



LA GAZETTE

DE LA CHAMBRE ARBITRALE
MARITIME DE PARIS

2026 : ANNÉE DE TOUS LES DANGERS ?

Philippe DELEBECQUE

**LA CAMP, UNE INSTITUTION EN ÉVOLUTION
FACE AUX CHANGEMENTS DU MONDE
MARITIME**

Philippe BOISSON

**LA GÉOPOLITIQUE ET L'ASSURANCE MARITIME
DES RISQUES DE GUERRE**

Jean-Étienne Quintin

GAZETTE DE LA CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

#68 - Printemps 2026

Sommaire

Éditorial : 2026 : année de tous les dangers ?	3
La CAMP, une institution en évolution face aux changements du monde maritime	5
Guerre au Moyen-Orient : bouleversement de la chaîne logistique mondiale et marchés de l'assurance maritime des risques de guerre sous pression	7
Web maritime	10
Jurisprudence	11
Législation	13
Brèves maritimes	14

2026 : année de tous les dangers ?

Philippe DELEBECQUE

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE

On serait tenté de le penser au regard de la situation au Proche-Orient et de ses conséquences. Le droit de la mer est bafoué : la liberté de navigation dans les détroits internationaux est remise en cause et l'on va jusqu'à considérer que les États côtiers pourraient y imposer un droit de péage ! Rétablir une communauté internationale de droit demandera du temps.

Dans une moindre mesure, l'évolution de certains droits étrangers qui participe de l'éclatement de l'idée même d'internationalité, contribue à cette inquiétude. Ainsi en est-il du nouvel article 295-2 du code maritime chinois issu de réformes récentes applicables dès le 1^{er} mai 2026. Les contrats de transport international de marchandises par mer, lorsque le port de chargement ou le port de déchargement est situé sur le territoire de la République populaire de Chine, seront soumis au droit chinois. En outre, les clauses donnant compétence à une loi étrangère figurant dans les contrats de transport maritime international de marchandises ou dans les connaissements ne pourront prévaloir sur l'application impérative du chapitre IV du code maritime chinois. On s'en souvient, l'article 16 de la loi française du 18 juin 1966 disait, mutatis mutandis, la même chose, en prévoyant l'application de la loi française aux transports effectués au départ ou à destination d'un port français. Il n'avait cependant pas la même portée, le texte étant applicable uniquement lorsque les transports n'étaient pas soumis à une convention internationale à laquelle la France était partie. Et l'on sait qu'il a été abrogé à la faveur de l'entrée en vigueur du règlement Rome I, très consensuel, sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

Dans la pratique maritime, un nombre important de contrats internationaux de transport maritime de marchandises sont régis par le droit anglais. À compter de l'entrée en

vigueur du Code maritime révisé, les tribunaux ou les institutions d'arbitrage chinois devront donc appliquer obligatoirement le droit chinois à tout contrat de transport impliquant un chargement ou un déchargement dans un port chinois, nonobstant toute disposition contractuelle contraire. Cet unilatéralisme, on en conviendra, n'est guère compatible avec l'économie même du droit maritime qui est d'essence internationale. Là aussi, ce qui en résulte n'est pas sans incidence sur les questions de responsabilité et les couvertures d'assurance. Les opérateurs devront s'en soucier.

On se rassurera en apprenant que la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD ou HNS, Hazardous and Noxious Substances) est sur le point d'entrer en vigueur, en l'état, en avril dernier, des ratifications de quatre Etats qui manquaient jusqu'ici. Selon l'OMI, près de 65 000 navires sont concernés par ce texte qui, rappelons-le, établit, pour le transport en cause, un régime international de responsabilité (objective) et d'indemnisation pesant à la charge du propriétaire du navire et couvrant, avec une assurance obligatoire, les dommages liés à la pollution, mais aussi les risques d'incendie et d'explosion, y compris les décès ou les blessures corporelles ainsi que les pertes ou dommages matériels ; étant précisé que si les dommages dépassent un certain plafond (environ 300 M€), un fonds international abondé par les importateurs de SNPD devra prendre le relais. C'est par le droit international et avec la pratique internationale que la communauté maritime a, depuis des siècles, pris corps. C'est cette idée qu'il faut, plus que jamais, défendre. ■



La CAMP, une institution en évolution face aux changements du monde maritime

Philippe BOISSON

VICE-PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

La Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) a été créée sous sa forme actuelle en novembre 1966. Son objectif initial était de résoudre les conflits commerciaux en matière de transport maritime. Les armateurs et affréteurs céréaliers à l'initiative de ce projet souhaitaient voir leurs différends résolus par des praticiens. Des personnes qui, par leurs connaissances spécifiques et leurs expériences de terrain, seraient mieux à même de cerner les litiges et les résoudre plus rapidement que les magistrats des juridictions judiciaires. Il s'agissait surtout à l'époque d'éviter de devoir aller à Londres pour trancher des litiges de faible importance.

