectuée par le cabinet Airclaims en présence de la société Ixair, faisant ressortir le caractère contradictoire de l'expertise, la Cour d'appel a pu se fonder exclusivement sur ce rapport*[19] ».

2.4.. La nécessité d'un nouvel éclaircissement

Cette différence de positions rend la portée de l'arrêt de 2012 caduque et demande un nouvel éclaircissement, qui devrait s'établir à l'aune du respect effectif du principe du contradictoire. Il parait logique que le caractère contradictoire de l'expertise amiable détermine sa valeur probatoire et donc sa force probante, le contradictoire devant jouer « *un rôle objectivant devant permettre de renforcer la crédibilité du discours judiciaire*[20]]. Il apparait, dès lors, opportun d'insister : la reconnaissance d'une force probante intrinsèque à l'expertise amiable réalisée de manière contradictoire doit être reconnue et défendue, notamment s'agissant des expertises réalisées dans le cadre des assurances maritimes.

[12] Cass. 2ème civ., 13 septembre 2018, n°17-20.099 : JurisData n°2018-015461, pub. : Bull. 2018, II, n°177, note (S.) MORACCHINI-ZEIDENBERG ; JCP E 2018. 1624 ; D.2018. 1807 ; D.2019. 38, obs. (P.) BRUN, (O.) GOUT et (C.) QUEZEL-AMBRUNAZ ; Procédures n°11, nov. 2018, comm. 324, note (Y.) STRICKLER ; D.2020. 170, obs. (J.-D.) BRETZNER et (A.) AYNÈS

[13] Cass. 2ème civ., 19 mars 2020, n°19-12.254, non pub.

[14] Cass. 3ème civ., 1er octobre 2020, n°19-18.797, non pub.

[15] Cass. 3ème civ., 14 mai 2020, FS-P+B+I, n°19-16.278 : JurisData n°2020-007288, pub. : Bull. 2020, III ; Constr.-Urb. 2020, 82, obs. (M.-L.) PAGÈS DE VARENNE ; Procédures 2020, chron.6, chron. (V.) MAZEAUD ; D. Actu 9 juin 2020, obs. (G.) CASU et (S.) BONNET ; D.2020. 113 ; D.2021. 207, obs. (J.-D.) BRETZNER et (A.) AYNÈS ; Gaz. Pal. 7 juillet 2020, p.13, note (H.) MEUR ; Gaz. Pal. 27 oct. 2020, p.72, note (C.) CERVEAU-COLLIARD ; Gaz. Pal. 21 juillet 2020, p.72, obs. (C.) BLÉRY

[16] Ibid.

[17] Cass. Civ. 3ème, 5 mars 2020, F-P+B+I, n°19-13.509 : JurisData n°2020-003265, pub. : Bull. 2020, III, n°177; Dalloz actualité, 25 mars 2020, obs. (G.) SANSONNE ; JCP E 2020, 1317, note (P.) LEMAY ; D. Actu. 25 nov. 2020, note (M.) KEBIR ; D.2020. 2015 ; D.2021. 207, obs. (J.-D.) BRETZNER et (A.) AYNES ; D.2020. 965, note (H.) MEUR ; RTD com. 2020. 440, obs. (B.) BOULOC : Administer 4/2020. 58, obs. (J.-L.) BOUYEURE ; JCP E 2020. 1317, note (P.) LEMAY

[18] En ce sens : (H.) MEUR, « Opposabilité d'une expertise non contradictoire : rapport sur rapport vaut ? », Recueil Dalloz 2020, p.965

[19] Cass. ch. com., 5 juillet 2017, n°15-27.397, non pub.

[20] F.-X. BALME, Contribution théorique et pratique au droit de la preuve, Étude comparative entre les droits français et anglais appliquée aux transports maritimes, PUAM, coll. Pôle Transport, 2016, n°582,

Fin de l'article.

La feuille de route du Secrétariat d'Etat de la Mer

Hervé Berville, Secrétaire d'Etat chargé de la Mer, va accélérer la planification avec notamment le Comité interministériel de la Mer début juin.

le Gouvernement portera :

→ la décarbonation du transport maritime avec France Mer 2030

→ le déploiement des zones de protection forte sur toutes nos façades maritimes

→ le renforcement de notre souveraineté alimentaire avec le contrat stratégique de la filière pêche

→ le développement de l'éolien en mer avec la Stratégie Nationale Mer et Littoral pour atteindre l'objectif de 40 GW en 2050.

