

# Gazette de la Chambre

## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Jean-Yves Thomas - Pascale Mesnil

Editeur : Philippe Delebecque



### 3 numéros par an

3 numéros par an		(Janvier - Avril - Septembre)				Numéro 62 - Automne 2023		
●Éditorial <i>Ph. Delebecque</i>	● The Newcastle Express <i>Mario Riccomagno</i>	● Surestaries <i>Scully Mansukhani</i>	● IMLAM	● Jurisprudence	● Web maritime	● Revue de presse	● Actualités	
Page 1	Pages 2&3	Page 4	Page 5	Page 6	Page 7	Page 8	Page 9	

### " Ad iura renuntiata, non datur regressus "



## Peut-on lutter efficacement contre le *dumping* social dans le monde maritime ?

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

C'est la question que pose la loi 2023-659 du 26 juillet dernier « visant à lutter contre le *dumping* social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime. » Ce texte important et courageux, issu d'une proposition de loi, a été adopté à l'unanimité des parlementaires. Ce qui mérite d'être souligné et dont il faut ici se réjouir. La loi ne manque pas de justification lorsque l'on mesure la vive concurrence que se font les armateurs en jouant, pour certains, sur les conditions d'embauche de leurs équipages, ce qui, au-delà des questions sociales, est de nature à compromettre la sécurité de la navigation.

Le contenu même du texte, intégré dans le code des transports, ne soulève pas de difficulté particulière. Rappelons simplement que pour la détermination du salaire minimum horaire, les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires concernés (art. L. 5591-1) sont celles qui sont applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, étant précisé que la disposition ne s'applique que pour les périodes au cours desquelles les navires sont employés sur les lignes régulières visées. En outre, l'organisation du travail applicable aux salariés employés sur les mêmes navires doit être fondée sur une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée de leur embarquement (qui devrait être fixée à 14 jours minimum). Ajoutons que le législateur a pensé à l'application concrète de ses mesures en prévoyant que la liste des documents utiles doit être mise à la disposition des membres de l'équipage ainsi qu'aux agents de contrôle qui se voient, par ailleurs, habilités à prendre les sanctions appropriées en cas de manquements à certaines des règles imposées (art. L. 5594, 5595 et 5596).

Ce qui est plus intéressant concerne le champ d'application de ces nouvelles dispositions protectrices. S'agissant des trafics concernés, une première difficulté se présente. Le nouvel article L. 5591-1 nous dit en effet que « le présent titre est applicable aux navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français » et que « ces lignes sont déterminées selon des critères d'exploitation, notamment la fréquence de touchée d'un port français par un navire, fixés par décret en Conseil d'Etat. » Ce qui conduit à chercher à savoir si le texte s'applique uniquement au « transmanche » comme l'indique le titre de la loi (lequel n'a pas, en

principe, de valeur normative), mais pas le code lui-même beaucoup moins précis (cf. Titre IX, Livre V, 5ème partie : « conditions sociales applicables à « certaines dessertes internationales »). Sans doute le projet de décret entend-il limiter le champ d'application de la loi nouvelle au seul trafic transmanche (au demeurant très dense comme on le sait), mais il est permis de se demander si ce projet ne commence pas ainsi à vider la loi d'une partie de son intérêt. En outre, l'article L. 5591-1 parle de « lignes régulières » - ce qui renvoie à l'idée de bus (alors que le *tramping* renvoie à l'idée de taxi) - mais sans prendre le soin de définir la notion. Il est vrai que la Cour de cassation a, dans la fameuse affaire « Azura » (Cass. crim. 6 déc. 2022, n° 21-85.948), considéré qu'un service régulier était effectif à partir du moment où il existait « une fréquence déterminée, à des dates précises et, en principe, à des heures de départ et d'arrivée précises », mais rien n'interdit que l'on en donne, dans un texte particulier, une définition plus étroite, comme s'apprête du reste à le faire le décret qui parle (cf. projet) de « 120 touchées », lesquelles seraient comptabilisées sur une année d'activité, tout en excluant les trafics saisonniers (inférieurs à moins de 6 mois). Le reste, là encore, qu'il ne faudrait pas que le pouvoir réglementaire vienne priver la loi de son intérêt. D'où des interrogations sur le nombre d'escales exigé.

La seconde difficulté a trait aux personnes concernées, plus exactement aux titulaires de contrats de travail. Les textes se réfèrent en effet aux contrats de travail. Or, les marins ne sont pas nécessairement des salariés. En outre, et surtout, l'article L. 5592-3 nous dit que les dispositions relatives à la lutte contre le *dumping* social sont « applicable(s) aux contrats de travail des salariés mentionnés aux articles L. 5592-1 et L. 5592-2, quelle que soit la loi applicable à ces contrats, y compris lorsque ces salariés sont mis à disposition par les services privés de recrutement et de placement de gens de mer mentionnés à l'article L. 5546-1-1. » Ce qui donne compétence à la loi française en tant que la loi de police ou d'application immédiate au sens de l'article 3 du Code civil. Certains doutent qu'un Etat membre de l'UE, comme la France, puisse encore légiférer de la sorte, c'est-à-dire, dans une perspective protectionniste, voire souverainiste. C'est ce qui explique sans doute les réticences des pouvoirs publics à prendre des textes d'application qui valoriseraient la loi. La crainte des foudres de la commission européenne plane sur les mesures à venir. N'est-ce pas cependant aux Etats eux-mêmes à montrer la voie, en tout cas sur le problème du *dumping*, et ce, même si certaines organisations professionnelles internationales n'ont pas la même opinion ? La question que nous nous sommes permis de poser n'appelle donc pas une réponse négative. Cette réponse doit être nuancée en vue de trouver le meilleur équilibre, d'autant, faut-il le rappeler, que les litiges de droit du travail international sont arbitrables (cf. Gazette CAMP n° 61) et que les arbitres ont le pouvoir mais aussi le devoir d'assurer le respect des règles d'ordre public international au nombre desquelles sont les lois de police.



## Nomination

Nous avons le plaisir de vous annoncer que par décret du 13 juillet, Madame Marine DE CARNÉ DE TRÉCESSON DE COËTLOGON, ministre plénipotentiaire, a été nommée ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de l'Organisation maritime internationale à Londres en date du 1er août 2023.



Le Président de la Chambre et ses arbitres lui adressent leurs chaleureuses félicitations.