La Chambre s'installa au 93 boulevard Haussmann, siège du Comité Central des Armateurs de France, et commença à travailler sous la présidence du professeur Roger Jambu-Merlin. Les litiges portaient essentiellement sur l'interprétation des chartes-parties et des connaissements relatifs au transport de phosphate, de charbon ou de grain ⁽¹⁾. En ce temps-là, les arbitres appelés « chevaliers de la charte-partie » étaient passés maîtres dans le calcul des surestaries, les feuilles de temps, les despatch money et autres clauses ambiguës des contrats.

Les affaires d'avaries communes et d'assistance constituaient l'autre volet du contentieux. Ces dossiers se sont malheureusement raréfiés pour diverses raisons au fil des ans.

Les objectifs initiaux de la Chambre furent très vite atteints grâce au savoir-faire de praticiens renommés tel que Paul Bernard, Pierre Raymond, Claude Boquin, Pierre-François Dardelet mais aussi de grands professionnels du droit comme Emmanuel du Pontavice, Pierre Bonassies, Pierre Latron ou Maurice Marty. Une pléiade d'arbitres talentueux qui marquèrent de leur empreinte l'histoire de cette institution.

LES PREMIÈRES DIVERSIFICATIONS

Au début des années 80, la compétence de la Chambre s'est progressivement étendue à l'interprétation d'autres documents contractuels : les contrats de volume, les contrats de construction ou de réparation navale ou encore les contrats d'assurance.

De nouveaux litiges sont aussi apparus mettant en cause davantage le droit commun des obligations que le droit maritime, comme ceux liés par exemple aux clauses de sauvegarde ou de renégociation ou encore aux effets d'un avenant à une charte-partie. Plus récemment, ont surgi de nouvelles questions portant sur les contrats de logistique, de commission et d'organisation des transports. La grande plaisance a également donné lieu à des litiges qui viennent de plus en plus souvent devant la Chambre.

Cette diversification des affaires a permis de conserver au fil des ans un volume d'activité relativement constant. La CAMP est saisie, en moyenne, d'une quarantaine de dossiers par an, dont les enjeux en termes financiers et d'intérêts, vont croissant. On ne peut certes pas la comparer à la London Maritime Arbitration Association⁽²⁾. Il reste cependant que les montants en cause et la diversité des dossiers témoignent de l'intérêt que portent les professionnels de la mer à cette institution.

C'est précisément sur cet attrait qu'il convient de s'interroger, car il reflète la capacité d'un organisme à évoluer pour mieux répondre aux attentes d'un monde maritime en perpétuel bouleversement.

Dans le domaine de l'arbitrage, les attentes sont restées les mêmes : utiliser un mode de résolution des litiges qui soit à la fois : rapide, raisonnable en termes de coûts et parfaitement sécurisé. En soixante années d'existence, la Chambre a cherché en permanence à répondre à ces trois exigences.

RAPIDITÉ ET COÛT MODÉRÉ DE LA PROCÉDURE

Dès son origine, la CAMP s'est organisée pour proposer aux professionnels une procédure rapide, régie à la fois par les règles du Code de procédure civile mais également par son règlement.

Ce règlement impose précisément que les sentences soient rendues dans les six mois, un délai relativement court qui incite souvent les parties à demander des prorogations. Celles-ci peuvent être accordées en fonction de la complexité du dossier, mais dans tous les cas, le litige doit être tranché au maximum dans les 19 mois, ce qui reste très raisonnable en comparaison d'autres chambres arbitrales où les délais sont en général de deux à trois ans.

L'une des originalités du règlement de la Chambre réside dans la possibilité de procéder à un examen de l'affaire au second degré. Cette disposition qui permet de faire rejurer la même affaire par trois arbitres différents entraîne forcément un rallongement de la procédure. C'est pourquoi le nouveau règlement 2026 a cherché à corriger cet inconvénient en fixant des conditions plus restrictives à son utilisation.

D'une manière générale, la procédure devant la CAMP qui tend à tenir compte au maximum des intérêts des parties se caractérise par sa simplicité et son absence de formalisme. Cette souplesse procédurale, gage de rapidité et d'efficacité se traduit en termes de coûts. Les frais d'arbitrage sont d'autant moins élevés que la décision sera rendue rapidement, un élément qui peut expliquer pourquoi les honoraires des arbitres de la Chambre sont moins importants que ceux d'autres institutions arbitrales.

LA QUALITÉ PROFESSIONNELLE DES ARBITRES

C'est l'une des singularités de la CAMP : les parties choisissent les arbitres figurant dans la liste établie par les instances de la Chambre en fonction de critères rigoureux, au premier rang desquels figurent la compétence, l'expérience et l'indépendance d'esprit. Ces arbitres sont pour la plupart des professionnels du transport maritime et du commerce international, répartis en trois catégories : praticiens, techniciens et juristes.