Prévue par la loi climat et résilience, la feuille de route de la filière maritime identifie les leviers de la décarbonation du secteur maritime et propose un scénario de transition de la filière. Elle est le résultat d'un travail approfondi piloté par la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) et le Cluster Maritime Français (CMF) impliquant l'ensemble des acteurs de la filière.

Les objectifs de cette feuille de route ont été fixés dans le prolongement de l'Accord de Paris sur le climat. Afin de les atteindre, le secteur maritime peut agir sur trois leviers :

- L'efficacité énergétique : technologique, opérationnelle et l'écoconception ;
- Le changement d'énergie : recours à des énergies moins carbonées, biocarburants, e-carburants et propulsion par le vent ;
- La sobriété, principalement liée à la baisse de vitesse des navires.

La feuille de route permet de détailler ces différents leviers et démontre que seule leur combinaison permettra une décarbonation réussie du secteur. La filière s'est notamment appuyée sur l'outil de modélisation développé par l'institut MEET2050.

La filière propose ainsi un véritable plan d'action ambitieux qui témoigne de son engagement pour conduire une décarbonation complète et économiquement viable. Au-delà des enjeux environnementaux et de transition énergétique, la feuille de route révèle en effet une opportunité de développement économique avec de nombreuses créations d'emplois. Cette transformation du secteur ne sera possible qu'au travers d'un travail conjoint entre les acteurs de filière et l'Etat.