## FONDATION ENSM

### Nouvelle force maritime

La fondation de l'École nationale supérieure maritime réunit son conseil de gestion sous la présidence de Colombar Monnier, ancien élève, et précise sa feuille de route et ses premières actions en faveur de l'attractivité, de la promotion sociale, de la transition énergétique et du rayonnement international.

Treize personnalités attachées au monde maritime, quatre représentants des armateurs, quatre personnalités qualifiées et cinq personnels de l'école siègent au conseil de gestion de la Fondation ENSM. Son bureau est composé de Colombar Monnier, président, Christelle Loisel, vice-présidente, Pierre-Yves Le Corre, trésorier, et Caroline Pons, secrétaire.

L'ENSM qui forme les officiers de la marine marchande et des ingénieurs en génie maritime, a choisi le statut de fondation universitaire. Son conseil d'administration, présidé par Frédéric Moncany de Saint-Aignan devra valider toutes ses décisions. Présentes dans toutes les grandes écoles, les fondations collectent des dons auprès d'entreprises et de particuliers qui peuvent défiscaliser de 60 à 75% de leurs versements.

<https://tinyurl.com/5xcdkwc4>

## Separability of the arbitration agreements (and its limits):

### "The Newcastle Express"

Mario Riccomagno

Practising lawyer and arbitrator in Genoa - Italy (1)

On 24 November 2022 the English Court of Appeal (Civil Division) issued a significant judgment in the matter of separability of the arbitration agreement from the main contract in which the relevant clause is embodied.

The fact submitted to the Court's consideration was an agreed fixture recap (containing an arbitration clause) "sub shipper/receivers' approval" entered between DHL Project and Chartering Limited (as potential Charterers) and Gemini Ocean Shipping Co. Limited (as Owners). As such approval was never given, the decisional issue on whether the arbitration clause was effective so to confer to the arbitrator the jurisdiction to hear the claim for damages brought by the Owners is strictly interlaced with the issue on whether an agreement "on subjects" prevents a binding contract coming into existence so impeaching also the arbitration clause. Gemini commenced arbitration and the proceedings proceeded without participation by the Charterers. The arbitrator found that the Charterers were liable for repudiation of a charterparty and awarded damages (USD 283,416.21 together with interest and costs) in favour of the Owner. In the view of the arbitrator the Charterers' approval had been delayed for three days after the recap and this was unreasonable under clause 20. He did not consider the lack of confirmation of the "subjects" to the Owner by the Charterer and the relevant effect on the charterparty. DHL challenged the award before the High Court mainly under Section 67 of the Arbitration Act 1996 on the ground that the arbitrator had not substantive jurisdiction. Mr. Justice Jacobs issued a judgment on 31 January 2022 holding that the Section 67 application succeeded since the vessel was "on subs" and, as the "subs" were never lifted, there was no binding contract and - consequently - no arbitration agreement.

Gemini impugned the decision before the Court of Appeal and the base of the relevant submission was that the judge had failed to give proper effect to the "separability principle" which had been affirmed by the House of Lords in *Fiona Trust v. Privalov*<sup>1</sup>. Such principle is focused on the "presumption in favour of one-stop adjudication" according to which the rational business men intend "all disputes arising from their relationship to be determined in a single arbitration, even if there is a dispute as to the existence or validity of the main agreement".

DHL, on the opposite, supported the reasoning of the judge centred on the issue that the "subjects" had not been lifted and, therefore, maintaining that "the arbitration clause in the recap was nothing more than a clause which the parties would have included in their contract if the subject had been lifted". The reasoning of Males L.J. - with whom Biss L.J. and Snowden L.J. agreed - developed on two levels. The first one was to establish which is the scope of the "subject" provision in the charterparty negotiations. The leading authority reported by Males L.J. was *The Leonidas*<sup>2</sup> where Mr. Justice Foxton interpreted the "subject to" provision as being a pre-condition, the purpose of which was to prevent a binding contract coming into existence.

Once said that, the Court of Appeal dealt with the issue of the "separability" of the arbitration clause in the Clause 17 of the recap and more precisely whether the same "survived" (or not) irrespective of the destiny of the main contract. The Court of Appeal, after having cited two authorities namely *The Pacific Champ*<sup>3</sup> and *BCY v. BCZ*<sup>4</sup>, answered negatively to such a question, holding that the arbitration had no jurisdiction because the lack of removal of the condition precedent (the "subject" had not been lifted by the Charterers) had affected ab initio the validity of the main agreement and - as consequence - also of the arbitration clause embodied in it. Males L.J. - significantly - wrote at point 80.6 of the judgment: "What the parties agreed in their negotiations in the present case was that, if a binding contract was concluded as a result of the subject being lifted, that contract would contain an arbitration clause. Nothing more. It is misleading to say that they entered into an arbitration agreement merely by acknowledging that any contract concluded between them would contain such a clause." Has the dismissal of the appeal of Gemini and the set aside of the arbitral award by the Court of Appeal in *The Newcastle* casted a final word on the limits of applicability of the separability principle? The answer seems to be far to be affirmative for some reasons.

The first reason has a legal background. The wording itself of Section 7 of the Arbitration Act 1996 recognizes the separability of the arbitration agreement with the following words: "Unless otherwise agreed by the parties, an arbitration agreement which forms or was intended to form part of another agreement (whether or not in writing) shall not be regarded as invalid, non-existent or ineffective because that other agreement is invalid, or did not come into existence or has become ineffective, and it shall for that purpose be treated as a distinct agreement." It is clear that the recognition of the separability of the arbitration agreement also when the main contract "did not come into existence" creates a sort of tension, not lexical only, between this Act even admitting that there is no charterparty without the fulfilment of the subjects, it remains debatable the following reasoning according to which an arbitration clause contained in a recap is equalized to the other clauses in the same context whose operativity is conditioned to the stipulation of the main contract. In fact, the scope of such provision is different from the other terms on which the main contract is structured. The scope is jurisdictional because, through it, the parties settle their disputes by means of an alternative dispute resolution method.

*Suite de l'article page 3*

## London International Shipping Week 2023

Événement incontournable du secteur maritime la LISW a réuni près de 30 000 participants pendant une semaine.

Le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer était présent en force pour présenter les atouts du pavillon français : choisir d'immatriculer son navire en France, c'est opter pour un pavillon sûr, performant et exemplaire sur le plan environnemental et social.