Ce choix n'est pas obligatoire, les parties gardant toujours la possibilité de désigner une personnalité en dehors de la liste des arbitres dès lors qu'elle reçoit l'agrément du Comité. Il reste cependant que cette approche professionnelle est essentielle, car qui mieux qu'un praticien peut connaître les usages en vigueur dans le commerce maritime ! Qui mieux qu'un technicien peut connaître les règles de l'art propres à tel ou tel domaine d'activité ! Le contentieux maritime, matière complexe et d'une grande technicité, intègre de nombreuses notions, que seules la pratique et l'expérience professionnelles permettent d'appréhender pleinement.

Certains diront que le recours à des arbitres spécialisés n'a plus raison d'être aujourd'hui compte tenu de l'importance prise par les questions procédurales dans les arbitrages⁽³⁾. Il n'est pas question ici de nier l'importance des règles de procédure dans la solution des litiges, mais simplement de rappeler que dans une chambre professionnelle, la procédure doit pouvoir cohabiter avec les usages commerciaux en vigueur.

C'est en tout cas ce qu'attendent les usagers de la Chambre qui veulent avant toute chose faire régler par leurs pairs des divergences apparues dans leurs relations contractuelles.

Dès sa création, la Chambre l'a bien compris en veillant à préserver la mixité des formations dans les collèges arbitraux où juristes maritimistes côtoient praticiens et techniciens du monde maritime. Cette pluralité des compétences, gage de la qualité des décisions rendues, facilite la solution des litiges. Elle permet de trancher à la fois les questions de forme, certes de plus en plus nombreuses, mais aussi les problèmes de fond qui demeurent à l'origine des contentieux.

Il est souhaitable que les conseils des parties qui ont désormais le choix du 3^e arbitre avec la réforme de 2026 gardent cet équilibre fondamental de manière à ce que les sentences soient claires, aisément applicables et répondent parfaitement à toutes les questions posées.

UN CADRE SÉCURISÉ POUR L'ARBITRAGE

La CAMP bénéficie aujourd'hui de la confiance d'un très grand nombre de professionnels de la mer. Cette confiance repose sur la perception d'une certaine sécurité lorsque l'on vient régler un litige quel qu'il soit devant la Chambre : les arbitres sont des professionnels et les décisions qu'ils rendent restent en harmonie avec les principes de l'arbitrage international (contradictoire, indépendance, impartialité, confidentialité, recherche de la volonté des parties, motivation).

L'organisation de la Chambre a été conçue avec pour objectif de bâtir une jurisprudence cohérente comme il peut en exister au sein d'autres instances arbitrales.

Le Comité de la Chambre joue ici un rôle extrêmement important en donnant un avis sur l'orientation de la sentence et en formulant des observations sur sa rédaction. Il ne s'agit pas bien sûr de réécrire le texte, mais de donner aux arbitres l'assurance que leurs décisions seront relues avec soin tout en permettant d'attirer leur attention sur telle ou telle difficulté particulière.

La jurisprudence de la Chambre est aujourd'hui accessible à tous grâce à la diffusion dans la presse spécialisée d'un résumé des sentences qui préserve la confidentialité des informations sur les parties ou les navires en cause.

La communication avec la communauté maritime s'est enrichie en 2003 grâce à la parution d'une « Gazette ».

La Gazette de la Chambre publie en effet régulièrement des articles de fond relatifs à l'arbitrage, des avis d'experts sur les questions maritimes d'actualité et les résumés des décisions rendues.

Dernière innovation : la mise en place d'un site internet en 2016 permettant de télécharger les principaux documents en français ou en anglais régulant les activités de la Chambre et l'organisation des arbitrages.

Cette année, la CAMP célèbre son 60^e anniversaire. En 60 années d'existence, elle a prononcée plus de 2 000 sentences en droit français comme en droit anglais dans les domaines les plus variés. Si le volume des affaires traitées peut paraître modeste aux yeux de certains, la qualité des sentences n'a jamais été démentie : la quasi majorité d'entre elles, environ 90%, a donné lieu à une exécution spontanée et les recours à leur encontre ont été extrêmement rares, seulement deux annulations de sentences ayant été formulées depuis sa création⁽⁴⁾.

En mettant en place une organisation efficace et une procédure arbitrale fiable, rapide et à coûts maîtrisés, la CAMP a réussi son pari : celui de répondre aux attentes des opérateurs de la mer et du commerce maritime.

Elle peut aujourd'hui s'appuyer sur ses atouts traditionnels mais aussi sur ses capacités innovantes pour relever les défis du contentieux maritime de demain. ■

Notes

1 - François ARRADON : L'arbitrage maritime en France. La Revue Maritime n°470, octobre 2004.