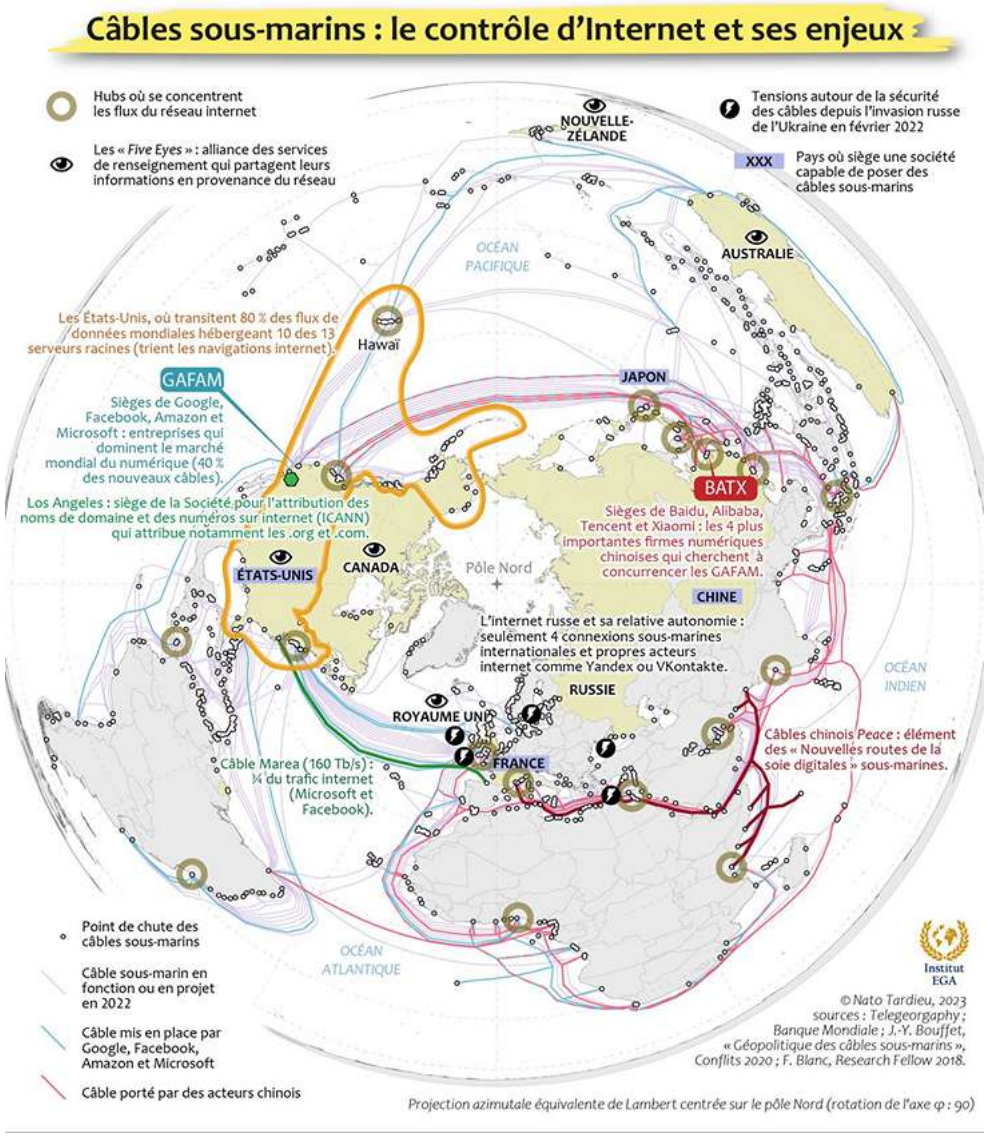
https://tinyurl.com/2j5be572

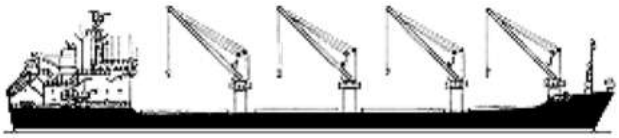
Le contrôle des câbles sous-marins

Dans l'atlas stratégique des armées françaises, publié par l'Institut d'études de géopolitique appliquée avec le soutien de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie du ministère des Armées, le nouveau paradigme des relations internationales est évoqué, et notamment l'affrontement entre les grandes puissances pour la maitrise des voies de communication numérique.

Une illustration valant mieux qu'un long discours, vous trouverez ci-après une illustration cartographique de NATO TARDIEU.

L'Atlas stratégique est en accès libre : https://tinyurl.com/ykajdap4





Mission PASSION 23
Le Germinal pose le pied sur l'atoll de Clipperton

Dans le cadre de la mission PASSION 2023, la frégate de surveillance Germinal a débarqué une partie de son personnel les 18 et 19 avril 2023 sur l'atoll de Clipperton.

Pendant deux jours, les marins ont procédé à une reconnaissance complète de l'atoll et à la restauration des marques matérielles de souveraineté sur l'île.

Les marins du Germinal ont récolté plus de 200 kg de déchets plastiques échoués sur les plages au gré des courants et répertorié plus d'une vingtaine de dispositifs de concentration du poisson. Ils ont, par ailleurs découvert, à la laisse de haute mer, un ballot de cocaïne échoué.

Conduite régulièrement par les Forces armées en Polynésie française (FAPF) ou par des moyens placés sous le contrôle opérationnel de l'Amiral commandant la zone Pacifique (ALPACI), la mission PASSION permet d'affirmer la souveraineté de la France sur cet atoll éloigné mais dont la position stratégique illustre parfaitement les enjeux maritimes français : protection des ressources halieutiques d'une ZEE (435000 km2) d'une superficie aussi grande que la France métropolitaine, protection des fonds marins (présence de nodules polymétalliques), préservation de l'environnement et de la biodiversité.

La dernière mission sur l'atoll menée par les FAPF et plus précisément le BSAOM Bougainville date de juin 2022. Pour la première fois, une Frégate de surveillance basée aux Antilles participe à cette mission démontrant que les forces armées françaises se rendent régulièrement sur l'atoll de Clipperton.

https://www.colsbleus.fr/fr/node/1293

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

WEB MARITIME

La Compagnie TOWT et le transport à la voile

Lauréat du trophée Innovation Océan

TOWT, TransOceanic Wind Transport, est une compagnie maritime française de transport à la voile, co-fondée en 2011 par le Brestois Guillaume Le Grand et la Bogotéenne Diana Mesa.