Le Registre International Français (RIF), service de la Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) responsable de la promotion du pavillon français et de la flotte de commerce sous pavillon français était présent.

Il a organisé un « French Event », à la Résidence de France, qui a réuni plus de 200 personnalités de premier plan dans le monde maritime, dont Hervé Berville,

Charlotte Vere, Parliamentary Under-Secretary of State in the Department for Transport (DfT), United Kingdom, Kitack Lim, International Maritime Organization, Hélène Duchêne, Ambassade de France au Royaume-Uni, Eric BANEL, DGAMPA, Marina de Carné, Représentation Permanente de la France auprès de l'OMI, et Maja Markovčić, European Maritime Safety Agency.

Eric Banel, Directeur Général, a souligné le dynamisme du pavillon français, lequel repose sur 4 piliers : des marins très qualifiés, un cadre réglementaire stable et lisible, des infrastructures performantes (ports comme chantiers navals) et un service de grande qualité proposé par le RIF (accompagnement individualisé des entreprises, droits sociaux pour les marins, protection des navires et des équipages).

Le Gouvernement et la DGAMPA sont mobilisés pour :

- développer le transport maritime de qualité,
- Assurer la transition énergétique et la décarbonation des navires,
- Promouvoir un haut niveau de protection et de formation pour tous les marins.



### Suite de l'article « The Newcastle » de la page 2.

This is why the separability principle exists and is recognized by an Act of Parliament (Section 7 of the Arbitration Act, 1996). It appears that the Commercial Court and the Court of Appeal have given neither minimal attention to the above. In the actual case it was a fact that the parties had agreed on London arbitration but the Court held that such agreement had no effect in case of third-party lack of approval of the vessel. Even if no evidence was given by the Charterers that the parties intended that the courts should become involved in the resolution of the issue as to whether there was a binding charter, the outcome was that such involvement was not a matter for the arbitrators.

The aftermath of the maritime arbitration world after the judgment rendered in The Newcastle seems uncertain. From one side such a decision has restricted the area of operativity according to which the arbitration agreement can be void or voidable only on ground which relates directly to the arbitration agreement itself. From the other side it gave no merit to the “one-stop shopping” – as this presumption was elaborated since Fiona Trust- which meets the approval of the market because what the businessmen want is to have any dispute arising out of the relationship into which they have entered – or purported to enter – to be decided by the same arbitral tribunal (unless the language of the clause makes it clear that certain questions were intended to be excluded from the jurisdiction of the arbitrator). In such a situation it is significant the work presently conducted by the Law Commission for the Review of the Arbitration Act 1996. The proposal which has been made by the Commission is that: (i) where a party has participated in the arbitral proceedings and has objected to the jurisdiction of the tribunal and (ii) such tribunal has ruled on its own jurisdiction in an award, then any subsequent challenge under Section 67 should be by way of an appeal and not a rehearing. This avoids that the court will consider the matter as for the first time but remaining, in any case, “final arbiter” on the question of the tribunal’s jurisdiction. Instead, when the applicant under Section 67 has taken no part in the arbitral proceedings, the court hearing remains the first and only challenge. In such case the court exercises an original, rather than appellate jurisdiction (with a full re-examination of the facts, regardless of how they had been explored by the arbitral tribunal itself).

This is why the conclusions of the Commission’s work are awaited with interest

#### Footnotes:

- 1: Fiona Trust & Holding Corp. v. Privalov, [2007] 2 Lloyd’s Rep. 267
- 2: Nautica Marine Ltd. V. Trafigura Trading LLC [2020] EWHC 1986 (Comm.), [2021] 2 Lloyd’s Rep. 165
- 3: Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. v. Americas Bulk Transport Ltd. [2013] EWHC 470 (Comm.), [2013] Lloyd’s Rep. 320
- 4: BCY v. BCZ [2017] SGHC 249, [2016] 2 Lloyd’s Rep. 583

#### Bibliographie :

Avvocato MARIO RICCOMAGNO is Of Counsel of Wegal, a law firm with its headquarter in Genoa. He specialises in international commercial law, law of transports, international litigation and arbitration. He graduated at the Catholic University of Milan in 1972, and subsequently attended the State University of Milan, Department of Private International Law (where he was Post-Graduate Research Fellow) and took degrees at the City of London Polytechnic and the Parker School, Columbia University, New York. Mario has occasionally taught at the Faculty of Law of the University of Genoa in an ordinary course on contracts of navigation; also lectured on issues of shipping law, multimodal transport and terminal contracts by invitation at the masters’ programmes of the Universities of Milan and Genoa and training courses for legal practitioners organized by The European Court of Arbitration, The Genoa Bar and The Academy of Law, Mediation and Arbitration.

He has co-authored a Code of International Conventions and books on Lawyers’ Liability Insurance; Multimodal Transport, Shipbuilding, Civil and Commercial Mediation, and Arbitration and Enterprises. He has also written almost fifty articles on issues concerning maritime law, transport law, international trade, arbitration and ADR that have been published in various Italian and foreign law magazines and journals. He is a Member of the Directive Staff of Il Diritto Marittimo and Member of the Editorial Staff of European Transport Law and Il

He is former Member of the Council of the Section on Business Law of the International Bar Association and presently covers the offices of Council Member of the Italian Maritime Law Association (Genoa). He is Co-President of the Focus Group on Maritime Arbitration of the Italian Arbitration Association (Rome) and Council Member of the European Maritime Law Organization (London). He is Member of the Standing Committee “Carriage of the Goods by Sea (including the Rotterdam Rules)” of the Comité Maritime International. He is also Panel Arbitrator with China Maritime Arbitration Commission (Beijing), of Centro de Conciliación y Arbitraje Marítimo de Panamá and Supporting Member of the London Maritime Arbitration Association.

Mario acts as arbitrator appointed directly by the parties or by national and foreign courts of arbitration in maritime and commercial disputes

### Fin de l'article.

## ParisMat 2023

Le rendez-vous 2023 des assureurs ParisMAT s'est tenu en juin dernier.

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

<https://tinyurl.com/5dw4xxv>

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

Nous avons relevé, entre autres :

Le climat :

<https://tinyurl.com/5dw4xxv>

La sustainability/ durabilité :

<https://tinyurl.com/5cszhe5u>

La sécurité maritime et la perte de conteneurs en mer :

<https://tinyurl.com/5h5fupm2>

La décarbonation des mondes marins et aériens :

<https://tinyurl.com/bdzf9wst>

Les enjeux géostratégiques :

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

Les points clés de la rédaction des polices :

<https://tinyurl.com/ynu55bn6>

## 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](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Gazette de la Chambre :

[editeur@arbitrage-maritime.org](mailto: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.