2 - Jihane KHALDI : L'arbitrage maritime : une étude comparative entre Londres et Paris. Mémoire de Master 2 « Droit Maritime et des Transports ». Aix/Marseille, 2014.

3 - Bruce HARRIS : L'avenir de l'arbitrage maritime. Gazette de la Chambre n°17, automne 2008.

4 - Interview de M. Philippe Delebecque sur la médiation. Gazette de la Chambre n°56 Automne 2021.

Guerre au Moyen-Orient : bouleversement de la chaîne logistique mondiale et marchés de l'assurance maritime des risques de guerre sous pression

UNE PRATIQUE ANCIENNE ET SINGULIÈRE DE L'ASSURANCE MARITIME

Jean-Étienne QUINTIN

MEMBRE DE L'ACADÉMIE DE MARINE - EXPERT MARITIME AUPRÈS DE L'OTAN

L'assurance maritime des risques de guerre constitue l'un des segments les plus anciens et les plus spécifiques de l'histoire assurantielle. Elle trouve son origine au XVIII^e siècle, à une époque où les mers du globe étaient le théâtre permanent de conflits armés, de guerres de course, de blocus navals et d'actes de piraterie étatique ou paraétatique. Dans ce contexte, les armateurs, négociants et chargeurs cherchaient à se prémunir contre la capture, la saisie ou la destruction de leurs navires et cargaisons par des puissances ennemies.

Ces risques, bien que résultant d'actes humains délibérés, se matérialisaient en mer et étaient alors juridiquement assimilés à des « fortunes de mer ». Le Code de commerce faisait ainsi peser sur les assureurs maritimes une garantie large, couvrant à la fois les risques ordinaires de navigation – tempêtes, échouements, abordages, naufrages – et les risques dits extraordinaires, tels que les prises, pillages, arrêts de prince ou déclarations de guerre. Une même police d'assurance pouvait alors couvrir l'ensemble de ces périls sans distinction catégorielle claire.

À partir du milieu du XIX^e siècle, la diminution progressive des conflits navals interétatiques et la structuration du commerce international ont conduit à une séparation conceptuelle et technique des risques ordinaires et des risques de guerre. Ces derniers ont été isolés dans des garanties spécifiques, activables seulement dans certaines circonstances géopolitiques. Cette distinction s'est progressivement imposée comme un principe fondamental de la pratique assurantielle maritime moderne.

En France, cette singularité a trouvé une traduction réglementaire avec le décret de 1967 relatif à l'assurance et à la réassurance des « risques exceptionnels », autorisant notamment l'État à garantir certains dommages affectant navires et marchandises lorsque les capacités du marché privé sont dépassées. Ces dispositions ont depuis été intégrées au Code des assurances et constituent toujours aujourd'hui l'un des piliers de l'architecture assurantielle des risques de guerre.

L'assurance des risques de guerre a pour objet de garantir les intérêts financiers des armateurs, affréteurs, chargeurs ou

prêteurs contre les dommages matériels, pertes totales ou partielles, recours de tiers, frais extraordinaires ou dépenses consécutives à des conflits armés, actes de guerre, sabotages ou attentats à caractère politique. Elle couvre également les captures, saisies, détentions ou confiscations opérées par des autorités gouvernementales étrangères. Certaines exclusions demeurent toutefois, notamment lorsque les mesures émanent des autorités françaises ou, en cas de guerre déclarée, de celles de leurs alliés.

UN CUMUL INÉDIT DE ZONES DE CONFLITS MARITIMES DEPUIS 2022

Depuis 2022, le marché de l'assurance maritime des risques de guerre est confronté à une situation sans précédent depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale : le cumul simultané de plusieurs zones de conflits majeurs affectant directement les routes commerciales maritimes mondiales.

La guerre russo-ukrainienne a profondément déstabilisé la navigation en mer Noire, zone historiquement stratégique pour l'exportation céréalière et énergétique. Les attaques de navires marchands, la pose de mines dérivantes et la militarisation des détroits ont conduit à une requalification durable de la zone en territoire à haut risque assurantiel.

Dans le même temps, le conflit israélo-palestinien a rapidement débordé du champ terrestre pour affecter les flux maritimes internationaux, notamment à travers les attaques houthis en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. Ces actions ciblées contre des navires marchands ont entraîné des détournements massifs par le cap de Bonne-Espérance, allongeant significativement les temps de transit et désorganisant les chaînes logistiques mondiales.