Née à Brest, la société s'est développée à Douarnenez puis a déménagé au Havre, où elle est implantée depuis 2020 et a son siège.

https://tinyurl.com/32ft3vy2

TOWT est une société à mission depuis novembre 2021 :

"La mission de TOWT est d'agir pour décarboner le transport maritime en utilisant la force du vent pour un mode de transport plus sobre, moins dépendant des hydrocarbures, et plus transparent. La voile, en tant que propulsion principale, constitue un levier de développement économique dans les échanges et permet d'envisager une vraie transition énergétique pour relever le défi climatique et énergétique. "

https://tinyurl.com/mv9r5hhy

TOWT exploite donc la voile en propulsion principale sur de longues de distances, pour transporter des volumes importants de marchandise, en réduisant au maximum ses émissions de gaz à effet de serre.

La société s'appuie sur deux axes pour réaliser sa mission.

- Réutiliser le savoir-faire de la marine à voile en affrétant des vieux gréements, aptes au transport de produits artisanaux et du commerce équitable.
- Armer des voiliers-cargo innovants, au titre du développement durable, pouvant concurrencer les cargos et porte-conteneurs très gourmands en carburant et en émission de CO_2.

TOWT développe une activité sur voiliers de travail et une autre sur voiliers-cargos.

TOWT affrète depuis 2011 des voiliers de travail, aussi appelés "vieux gréements", provenant de Grande-Bretagne, des Pays-Bas et de Scandinavie. TOWT y transporte, pour compte propre ou pour compte tiers, une marchandise à forte valeur ajoutée : cacao, rhum, thé, café... Les navires empruntent des routes transatlantiques et réalisent du cabotage européen. Une soixantaine de voyages ont été effectués entre 2011 et 2022, pour environ 1 000 tonnes transportées.

Parmi les vieux gréements utilisés, l'on peut citer :

https://tinyurl.com/yc2m5n6z

En 2017, TOWT crée le label ANEMOS2, qui certifie le transport à la voile des marchandises, une démarche de transparence et de mise en valeur du transport et des origines du produit. Cette même année, TOWT ouvre sa boutique éphémère "Au cul du voilier", à Douarnenez, où elle met en vente les produits transportés à la voile pour compte propre.

https://tinyurl.com/2c6t4c8v

https://tinyurl.com/bd5s9trp

Les dark fleet

Ce sont des flottes fantômes.

De plus en plus d'opérations de transferts de navire à navire sont effectuées en pleine mer.
Avec des tankers au système d'identification automatique (AIS) éteint.
300 à 600 navires opèrent ainsi.

De vieux navires qui ne se soumettent plus aux inspections règlementaires.
Qui transportent des marchandises très très dangereuses pour l'environnement.

D'ou vient le fuel ?

Qui est responsable en cas de dommage ?

Et le ship-to-ship secret pourrait-il être aussi un moyen de masquer des consommations trop importantes de fuel sur une période de temps ?

Réduisant ainsi artificiellement l'impact environnemental d'opération intensive du navire.

Le sujet a été abordé au comité légal de l'OMI le mois dernier. Les MARPOL, Bunker Convention & Civil Liability for Oil Pollution Damage évolueront peut-être en conséquence ? Nous pouvons nous inquiéter des conditions de travail des marins et des risques encourus par ces derniers sur ces navires.

Le compte rendu de la session de l'OMI :
https://tinyurl.com/4s9k7fht

« Semper Fidelis »

Signifie : « Toujours fidèle »

Le dévouement et la loyauté que les Marines sont censés disposer de « Corps et Pays », même après la cessation de service.

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

Conseil supérieur de la Météorologie

François-Xavier Rubin de Cervens, Directeur du BEA Mer, Président de la Commission Marine du CSM E-MAIIF président a été nommé président de la Commission Marine du Conseil Supérieur de la météorologie.

Le Conseil supérieur de la météorologie (CSM) est une instance de concertation entre Météo-France et les utilisateurs, tant publics que privés, de ses services et informations, ainsi que des différents interlocuteurs ou partenaires de l'établissement.

Le CSM a été créé par le décret n° 91-1209 du 29 novembre 1991, qui en précise le rôle, la participation et le fonctionnement.

Il a été prolongé jusqu'au 8 juin 2025 par le décret n° 2020-806 du 29 juin 2020.