## Risques de surestaries

Scully Mansukhani (1)

Voyager, la plateforme de gestion des opérations et des surestaries pour le transport maritime de marchandises en vrac, invite les compagnies maritimes à adopter une attitude proactive et un certain nombre de bonnes pratiques afin de réduire les coûts et les risques de surestaries.

Selon Matthew Costello, cofondateur et PDG de Voyager, l'augmentation spectaculaire de la congestion portuaire et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui en découlent ont entraîné des temps d'attente plus longs et des coûts de surestaries plus élevés. "Ce problème est particulièrement grave dans le secteur du transport maritime en vrac, où les frais de surestaries peuvent dépasser 20 % du coût total du fret pour un voyage", a-t-il déclaré.

"Cependant, les surestaries ne doivent pas nécessairement représenter un fardeau important pour les ressources d'une entreprise. En mettant en œuvre trois bonnes pratiques, les entreprises peuvent réduire de manière significative le coût des surestaries et rationaliser leurs opérations.

Voyager conseille aux entreprises d'estimer et d'analyser les surestaries en temps réel, d'automatiser le traitement des données de l'état des lieux et d'analyser logiquement leurs chartes-parties.

"Ces changements donneront à votre entreprise les outils nécessaires pour garder une longueur d'avance, en prenant des décisions informées et fondées sur des données qui se traduisent par des économies et une plus grande efficacité", a déclaré M. Costello.

Selon Voyager, de nombreuses entreprises commettent l'erreur de calculer les temps d'immobilisation et d'estimation des surestaries seulement après avoir reçu une réclamation de l'armateur, ce qui ne laisse aucune marge de manœuvre pour les ajustements. En estimant et en analysant les surestaries immédiatement après le premier port de chargement, elles peuvent obtenir une évaluation en temps réel de leur risque de surestaries à chaque étape.

En tenant compte de facteurs historiques tels que les temps d'attente, la congestion et les files d'attente, les opérateurs peuvent obtenir une estimation réaliste du risque de surestaries pour l'ensemble du voyage ; ces coûts peuvent être imputés avec précision aux comptes de pertes et profits et toute demande d'indemnisation peut être anticipée à l'avance. Cela offre également des possibilités dynamiques d'atténuation des risques en se coordonnant avec les terminaux et les autres navires pour accélérer le déchargement et éviter les retards inutiles.

Deuxièmement, Voyager recommande aux entreprises de numériser toutes leurs données relatives aux événements selon le Statements of Facts, afin d'obtenir une vision granulaire du processus de chargement et de déchargement - ce qui est inestimable pour évaluer l'efficacité du terminal, du poste d'amarrage et du déchargement lui-même. En automatisant le traitement de ces données, les entreprises peuvent rationaliser leurs calculs de surestaries et obtenir des informations en temps réel, ce qui leur permet de prendre des décisions éclairées en matière de saisonnalité, de congestion et d'efficacité.

Enfin, Voyager conseille vivement aux entreprises de relier les accords de charte-partie à la logique de surestaries. Il ne s'agit pas seulement de transférer des champs de données dans une base de données, mais aussi d'attribuer des contrats et des champs à la logique, afin de pouvoir comprendre l'impact de certaines clauses d'un contrat sur les demandes de surestaries. Par exemple, il peut y avoir des clauses particulières qui entraînent des coûts plus élevés à un certain poste d'amarrage ou dans un certain port. L'analyse de la charte-partie permet une optimisation dynamique des contrats dans l'ensemble de l'entreprise, ce qui peut mettre en évidence des domaines d'économies potentielles sur la base de décisions fondées sur des données.

Voyager Portal considère les surestaries comme une opportunité pour les entreprises d'atténuer l'impact de la congestion portuaire, d'améliorer les faiblesses des contrats et de favoriser l'amélioration globale de l'entreprise, a déclaré Bret Smart, cofondateur et directeur de l'exploitation de Voyager. "Les coûts de surestaries dus à l'inefficacité sont finalement répercutés sur les clients, ce qui crée une situation où personne n'est gagnant. La gestion proactive et l'utilisation intelligente des données sont les clés d'une amélioration significative de l'activité", a-t-il déclaré.

"Enfin de compte, l'automatisation du traitement des documents et des calculs de temps de repos peut libérer un temps précieux pour les équipes de surestaries, avec un gain de temps pouvant aller jusqu'à 50 %. Le temps ainsi libéré peut être utilisé par les analystes pour revoir les contrats et les clauses afin d'identifier d'autres possibilités d'économies. »

(1) In the Maritime Advocate on line - Issue 840, Gordons & Rees, Scully Mansukhani.

## Permanent Court of Arbitration

La CPA publie sa contribution au rapport 2023 du Secrétaire général de l'ONU sur les océans et le droit de la mer.

en français (<https://rb.gy/f2umj>).

La CPA possède une expertise unique dans l'administration des procédures de règlement des différends interétatiques qui concernent les océans et le droit de la mer, ayant agi en tant que greffe dans 14 des 15 arbitrages menés conformément à l'annexe VII de la CNUDM. La CPA participe également activement à des activités de sensibilisation, d'éducation et de coopération dans le domaine du droit de la mer.

La contribution donne un aperçu des activités de l'APC dans le cadre de ces initiatives depuis juin 2022.

Les rapports de la CPA pour les périodes précédentes sont disponibles ici :

<https://tinyurl.com/5248fxxn>



## Le Canal de Corinthe



Il permet d'éviter 400 km autour de la péninsule du Péloponnèse. 11 000 navires empruntent cette voie.

<https://tinyurl.com/2ka6nefx>

## IMLAM

### Retour d'expérience du concours de l'*International Maritime Law Arbitration Moot*

Au cours de ce mois de juillet, une équipe issue du Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes de la faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille Université (AMU), composée de Mesdemoiselles Emilie SERRE, Candice Dehandschowerker, Coline Brénaud, et Monsieur Benjamin Rosay, a participé à l'édition de l'*International Maritime Law Moot* (IMLAM) au Pays de Galles et en Angleterre.