Depuis le 28 février 2026, l'attention des marchés s'est déplacée vers le golfe Persique, marqué par des tensions croissantes entre les États-Unis et l'Iran, se traduisant par des fermetures et réouvertures sporadiques du détroit d'Ormuz. La particularité géographique de ce détroit est déterminante : contrairement à d'autres passages stratégiques tels que le canal de Suez ou le détroit de Malacca, le détroit d'Ormuz n'offre aucune véritable possibilité de contournement maritime.

Lorsqu'il est bloqué ou fortement contrôlé par des forces belligérantes, ce détroit concentre simultanément un volume considérable de navires et de marchandises dans une zone maritime restreinte. Cette concentration constitue un facteur aggravant majeur en matière de gestion des risques, alors même que le transport maritime repose traditionnellement sur une logique de fluidité et de dispersion des flux.

Le marché mondial de l'assurance maritime représentait en 2025 environ 40 milliards de dollars de primes annuelles, couvrant les garanties corps de navires, marchandises et P&I Clubs. La part spécifique des risques de guerre, bien que non précisément isolée statistiquement, ne représenterait que quelques pour cent de ce total. Ces montants apparaissent particulièrement limités lorsqu'on les compare aux valeurs en risques exposés, estimées entre 120 et 160 milliards de dollars pour les seuls navires transitant dans le golfe Persique, hors valeurs de marchandises transportées.

Depuis le début des tensions militaires ouvertes dans la région, les centres de suivi maritime tels que l'UKMTO et le MICA Center pour la France ont recensé de nombreux incidents affectant des navires opérant dans le golfe Persique, le détroit d'Ormuz et le golfe d'Oman. Dans ce contexte, la cartographie dynamique des routes maritimes est devenue un outil stratégique essentiel pour le pilotage des risques logistiques globaux.

UNE PLURALITÉ D'ASSUREURS ET DE MÉCANISMES SPÉCIALISÉS

L'assurance des risques de guerre maritimes recouvre une pluralité d'intérêts économiques et financiers : armateurs, affréteurs, chargeurs, banques de financement maritime, traders de matières premières ou encore investisseurs institutionnels. Les expositions correspondantes sont prises en charge par des marchés et des mécanismes distincts.

Pour les navires, les garanties reposent traditionnellement sur des pools de coassurance spécialisés, indépendants des assureurs de risques ordinaires. En France, le Groupement d'Assurance et de Réassurance des Risques Attentats et Actes de Terrorisme (GAREX) joue un rôle central, tandis que d'autres dispositifs analogues existent en Norvège (DNK) ou au Royaume-Uni. Ces pools mutualisent les capacités et

permettent de soutenir des expositions que les assureurs isolés ne pourraient assumer seuls.

Pour les marchandises, les assureurs de risques ordinaires proposent fréquemment des extensions de garanties couvrant les risques de guerre, en structurant eux-mêmes leurs programmes de réassurance internationale. Cette dualité de marchés contribue à une fragmentation de l'offre, mais aussi à une certaine résilience du système assurantiel global.

QUAND LA GÉOPOLITIQUE REDESSINE LE MARCHÉ MONDIAL DE L'ASSURANCE MARITIME DES RISQUES DE GUERRE

À la différence des risques de mer classiques, relativement stables et statistiquement modélisables, le risque de guerre est par essence imprévisible et fortement corrélé à l'actualité géopolitique et militaire. En période de paix, son niveau est quasi nul ; en période de crise, il peut croître de manière exponentielle sur des laps de temps très courts.

Les surprimes risques de guerre peuvent ainsi évoluer dans des rapports de 1 à 100 en l'espace de quelques jours, voire de quelques heures, selon les zones concernées. Les assureurs et pools spécialisés s'appuient sur les recommandations du Joint War Committee pour les navires et du Joint Cargo Committee pour les marchandises, instances de place du marché londonien faisant autorité à l'échelle mondiale.

En France, le CESAM attribue des notations de dangerosité des zones de transit, de 1 à 8. Les zones classées 7 ou 8 doivent faire l'objet d'une déclaration spécifique par les assurés, via leurs courtiers, et donnent lieu à une cotation au cas par cas. Les assureurs se réservent en outre la faculté de résilier ou d'ajuster leurs garanties au moyen de Notices of Cancellation, afin de redéfinir en permanence les conditions d'assurabilité.

CONCLUSION : VERS UNE REDÉFINITION DU RÔLE DES ÉTATS ET DES MARCHÉS

Rarement l'histoire contemporaine aura connu une telle concentration simultanée de conflits armés affectant des zones maritimes aussi stratégiques en un laps de temps

aussi court. Le commerce mondial et les chaînes logistiques internationales s'en trouvent profondément bouleversés, tout comme les itinéraires traditionnellement empruntés en temps de paix.

Cette situation entraîne un rapprochement inédit entre les marines marchandes et les marines militaires, longtemps cantonnées à des sphères opérationnelles distinctes. La montée en puissance du MICA Center, implanté au sein de la Préfecture maritime de Brest, constitue à cet égard un signal fort de cette nouvelle coopération structurelle.