Il est présidé de droit par le ministre de tutelle (ministère de la Transition écologique) et de fait par la présidente-directrice générale de Météo-France, en qualité de vice-présidente. Un secrétaire permanent est nommé, sur proposition du PDG de Météo-France, par arrêté du ministre de tutelle.

Le conseil est constitué de représentants des ministères dont les services sont concernés par la météorologie. Il comprend également des représentants d'organismes soit usagers de la météorologie, soit intéressés par le développement de la science météorologique, soit susceptibles de coopérer avec Météo-France sur des projets pluridisciplinaires.

Sa composition, ses missions :

Le Conseil comprend également des personnalités qualifiées pouvant être :

- des représentants d'organismes concernés par la météorologie ;
- diverses personnalités choisies en raison de leur fonction ou de leurs compétences.

Le Conseil supérieur de la météorologie est chargé en particulier :

- d'évaluer les services fournis par la météorologie à ses utilisateurs ;
- de formuler des vœux ou des recommandations ;
- de proposer les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux besoins nouveaux aperçus ;
- d'émettre des propositions relatives à l'origine des financements correspondants ;
- de suivre l'évolution des actions menées.

Les commissions peuvent constituer, pour l'étude de problèmes particuliers entrant dans le cadre de leur mandat, des sous-commissions ou des groupes de travail permanents ou temporaires. L'examen de problèmes intéressant plusieurs commissions peut être confié à des groupes de travail inter-commission.

Le Conseil supérieur de la météorologie se réunit au moins une fois par an en assemblée plénière. Les présidents y rendent compte chaque année des activités et travaux de leur commission.

https://tinyurl.com/msf2dyrd

Arctique

Sous l'égide de la #DGRIS et de la #FRS, vous pouvez retrouver, chaque mois, et ce depuis le mois de février, une analyse de la région de l'Articque sur tous les aspects géopolitiques, scientifiques, gouvernance, militaires, capacitaires ..

https://tinyurl.com/msm44vw7

Comment prendre soin de la cargaison sur les navires porte-conteneurs en mer ?

https://tinyurl.com/yckaarde

Action en justice

Le détaillant en faillite Bed Bath & Beyond poursuit OOCL pour 37,5 millions de dollars alléguant des pratiques commerciales abusives et injustes pendant la pandémie.

Le détaillant a déposé plainte auprès de la FMC, aux côtés d'un nombre croissant d'autres expéditeurs en colère.

Comme Bed Bath and Beyond (BB&B) l'a noté, malgré les engagements contractuels de quantité minimale de fret à expédier et l'espace de navire correspondant, OOCL "a systématiquement échoué" à répondre aux exigences et a vendu l'espace à des clients mieux rémunérés, laissant BB&B trouver de la capacité sur le marché au comptant beaucoup plus coûteux, « à des frais énormes ».

En fait, a-t-il déclaré, seulement 70% de la capacité requise en 2020 a été fournie et "une grande partie du fret effectivement déplacé... n'a été déplacé qu'après que [BB&B} a accepté les demandes [d'OOCL] de prix exorbitants". Entre octobre 2021 et mars 2022, OOCL n'a fourni que 52,9 % de l'espace contractuel.

BB&B a également souligné que de nombreux frais de D&D ont été engagés parce qu'il n'a pas été en mesure de récupérer les conteneurs en raison de la congestion, des politiques des compagnies maritimes et de nombreux autres problèmes, y compris les ordres de distanciation sociale.

Il s'est également plaint que des surtaxes, comme pour la haute saison, auraient dû être incluses dans ses prix, selon son contrat – pourtant, le détaillant était toujours facturé.

Le dossier comprend une multitude d'e-mails d'OOCL suggérant que BB&B paie plus et révélant : "OOCL n'a pas tenté de dissimuler qu'il vendait activement de l'espace aux enchères au plus offrant, plutôt que de respecter son engagement de service. » ……..

En janvier, BB&B a publié ses résultats du troisième trimestre, clos le 26 novembre. Il a fait une perte de 100 millions de dollars, sur des ventes nettes de 1,25 milliard de dollars.

https://tinyurl.com/rzphh2k3

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

25/02 - Le Figaro - La Chine à l'abordage des grands navires de croisière. Le groupe public China State Shipbuilding Corporation a lancé la construction d'un paquebot d'une capacité de 6700 passagers, qui sera livré en septembre 2023 au croisiériste américain Carnival.