Dans le cadre de cette prestigieuse joute oratoire d'arbitrage maritime international, l'équipe AMU a dû se confronter à la résolution d'un litige fondé sur un cas fictif.

Dans ce cas, un affrètement de navire avait été réalisé pour l'acheminement d'une marchandise. Si ce bref résumé peut sembler, de prime abord, simple et parfaitement habituel dans la pratique maritime, de nombreuses problématiques en ont émané.

Le scénario évoquait un affrètement au voyage qui était conclu entre le propriétaire du navire (Big Time Tanker, le fréteur) et une entreprise qui venait de réaliser la vente de fuel à l'un de ses clients (Bucket Dominance, l'affréteur). Afin d'acheminer cette marchandise nécessitant un type de navire particulier, l'entreprise a procédé à l'affrètement d'un navire adapté pour le transport. La marchandise était acquise moyennant un crédit documentaire.

Néanmoins, la marchandise fut livrée à la banque émettrice du crédit documentaire et non pas à son cocontractant (Easy Money) qui se revendiquait comme étant le véritable destinataire de la marchandise. Désseparée, Easy Money assigna le fréteur du navire devant une chambre arbitrale.

Plusieurs difficultés ont alors surgi: Quels sont les rôles des transporteurs réels et contractuels ? Quel est le mécanisme de la lettre de crédit ? La marchandise peut-elle être remise par un crédit documentaire ou alors doit-elle expressément être remise contre le *Bill of Lading* dans sa version originale ?

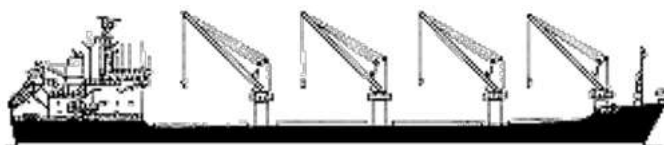
Face à toutes ces problématiques, les participants se sont investis dans la rédaction d'un mémoire, tantôt en demande, pour représenter les droits de la partie se revendiquant destinataire de la marchandise, tantôt en défense pour protéger les intérêts du fréteur.

Par la rédaction de ces mémoires, l'équipe AMU a pu traiter des problèmes de fond tel que la qualification de l'affrètement et sa distinction avec le contrat de transport, les responsabilités du fréteur et de l'affréteur, le mécanisme du crédit documentaire, le devoir de « mitigation », ou encore la distinction entre transporteur réel et contractuel. La question centrale du droit applicable et de la juridiction compétente s'est également posée. Quant au volet processuel, le scénario n'a pas échappé à la question de l'intérêt à agir.

Après de multiples réunions entre les membres de l'équipe afin de peaufiner les derniers détails de rédaction et les conseils avisés des *coachs* les entourant, les mémoires furent finalisés et remis le 27 avril 2023.

La semaine du 30 juin au 7 juillet vit l'équipe AMU se rendre à Swansea, Pays de Galles, où l'Université de Swansea, en tant qu'hôte, a chaleureusement accueilli les participants.

Deux plaidoiries en demande étaient réalisées par Coline Brénaud et Benjamin Rosay, puis deux plaidoiries en défenses orchestrées par Candice Dehandschowerker et Emilie Serre.



## Projet éolien Dunkerque, son raccordement et la mise en compatibilité du schéma de cohérence territorial (Scot) Flandre-Dunkerque

Dans un avis n°2023-49 adopté le 21 septembre 2023, l'Autorité environnementale alerte sur les enjeux de biodiversité auxquels se confronte l'implantation du septième projet de parc éolien français en mer, au large de Dunkerque, et demande à l'Etat des justifications.

Les principaux enjeux environnementaux pour l'Ae portent sur:

- les mammifères marins, les poissons ainsi que les zones humides terrestres, spécifiquement en phase de travaux,
- les espèces migratrices de poissons, d'oiseaux et de chauves-souris, spécifiquement en phase d'exploitation,
- les enjeux propres au site Natura 2000 «Banc des Flandres» dans lequel le projet est situé (habitats et oiseaux),
- les émissions de gaz à effet de serre générées et évitées par le projet,
- la qualité des eaux,
- le paysage maritime dans un environnement marqué par la présence de nombreuses activités balnéaires et industrielles.

Les principales recommandations de l'Ae sont:

- de préciser les éléments constitutifs du projet ou les modalités de réalisation des travaux et d'indiquer dans quelles conditions et avec quels critères les caractéristiques finales du projet seront arrêtées,
- de justifier, ou reconsidérer le niveau de plusieurs enjeux, dont certains apparaissent déclassés par rapport au document d'objectifs du site Natura 2000 et au document stratégique de façade Manche Est-mer du Nord, et le niveau des incidences,
- de compléter l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de présenter une estimation des émissions évitées par le projet,
- de revoir certaines mesures de compensation qui, en l'état, ne permettent pas d'assurer l'absence de perte de biodiversité et de garantir les objectifs de conservation de certaines espèces.

Par ailleurs, l'Ae recommande de justifier les raisons ayant conduit l'Etat à retenir la zone objet de l'appel d'offre (AO), au sein d'une aire marine protégée et d'apporter une attention particulière aux enjeux de biodiversité pour arrêter les prochaines zones d'AO ou d'accélération de l'éolien en mer. L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

<https://tinyurl.com/bdfzk76e>



## JURISPRUDENCE

### Délais de l'action en garantie des vices cachés

Par quatre décisions, la chambre mixte de la Cour de cassation est venue apporter un éclairage à l'article L5113-4 du code des transports lequel stipule : *«En cas de vice caché, l'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice caché»*.

Ces décisions intéresseront les constructeurs de navires et leurs clients qui se voient appliquer le bref délai d'un an de l'article L5113-5 du Code des transports ... qui serait logiquement enfermé dans le délai butoir de 20 ans de l'article 2232 du Code civil avec comme point de départ la recette du navire.

#### Cour de cassation Ch mixte - arrêt du 21 juillet 2023 N° 20-10.763

En application des articles 1648 alinéa 1er et 2232 du code civil, l'action en garantie des vices cachés doit être exercée dans les deux ans à compter de la découverte du vice ou, en matière d'action récursoire, à compter de l'assignation, sans pouvoir dépasser le délai-butoir de vingt ans à compter du jour de la naissance du droit, lequel est, en matière de garantie des vices cachés, le jour de la vente conclue par la partie recherchée en garantie. Ce délai-butoir est applicable aux ventes commerciales ou mixtes conclues avant l'entrée en vigueur de la loi du 17 juin 2008, si le délai de prescription décennal antérieur n'était pas expiré à cette date, compte étant alors tenu du délai déjà écoulé depuis celle du contrat conclu par la partie recherchée en garantie. Il est également applicable aux ventes civiles à compter du jour de l'entrée en vigueur de cette loi, sans que la durée totale puisse excéder la durée prévue par la loi antérieure.