Si la coordination quotidienne entre marines civiles et militaires est devenue une bonne pratique en matière de prévention, elle demeure insuffisante en période de conflits intenses. Les armateurs ne peuvent en effet exposer durablement leurs équipages et leurs navires à des zones de combat ouvert. Les décisions de blocage ou de déroutement des navires répondent avant tout à des impératifs de sécurité humaine.

Dans ce contexte, le marché de l'assurance maritime des risques de guerre conserve un rôle central mais agit dans les limites mêmes de la mécanique assurantielle : garantir un risque aléatoire. Dès lors que le risque devient quasi certain, les couvertures cessent, et l'intervention des États devient nécessaire. C'est pourquoi plusieurs puissances maritimes – États-Unis, Royaume-Uni, Norvège, Danemark, Inde – et même l'OTAN cherchent à compléter ou suppléer les capacités du marché privé.

Historiquement, les marchés des risques de guerre ont démontré leur maturité et leur résilience, en accompagnant les grands conflits depuis 1945 sans remettre en cause leurs principes fondamentaux. Le cumul actuel des crises impose toutefois une coopération accrue entre acteurs civils, militaires, assurantiers et étatiques afin de redéfinir collectivement les critères d'assurabilité dans un monde où la géopolitique est redevenue un déterminant central du commerce maritime. ■

HYDROCONTEST BY ENSM

L'ÉVÉNEMENT INCONTOURNABLE DE L'INNOVATION MARITIME ÉCORESPONSABLE

L'ENSM et Jeune Marine se sont associés pour organiser une toute nouvelle édition d'Hydrocontest, du 28 au 30 avril au stade nautique Florence Arthaud de Marseille qui avait accueilli les épreuves nautiques des Jeux olympiques de 2024. Hydrocontest est un concours international mettant des étudiants en lice en vue de confronter sur l'eau des prototypes de navires de charge pour transporter plus, plus vite, et avec moins d'énergie. Créée en 2014 sur le lac Léman par une fondation suisse et l'École polytechnique fédérale de Lausanne, cette compétition a pour raison d'être d'ouvrir la voie à des solutions concrètes pour le transport maritime. Après une interruption de plusieurs années depuis les mesures de confinement de 2020, l'association Hydrocontest by ENSM a repris le flambeau avec la même ardeur en faveur de l'innovation pour réinventer le transport maritime. Neuf équipes françaises et étrangères s'étaient donc inscrites cette année. Six d'entre elles participèrent au défi «Hydrocontest Retrofit Challenge» consistant à présenter des études chiffrées afin d'améliorer les performances et le bilan carbone d'un porte-conteneurs existant de CMA CGM. Les trois autres équipes firent naviguer des maquettes aux « design » très différents, en respectant un cahier des charges (longueur limitée à 2,50 mètres) et une charte d'éco-conception définies pour ce deuxième défi «Hydrocontest Design». En parallèle de ces expérimentations, trois tables rondes réunissant une quinzaine d'armateurs français, permirent des échanges sur les différentes solutions de décarbonation envisagées par les uns et les autres en matière d'énergies utilisables, d'infrastructures d'approvisionnement, de construction neuve et de «retrofitting». Cette édition de reprise fut aussi l'occasion de réunir de nombreux représentants de la communauté maritime française autour du sujet de la flotte stratégique, objet du rapport du député Yannick Chenevard.

Deux tables rondes animées par Jeune Marine permirent des échanges entre des armateurs, des experts, des analystes, des administrations, des assureurs, et des représentants de la Marine nationale, en présence d'élèves de la Marine marchande et de jeunes officiers de la Marine nationale. Ces débats furent introduits par le directeur général de l'ENSM François Lambert et le contre-amiral Pierre Rialland, secrétaire général adjoint du SGMer. Ils furent conclus par l'amiral (2s) Pascal Ausseur, président de l'Institut FMES, et le député Yannick Chenevard. Ce dernier fit un bilan encourageant de la mise en place des recommandations de son rapport parlementaire en vue de constituer une flotte stratégique, en favorisant notamment un rapprochement opérationnel et «culturel» entre les officiers de nos deux marines. L'actualité politique internationale donna à ces échanges une épaisseur perceptible où de nombreuses idées fortes furent exprimées par les intervenants sur les conflits en cours en Europe et au Proche-Orient, d'un point de vue maritime. Plusieurs vidéos des trois jours de cette édition 2026 d'Hydrocontest sont déjà, ou seront bientôt accessibles : <https://tinyurl.com/4ctr9ven> ■



Photos : © Jeune Marine

NOR

Quid lorsque la NOR a été délivrée irrégulièrement ?

La réponse est la suivante selon le juge Eggers.