7/03 - Gazette du Palais - Chronique de droit des transports.

04/04 Presse Ifremer -
Dikwe, la première digue portuaire productrice d'énergie au monde, met le cap sur son démonstrateur à échelle réelle.

8/04 - La Tribune - En Californie, la paralysie des grands ports provoque la pagaille dans le fret maritime.
https://tinyurl.com/mbpcs9fy

10/04 Journal de la Marine marchande -
Les années Covid ont rapporté 270 Md€ aux dix premiers armateurs de porte-conteneurs.

10/04 Journal de la Marine marchande: CMA CGM officialise des commandes au méthanol.

12/04 Financial Afrik - L'un des tout premiers loueurs de conteneurs maritimes change d'actionnaire pour la somme de 4,7 Md€. Triton International est acquise par Brookfield Infrastructure.

13/04 Le marin - L'entreprise finistérienne Damsai, créée en 2017 par l'ancien mécanicien de la marine marchande Jean-François Douard, a obtenu le prix de l'innovation 2023 pour son distillateur, qui permet de produire de l'eau cristalline en traitant des eaux de cale souillées des salles des machines des navires. Ce système équipera deux sabliers de LDA.

14/04 La Baille N°359 - L'information nautique se numérise par Claire Murat. Les défis de l'information nautique sont nombreux pour assurer la sécurité de la navigation dans les prochaines années. Le Shom assure la coordination nationale du traitement, de la mise en forme et du contrôle de la diffusion de la numérisation de l'information nautique.

18/04 - Transport agence Ecofin - Les circonstances précises de l'échouement de l'Ever Given (vent, vitesse, cap, enregistrements du VDR) sont toujours classées « confidentiel défense ». Toutefois, tout ou partie des 600 M$ alloués à l'Autorité du canal par l'armateur ont été bien employés. Les travaux de dragage du secteur sud étaient réalisés à 88%.

21/04 - Journal de la Marine Marchande -
Piraterie 27 agressions en trois mois.

29/04 Jeune Marine - L'Association Passerelle de mémoire a reçu 62 témoignages d'une aventure humaine, ancrée dans la mémoire des havrais. Ils racontent leur souvenir du France, Le Havre ayant été son port d'attache de 1962 à 1979. De nombreux jeunes se sont associés à la démarche.

21/05 Freightwaves - Les propriétaires de pétroliers européens font fortune grâce au commerce du pétrole russe.

21/05 Le Figaro - Le Gouvernement soutient la solidarité des gens de mer et leur engagement quotidien. L'arrêté publié au JO permet à la SNSM de recevoir 5% de la taxe sur les éoliennes maritimes.

03/05 - Splash 247.com - Lors d'une explosion d'Aframax - - dans les eaux malaisiennes, le pont a été projeté dans les airs. Trois membres d'équipage sont présumés morts. Pétrolier construit en 1997, le navire qui a changé de mains trois fois au cours des deux dernières années, en plus d'aller de pavillon en pavillon, a émis un appel de détresse après la détection d'un incendie. Il est immatriculé au Gabon, répertorié comme appartenant à Pablo Union Shipping, basée aux îles Marshall, une société écran à navire unique. Le navire, dirigé par un capitaine russe, était sur lest de la Chine vers les Émirats arabes unis lorsque l'incendie s'est déclaré.

3/05 - Journal de la Marine Marchande - Le carnet de commandes mondial est en hausse au premier trimestre d'environ 160 navires; la demande pour les porte-conteneurs s'est atténuée. Les exploitants de méthaniers sont désormais les premiers clients des chantiers.

5/05 L'Antenne : La Méditerranée, cinquième zone de faibles émissions de soufre dès 2025. S'inscrivant dans le droit fil de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), la création de cette nouvelle zone de contrôle d'émissions (ZCE) marque un tournant pour un bassin qui abrite certaines des routes maritimes les plus fréquentées au monde (…). On estime qu'en 2019, 24 % de la flotte globale de navires et plus de 17 % des croisières à l'échelle mondiale ont sillonné la mer Méditerranée.