<https://tinyurl.com/bd3a9kdb>

#### Cour de cassation Ch mixte - arrêt du 21 juillet 2023 N° 21-19.936

En application des articles 1648, alinéa 1er, et 2232 du code civil, l'action en garantie des vices cachés doit être exercée dans les deux ans à compter de la découverte du vice ou, en matière d'action récursoire, à compter de l'assignation, sans pouvoir dépasser le délai-butoir de vingt ans à compter du jour de la naissance du droit, lequel est, en matière de garantie des vices cachés, le jour de la vente conclue par la partie recherchée en garantie. Ce délai-butoir est applicable aux ventes commerciales ou mixtes conclues avant l'entrée en vigueur de la loi du 17 juin 2008, si le délai de prescription décennal antérieur n'était pas expiré à cette date, compte étant alors tenu du délai déjà écoulé depuis celle du contrat conclu par la partie recherchée en garantie. Il est également applicable aux ventes civiles à compter du jour de l'entrée en vigueur de cette loi, sans que la durée totale puisse excéder la durée prévue par la loi antérieure.

<https://tinyurl.com/yxax5284>

#### Cour de cassation Ch mixte - arrêt du 21 juillet 2023 N° 15-15.809

Le délai biennal prévu à l'article 1648, alinéa 1er, du code civil pour intenter l'action en garantie à raison des vices cachés de la chose vendue est un délai de prescription susceptible de suspension en application de l'article 2239 de ce code.

Une personne qui découvre le défaut du bien qui lui a été vendu a 2 ans pour engager une action en garantie des vices cachés. Ce délai peut être suspendu lorsqu'une mesure d'expertise a été ordonnée. Cette action en garantie doit aussi être engagée dans un délai de 20 ans à compter de la vente du bien.

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

#### Cour de cassation Ch mixte - arrêt du 21 juillet 2023 N° 21-17.789

En application des articles 1648 alinéa 1er et 2232 du code civil, l'action en garantie des vices cachés doit être exercée dans les deux ans à compter de la découverte du vice sans pouvoir dépasser le délai-butoir de vingt ans à compter du jour de la naissance du droit, lequel est, en matière de garantie des vices cachés, le jour de la vente conclue par la partie recherchée en garantie. Ce délai-butoir est applicable aux ventes commerciales ou mixtes conclues avant l'entrée en vigueur de la loi du 17 juin 2008, si le délai de prescription décennal antérieur n'était pas expiré à cette date, compte étant alors tenu du délai déjà écoulé depuis celle du contrat conclu par la partie recherchée en garantie. Il est également applicable aux ventes civiles à compter du jour de l'entrée en vigueur de cette loi, sans que la durée totale puisse excéder la durée prévue par la loi antérieure.

<https://tinyurl.com/39ebh3hs>

## Réglementation

- Amendements à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) : le 1er juillet 2016, les modifications apportées à la convention SOLAS (Safety of Life at Sea) exigeant la vérification du poids des conteneurs avant que les conteneurs emballés puissent être chargés à bord des navires sont entrées en vigueur. Cette exigence fait de la vérification de la masse brute des conteneurs (VGM) une condition juridiquement contraignante pour le chargement des navires.

- Code de pratique pour l'emballage des unités de transport de marchandises (code CTU) : l'Organisation internationale du travail (OIT) et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) ont élaboré un recueil de directives pratiques pour l'emballage des unités de transport de marchandises, y compris les conteneurs,

décrivant des procédures et des techniques spécifiques pour améliorer la sécurité, comme la manière d'assurer la répartition correcte du poids à l'intérieur du conteneur, le positionnement approprié... en fonction du type de cargaison, et d'autres considérations relatives à la sécurité. Le code a été approuvé fin 2014 et des travaux de révision sont en cours.

- Normes ISO révisées pour le matériel d'arrimage des conteneurs : l'Organisation internationale de normalisation (ISO) a révisé ses normes concernant l'équipement d'arrimage et les raccords d'angle. Les nouvelles normes sont entrées en vigueur en 2015. Certaines dispositions ont actuellement fait l'objet d'une réactualisation.

## Amendements Convention Solas et Marpol

Le Huitième sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs de l'OMI a validé, lors de la session du 14 au 23 septembre 2022, des propositions d'amendements aux deux conventions qui prévoient de rendre obligatoires le traçage GPS et la déclaration de perte de conteneurs. L'OMI devrait statuer prochainement.

<https://tinyurl.com/pyfjtr9n>

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](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)



## Latitude Blanche et l'Arctique

### 1/ Polarfront, le dernier navire météorologique norvégien

Construit en Norvège, en 1976, et affrété par l'Etat norvégien pendant la quasi totalité de sa vie, POLARFRONT a toujours navigué dans des eaux glaciales, dans le grand Nord. Il est le dernier navire météorologique monde et a effectué près de 40 ans de missions scientifiques. Il a alimentait les bases de données mondiales.

Pendant dix ans, il a effectué des relevés de l'évolution du taux de CO2 dans l'atmosphère, en partenariat avec l'Institut Météorologique Norvégien.



### 2/ Polarfront, devenu un navire d'expédition français

Ce navire a été acquis en 2017, par deux commandants français, Yann Le Bellec et Sophie Galvagnon, qui ont créé la compagnie française Latitude Blanche afin de proposer des croisières en Arctique.

D'une longueur de 55 mètres et dix mètres de large, tirant d'eau de 4,2 mètres. Il peut atteindre une vitesse de 9 noeuds. Il peut accueillir douze passagers en plus des 10 membres d'équipage et des guides présents à bord.

Le Polarfront va bénéficier d'une remotorisation l'hiver prochain dans les Chantiers Piriou à Concarneau afin de réduire le carburant d'au moins 40% et diminuer l'émission de particules fines. Il n'émettra plus d'oxydes d'azote (NOx). Ce moteur diesel-électrique permettra aussi de faire cesser les vibrations actuelles sous l'eau.