« The agreed invalidity of the NOR notwithstanding, the tribunal awarded the owners over \$840,000 in discharge port demurrage and discharge expenses, while dismissing the indemnity claim.

But Eggers overturned the award and found in favour of the charterers. It held that the tribunal had erred in law by effectively relying on a concept of “deemed waiver”.

Under this legal doctrine, a person or company can lose a specific legal right without explicitly renouncing it if their actions or silence strongly imply they do not intend to enforce it.

For laytime to start without a NOR in place, the owners would have to prove that the charterer clearly and unequivocally waived the NOR requirement through their conduct or had reached a specific agreement to that end. »

Autrement dit, une NOR invalide n’a pas d’effet et peu importe que les opérations de chargement ou de déchargement aient commencé. Les jours de planche ne courent pas et les surestaries éventuelles ne sont pas exigibles. Il ne pourrait en aller autrement que si les affréteurs ont accepté le contraire ou ont renoncé sans aucun doute à se prévaloir d’une telle irrégularité. La solution peut se discuter.

v. Trans Trade RK v. Sebat Shipping (2026) EWHC 950 (Comm)

<https://tinyurl.com/yauxptku>

SAISIES CONSERVATOIRES PROCÉDURE

Vu les articles 1^{er}, 2 et 6 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l’unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires (la Convention) :

5. Il résulte de ces dispositions que si les règles de procédure relatives à l’obtention de l’autorisation de saisir un navire sont régies par la loi de l’État contractant dans lequel la saisie a été demandée, la simple allégation par le saisissant de l’existence, à son profit, de l’une des créances maritimes visées à l’article 1er de la Convention, suffit à fonder son droit de saisir le navire auquel cette créance se rapporte.

<https://tinyurl.com/3359r73x>

INSTRUCTIONS ET INFORMATIONS DE SÉCURITÉ DANS LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE RÉDIGÉES EN LANGUE FRANÇAISE POUR LES PRODUITS DESTINÉS À ÊTRE MIS À DISPOSITION SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

Le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement, qui transpose la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, s'applique, selon son article 1, I, en matière de conception et de construction, aux bateaux de plaisance, lesquels sont définis, au III du même article, comme « tout bateau ou navire de tout type, destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,50 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion, y compris les bateaux pouvant être utilisés pour l'affrètement ou la formation à la navigation de plaisance, dès lors qu'ils sont mis sur le marché communautaire à des fins de loisir ».

Il dispose, à l'article 2.5 de son annexe I :

« Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé au moins dans la (ou les) langue(s) officielle(s) de l'État destinataire. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4 de la présente annexe, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes. »

Il s'en déduit que, le voilier étant destiné à un acheteur français, le constructeur était tenu de lui remettre le manuel de bord du propriétaire ainsi que la documentation technique complète en français.

<https://tinyurl.com/2s3sza5c>

ALEA

La Cour de cassation juge que le contrat d'assurance peut stipuler une clause d'exclusion de garantie portant sur la disparition de l'aléa en cours de contrat. L'assureur ne peut toutefois se prévaloir d'une telle exclusion qu'à la condition qu'elle soit formelle et limitée, ce que l'assuré ne peut pas contester pour la première fois à hauteur de cassation. (Civ. 2e, 12 mars 2026, F-B, nos 24-14.340 et 24-18.720)

<https://tinyurl.com/f98tpt69>

EXPERTISE - DROIT DE LA PREUVE

"Le juge peut fonder son appréciation sur un rapport d'expertise non judiciaire réalisée à la demande de l'une des parties, dès lors que le contenu de ce document est corroboré par des pièces, fussent-elles annexées au rapport, qui ne sont pas l'oeuvre de l'expert. » (Cass. com. 1er avril 2026, n° 24-17.785)

<https://tinyurl.com/8p5cn726>

LOI MARITIME DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

À compter du 1^{er} mai 2026, tous les envois maritimes internationaux impliquant un port chinois seront obligatoirement régis par le chapitre 4 du Code maritime chinois, qu'il s'agisse de charger ou de décharger en Chine v. Égal. Supra Editorial.

- Les clauses de droit étranger concernant les B/L seront nulles et inapplicables devant les tribunaux chinois.
- Les clauses d'arbitrage ou de juridiction étrangères ne peuvent pas passer outre cette règle obligatoire.
- S'applique uniquement au transport maritime international ; le transport aérien, ferroviaire et routier reste intact.

<https://tinyurl.com/4h7y3nd7>

CONDITIONS DE NAVIGATION DES DRONES MARITIMES

L'arrêté du 16 avril 2026 pris en application du [décret n° 2024-461 du 22 mai 2024](#) fixant les modalités d'application de l'[ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021](#) relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes et portant diverses dispositions relatives aux navires professionnels.