5/05 L'Antenne - A Monaco, l'Océan en héritage.
Le Prince Albert II de Monaco a créé sa propre fondation en 2006 avec trois priorités que sont la gestion des ressources en eau, la lutte contre le changement climatique et la protection de la biodiversité. Ces actions sont nombreuses, diversifiées et surtout constantes à travers le temps. « Notre mission est de connaître, aimer et protéger l'océan. Et ce n'est pas une lubie récente. L'Institut océanographique a été créé en 1906 par le prince Albert I er , l'arrière-arrière-grand-père du prince souverain, avec ce même objectif. C'était la deuxième fondation en France à recevoir le statut d'utilité publique », rappelle Robert Calcagno. Lui sont rattachés la Maison de l'Océan, à Paris, qui reçoit des conférences, des échanges, et fonctionne comme un cluster, ainsi que le musée de Monaco qui est orienté grand public.

PANAMA

Système de classification des navires verts

Voie de navigation essentielle au trafic mondial, le Panama s'est engagé pour une neutralité carbone en 20230 et a élaboré un plan de route verte pour 2050.

L'ACP a pris notamment les mesures suivantes :

- optimisation de l'utilisation des remorqueurs pour réduire la consommation de carburants,
- Mise en place de systèmes d'alimentation à quai,
- Promotion de carburants plus propres tel le GNL et les biocarburants,
- Etude de l'utilisation des énergies renouvelables,

A compter du 1er mai 2023, l'ACP exige les documents obligatoires suivants pour les navires de plus de 38,1 mètres: Certificat international d'efficacité énergétique (IEEC), note de livraison de soute, propulseur d'étrave/rapport de déplacement à l'arrivée.

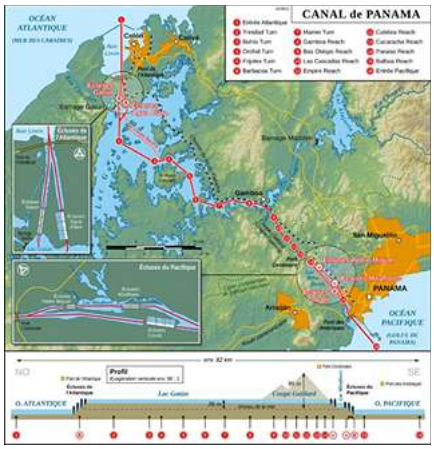
https://tinyurl.com/3x9k6djp

https://tinyurl.com/2k8tj3z8

PANAMA

Le canal de Panama est perturbé par la sécheresse. Chaque traversée fait s'écouler 200.000 m3 des lacs artificiels d'Alajuela et Gatun vers l'océan. Faute de pluie, le passage des plus gros navires est actuellement limité pour économiser l'eau.

https://tinyurl.com/bdfw5s3p



Événements Maritimes

L'Académie de Marine a traité au cours d'une passionnante table ronde placée sous la responsabilité de Philippe Delebecque, membre de l'Académie de marine et professeur à l'université Panthéon-Sorbonne, de la limitation de responsabilité de l'armateur. Table ronde du 16 mai.

https://tinyurl.com/47ezyzew

L'Armada de la liberté vous permettant de voir les plus grands voiliers du monde se tiendra à Rouen du 8 au 18 juin 2023. La grande parade se déroulant le samedi 10 juin 2023.

https://tinyurl.com/y68fya92

Le CMI se déroulera les 14 et 16 juin prochain à Montréal.

https://tinyurl.com/yuwphn8e

Le rendez-vous PARISMAT 2023 des assureurs se tiendra les 26 et 27 juin à la Maison de la Chimie.

https://tinyurl.com/2s36rftw

La XXXème Journée Ripert de l'AFDM se tiendra le Lundi 3 juillet à l'Institut de droit comparé 28 rue Saint-Guillaume à Paris.

https://tinyurl.com/5xnam524

Un nouvel armateur français

Dans la gazette , nous évoquions la création par Floris Schorsch de la Compagnie Armara. Le navire le *"Lady Hanneke"* était arrivé à Sète le 21 juillet. Un nouveau navire va venir enrichir la flotte.

https://tinyurl.com/2wmbncd2
Le site : http://armaraship.fr

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.