Il pourra ainsi de nouveau sillonner les eaux glacées de l'Arctique, entre les icebergs, dans les fjords septentrionaux et le fameux Svalbard.

Ce navire est immatriculé au Registre International Français (RIF).

Ref : Pour en savoir plus Site <https://www.latitudeblanche.com>





**24/05 - Journal de la Marine marchande** - En 2022, 661 conteneurs sont passés par-dessus bord. Défauts d'arrimage, de fixation, d'emballage, fret mal déclaré, piles toujours plus hautes ...

**31/05 - Journal de la Marine marchande** - La production de conteneurs s'est contractée de 71% au premier trimestre, à un niveau proche de celui de 2009, année de récession. Après deux années de pénurie, le trop plein est la nouvelle réalité du secteur.

**05/06 Journal de la Marine marchande** - Selon Allianz, record à la baisse pour les pertes totales de navires au nombre de 38 mais explosion des incendies et croissance de la flotte clandestine.

**13/06 Journal de la Marine Marchande** - La pénurie des officiers atteint un niveau record. Le déficit de disponibilité des officiers atteint environ 9% du pool mondial.

**27/06 Le Marin** - Un accord entre le Parlement et le Conseil européens sur la réglementation bancaire dans le cadre des accords internationaux dits de Bâle conforte le transport maritime dans ses spécificités de financement..

**23/04 Journal de la Marine marchande** - La Chine, soutenue par le Brésil, l'Afrique du Sud, l'Argentine et les Émirats arabes unis, a soumis à l'OMI le cadre juridique et financier qui permettrait de stimuler l'adoption d'alternatives aux énergies fossiles tout en réglant le différentiel de coûts avec les carburants d'origine fossile. Une avancée notable pour des pays qui ne sont pas connus pour leur activisme sur ces questions à l'OMI.

**01/05 Journal de la Marine Marchande - Fusion des ports d'Anvers et de Zeebrugge** - L'ensemble se revendique comme formant en Europe l'un des principaux ports de conteneurs, le plus grand port de transbordement de véhicules et le pôle chimique le plus important. Et l'ambition de ses actionnaires – les villes d'Anvers et de Bruges –, est désormais d'en faire la première porte de l'énergie verte.

**17/6 Journal de la Marine Marchande** - À l'occasion de la 6ème édition de Seenergy, salon des énergies de la mer, les Chantiers de l'Atlantique et Lhyfe ont annoncé un accord pour la production d'hydrogène à partir de l'électricité générée par les éoliennes en mer. Un démonstrateur entrera en fonction en septembre au large de St-Nazaire.

**27/06 Le Marin** : Pour la 3ème année consécutive, l'ONG Surfrider Europe et le programme Alliance verte ont dévoilé le 27 juin, les 3 nouveaux armateurs européens lauréats ayant reçu la certification environnementale Green marine. CMA CGM, STENA LINE et MSC Cruises viennent ainsi rejoindre les 12 armateurs déjà certifiés : Brittany ferries, la Compagnie maritime nantaise, Penn Ar Bed, Corsica linea, la Compagnie polynésienne de transport maritime (Aranui cruises), l'Ifremer et sa filiale Genavir, La Méridionale, Orange marine, Maritima, Ponant, Socatra et Sogestran shipping.

**29/06 Ouest-France** - Jean-Marc Roué s'est rendu à Cherbourg-en-Cotentin dans le cadre du projet de ferroutage et son effet sur le trafic transmanche.

**30/06 Le journal des entreprises.com** -Trafic de drogue, cyberattaque, malveillance : ces menaces pèsent sur le port de Nantes Saint-Nazaire.

**01/07 - Mer et marine** - Le projet SeaShuttle porté par Samskip et Ocean Infinity vient d'être annoncé. Deux porte-conteneurs à hydrogène et téléopérés entre la Norvège et les Pays-Bas effectueront des rotations Rotterdam- Oslo.

**05/07 Lloydlisted** - Maersk quitte l'ICS et se recentre sur le World Shipping Council qui muscle son bureau de Washington et de Bruxelles.

**9/07- Journal de la Marine Marchande** - Mise à l'eau du "Canopée" : la filiale commune de Jifmar et de Zéphir & Borée en assurera l'exploitation pour le compte d'Ariane Group pour une durée de 15 ans. Le "Canopée" conçu par les architectes du cabinet d'architecture français VPLP, équipé d'un moteur dual fuel et de 4 voiles en forme d'ailes Oceanwings d'une surface de 1 500 m2, sera affrété par Jifmar à la société Alizés. La construction a été confiée au chantier naval néerlandais Neptune Marine, qui a sous-traité la construction au chantier polonais de Stettin. L'armement du navire par Neptune Marine sera finalisé aux Pays-Bas.

**21/07 Le Figaro** - Entretien exclusif de Rodolphe Saadé (CMA CGM) : "La France est le seul pays à vouloir taxer les armateurs".

**11/08 Lematin.ch** - L'équipage d'un pétrolier échoué ne sera pas poursuivi. La justice tunisienne a prononcé un non-lieu pour les 7 membres de l'équipage du navire "Xelo", victime d'un naufrage en avril dernier au large de la Tunisie.

**28/08 Le Télégramme** - Un point est réalisé sur l'avancée des principaux projets de transport à la voile alors que la coque du premier voilier cargo de Toit est arrivée à Concarneau.

**29/08 Actu-environnement** - La signature d'un traité sur la haute mer bute sur la question des financements. La possibilité de conclure les négociations en 2022 s'éloigne.

**29/08 - La Tribune** - « La France a besoin d'une solide industrie de carburants de synthèse ». Tel est le message du Cluster Maritime Français, d'Armateurs de France, de Louis Dreyfus Armateurs et d'Elyse Energy.

**30/08 Bloomberg** - Les porte-conteneurs qui étaient en attente à l'extérieur des ports de Los Angeles ne sont plus que 8 contre 108 en janvier.

**01/09 Hellenic shipping** - Une étude d'Inmarsat révèle une forte augmentation de l'utilisation des données maritimes, l'industrie du transport maritime recherchant une connectivité accrue.

**06/09 Jeune Marine** - Naissance de "CFC- Compagnie Française de Croisieres".

**06/09 Marine Insights** - Neptune Lines commande ses deux premiers navires de nouvelle génération spécialement conçus pour le shortsea. Le chantier naval Fujian Mawei en Chine construira les navires hautement efficaces 4 200 CEU DF PCTC qui seront tous livrés en 2026.

**06/09 Mer et Marine** - Les assureurs maritimes relativisent fortement la dangerosité des véhicules électriques.

**07/09 Le Marin** - GTT investit dans les turbovoiles de Bound4blue.

**11/09 Morning Star** - Contre le dumping social, il faut lutter contre les pavillons de complaisance et protéger le marché intérieur.

**12/09 Seatrade news** - L'Autorité du Canal de Panama a annoncé la suspension de deux enchères spéciales pour les navires de grande taille jusqu'à fin septembre.

**15/09 Le télégramme** - Le chantier concarno Piriou va construire deux navires pour les îles Scilly.

**18/09 Le Marin** - Le nouveau Chambon Mistral - nom symbolique pour l'armateur Marseille Chambon - est

attendu à Toulon. Ce navire de 30 mètres pour une capacité de traction de 52 tonnes sera francisé à son arrivée.

**13/09 Reuters** - Le portuaire allemand s'ouvre aux étrangers. MSC, la plus grande compagnie maritime de conteneurs, a proposé d'acheter près de la moitié du principal opérateur du port de Hambourg dans le cadre d'un accord qui pourrait valoir près de 1,3 milliards d'euros.

**13/09 Le Journal de la Marine Marchande** - Les compagnies maritimes concernées par quelques 2 000 arbitrages extrajudiciaires en 2022, soit une augmentation de 12% par rapport à 2021.

**20/09 Le Point** - L'Europe s'inquiète pour la sécurité de ses câbles chinois. L'Europe doit-elle cesser de confier aux chinois la fabrication et la pose de câbles Internet en mer ? C'est le débat qui s'ouvre au Parlement européen alors qu'un projet de résolution est discuté à la sous-commission sécurité et défense.

*"Ad iura renunciata, non datur regressus"*



**Au renoncement des droits, il n'est point donné de recours.**

## Alternative aux Routes de la Soie

Les États-Unis, l'Inde, l'Arabie saoudite et l'UE ont annoncé un accord multinational ferroviaire et portuaire reliant le Moyen-Orient et l'Asie du Sud en marge du sommet du G20 à New Delhi le 9 septembre 2023.

En marge du sommet du G20 à New Delhi, les États-Unis, l'Inde, l'Arabie saoudite et l'UE ont signé un protocole d'accord portant sur la mise en œuvre d'un corridor économique reliant les pays du Moyen-Orient par voie ferrée et à les connecter à l'Inde par voie portuaire. Le projet se positionne comme le pendant occidental de la Ceinture et la Route de la Chine.

L'occasion de mettre en place une nouvelle ère connectée de l'Europe à l'Asie, en passant par le Moyen-Orient.

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**



## RAPPORTS

### - ARMATEURS DE FRANCE :

Rapport annuel 2022 - 2023

<https://tinyurl.com/n8u46xp2>

### - CLUSTER MARITIME FRANCAIS

Rapport

<https://tinyurl.com/59he4n7n>

### - ISEMAR

-La cybersécurité un défi majeur pour le monde maritime :

<https://tinyurl.com/53hturjn>

- Etat de la piraterie en 2023 :

<https://tinyurl.com/yc2nkfwm>

- La pollution sonore des océans :

<https://tinyurl.com/n8u46xp2>

- Qui possède les industries mondiales

<https://tinyurl.com/dxc6r4um>

### - GICAN

- Rapport annuel 2022 - 2023:

<https://tinyurl.com/mttvxrwr>

## Actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 28 juin.

Nous résumons ici, les principales informations et décisions :

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

MM. Jean-Pascal Bidoire, Philippe Boisson, M. Philippe Delebecque, Alioune Diagne Mme Marie Doré, MM Gilles Héligon, Olivier Jambu-Merlin, Michel Le Luyer, Mme Laurène Niamba, MM. Philippe Picard, Julien Raynaut, Stéphane Rivier, Georges Sioufi, Mme Christelle Tailhardat, MM Jean-Paul Thomas, Jean-Yves Thomas, Gabriel Touchard.

● Le Bureau est composé de MM. Ph. Delebecque (Président), Olivier Jambu-Merlin (Vice-Président), Philippe Boisson (Vice-Président), M. Gilles Héligon, (Trésorier).

● Le Comité est constitué de trois membres titulaires : MM. Ph. Delebecque (Président), O. Jambu-Merlin (Vice-Président) et Ph. Boisson (Vice-Président), et de six membres suppléants : MM. M. Le Luyer, J-P. Laffaye, G. Sioufi, J-F. Cheneval, J-P Marcq, J Raynaut.

● Les arbitres :

Quatre nouveaux arbitres ont été admis dans la liste :

- Dans la catégorie "Praticiens" :

- M. Salim Lekouara, Correspondant P&I Clubs en Algérie,

- M. Bertrand Sciboz, Expert maritime et sous-marin, salvage master et scaphandrier.

- Dans la catégorie « Juristes » :

- Mme Lia Athanassiou, Professeur de droit commercial et maritime à l'université nationale et capodistrienne d'Athènes,

- Me Hervé Laroque, Avocat honoraire au Barreau de Paris.

Une démission d'arbitre a été enregistrée :

- M. Thierry Desmarais, arbitre à la Chambre depuis 2005, dans la catégorie "Praticiens".

## ENGLISH ARBITRATION ACT 2023

La réforme de l'Arbitration act de 1996 est intervenue et est entrée en vigueur le 20 septembre 2023.

<https://tinyurl.com/yt5hh822>

Les praticiens du Royaume-Uni ont réagi aux recommandations finales de la Commission juridique pour la réforme de la loi anglaise de 1996 sur l'arbitrage. La plupart d'entre eux ont salué son approche "pragmatique", mais certains ont été déçus par son refus d'aborder la question de la discrimination dans les nominations d'arbitres.

in Revue de l'arbitrage mondial  
8-9-23.

Summary of final report :

<https://tinyurl.com/Arb-act-2023-Summary>

Final report :

<https://tinyurl.com/Arb-act-2023-Final-report>

## Avis de décès

**Nous avons le regret de vous annoncer le décès survenu le 23 septembre 2023 de Mr Claude Goussot, ingénieur civil du génie maritime, Directeur technique chez Louis Dreyfus Armateurs, Le Président de la Chambre et les arbitres s'associent à la peine de sa famille et lui adressent ses plus sincères condoléances.**