Jurisprudence

La Cour suprême se range du côté d'un travailleur offshore dans une affaire d'heures supplémentaires

Un superviseur de plate-forme pétrolière qui gagnait plus de 200 000 dollars par an en travaillant pour Helix Energy Solutions Group Inc, basé à Houston, a droit à une rémunération des heures supplémentaires, selon la Cour suprême des États-Unis dans une décision aux implications coûteuses pour l'industrie pétrolière et gazière. Le tribunal, dans une décision 6-3 rédigée par la juge libérale Elena Kagan, a décidé que, parce que le superviseur de la plate-forme, Michael Hewitt, recevait un taux journalier de 963 $ et non un salaire, une exemption de rémunération des heures supplémentaires dans la loi fédérale sur les salaires pour les travailleurs hautement rémunérés ne l'était pas.

Les juges ont confirmé une décision de 2021 de la 5e Cour d'appel du circuit des États-Unis basée à la Nouvelle-Orléans selon laquelle Helix doit faire face au procès de Hewitt en 2017 pour obtenir une rémunération pour les heures supplémentaires. Ce procès revient maintenant à un juge fédéral à Houston.
Un règlement de 1940 stipule que les travailleurs hautement rémunérés - actuellement définis comme ceux qui gagnent 107 000 $ par an ou plus - ne recevraient pas de rémunération pour les heures supplémentaires s'ils ont des fonctions de supervision et sont payés au moins 455 $ par semaine sous forme de salaire. Kagan a déclaré que le texte du règlement indiquait clairement qu'il ne s'appliquait pas aux employés qui sont payés en fonction du nombre de jours qu'ils travaillent et qui ne bénéficient pas d'un salaire hebdomadaire minimum garanti.
Ed Sullivan, un avocat de Hewitt, a déclaré que "mon client et mon équipe apprécient que la Cour suprême ait appliqué le texte clair de la loi à son cas".
Helix a été soutenu dans l'affaire par des groupes de commerce du pétrole et du gaz, dont l'American Petroleum Institute, qui a déclaré dans des mémoires aux juges que les superviseurs de l'industrie sont régulièrement payés à la journée et travaillent de longues heures. Une décision favorable à Hewitt obligerait les entreprises à payer des primes pour les heures supplémentaires et inviterait un flot de poursuites de la part de travailleurs hautement rémunérés, ont ajouté les groupes.
Les juges conservateurs Clarence Thomas, Amy Coney Barrett et John Roberts ont rejoint les trois membres libéraux du tribunal dans la décision. Le juge Brett Kavanaugh, dans une dissidence rejointe par son collègue le juge conservateur Samuel Alito, a écrit que parce que Hewitt gagnait un taux journalier fixe, il savait qu'il serait payé au moins autant pour toute semaine au cours de laquelle il travaillerait. Cela, associé à ses fonctions de direction, l'a exempté de la rémunération des heures supplémentaires, a déclaré Kavanaugh.
Le juge conservateur Neil Gorsuch, dans une dissidence distincte, a déclaré que l'appel d'Helix aurait dû être rejeté pour des raisons de procédure.

https://tinyurl.com/utynapuu

Actualité de la Chambre

Ambassade du Panama en France

Son excellence Issamary SANCHEZ ORTEGA, Ambassadrice Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République du Panama en France depuis janvier 2020 a été reçue par le Professeur Philippe Delebecque, Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris.

Les thèmes d'une économie maritime compétitive, la bonne gouvernance, la formation maritime et bien sûr le droit maritime et le droit de la mer ont été abordés au cours de l'entretien.

Nous nous réjouissons de ce premier contact et appelons de nos voeux que d'autres rencontres soient organisées.

Le registre panaméen

Le Panama Ship Registry maintient sa position de leader dans le monde, se classant au premier rang parmi les dix flottes marchandes les plus importantes par registre de pavillon et tonnage brut.

Selon la plateforme Clarksons, le Panama possédait 16% de la flotte maritime mondiale à fin décembre 2022 avec 8 650 navires immatriculés, ce qui représentait 245 millions de GRT.

https://tinyurl.com/rmrrzkub