Cet arrêté précise les conditions de navigation des drones maritimes.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000054047850>

LA FILIÈRE DU FRET À LA VOILE

L'Assemblée nationale a adopté un texte pour soutenir la filière du fret à la voile.

Les députés ont voté à l'unanimité une proposition de loi visant à structurer et soutenir le développement de la propulsion vélique dans le transport maritime, avec l'ambition de faire de la France un acteur majeur de cette filière émergente.

Le texte, porté par la députée Agnès Firmin Le Bodo, vise notamment à donner un cadre juridique clair aux navires utilisant le vent comme propulsion principale ou auxiliaire, tout en mettant en place plusieurs mécanismes de soutien économique.

Parmi les mesures adoptées figurent le rétablissement d'exonérations de charges patronales pour certains armateurs, l'intégration expérimentale de la filière dans les certificats d'économie d'énergie ainsi qu'une orientation des recettes du marché carbone vers la décarbonation du transport maritime.

Dans l'hémicycle, plusieurs députés ont souligné que la propulsion vélique répondait à la fois à des enjeux climatiques, industriels et de souveraineté énergétique dans un contexte de fortes tensions sur les marchés pétroliers et le transport maritime mondial.

<https://tinyurl.com/9tn37cdr>

CMA CGM AU KENYA

Le PDG de CMA CGM, Rodolphe Saadé, a signé, ce 10 mai, au Kenya en présence du président de la République française, un accord de partenariat pour développer un terminal portuaire à Mombasa et permettre l'accueil de grands porte-conteneurs.

<https://tinyurl.com/2wu3wtrh>

GOLFE ARABO-PERSIQUE : MICA CENTER

Un point de situation concernant le golfe arabo-persique : toujours une situation extrêmement volatile et des échanges de feu « sous le seuil » notamment lors de la sortie récente des 3 destroyers US. À noter que l'IRGC (Corps des Gardiens de la Révolution iranienne) a récemment arraisonné un pétrolier ... de la dark fleet opérant à leur propre profit.

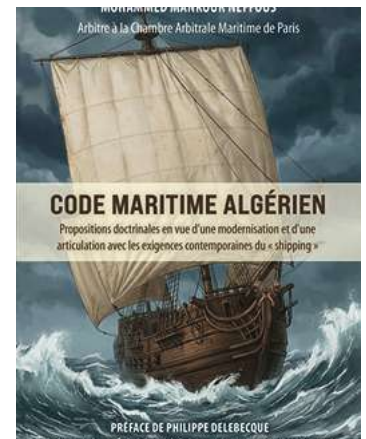
<https://tinyurl.com/y59yph5u>

CODE MARITIME ALGÉRIEN :

Propositions doctrinales en vue d'une modernisation et d'une articulation avec les exigences contemporaines.

Mohammed Mankour Neffous - arbitre à la Chambre arbitrale maritime de Paris.

L'objectif de ce travail est de proposer une lecture structurée, cohérente et moderne du Code maritime algérien, en tenant compte des mutations techniques, économiques et juridiques qui impactent aujourd'hui le monde du transport maritime et du shipping international. L'ouvrage est disponible : quds101arabi@gmail.com



FORUM MARITIME ALGER

Pour la troisième édition, consacrée à « Shipping Finance - Structures d'investissement et nouveaux modèles économiques, les échanges ont abordé les partenariats public-privé, les investissements transfrontaliers et le développement de hubs maritimes émergents.

Philippe DELEBECQUE est intervenu sur le thème « Le cadre juridique du financement des navires dans le secteur maritime », ainsi que les problématiques contractuelles et réglementaires associées.

<https://www.youtube.com/watch?v=3EXxWMwZEeg>

GICAN

L'industrie navale au cœur du développement de ses territoires.

« Préserver et développer l'industrie navale française est une responsabilité nationale et européenne. C'est aussi un engagement partagé entre les industriels, les élus, les territoires et les pouvoirs publics. Ensemble, nous pouvons construire une industrie plus forte, plus innovante, plus durable et plus souveraine. Le GICAN continuera, avec détermination, de porter la voix de cette filière d'excellence et de défendre les conditions de son développement au service de la France, de l'Europe et de leurs territoires ».

<https://tinyurl.com/bdhwvbpv>

REGARDS SUR LE DROIT MARITIME ET LE DROIT DES TRANSPORTS AU MAROC

Mustapha El Khayat - Docteur en droit de l'Université Paris II Président de l'AMLOG (Association marocaine pour la logistique) et vice président de la FAAL (Fédération des Associations africaines de logisticiens).



Le droit maritime constitue un domaine complexe et évolutif. Il est le vrai droit international par la nature de ses parties prenantes que sont les armateurs, les chargeurs, les États, etc. Son évolution a fait émerger l'a-maritime par le développement de la conteneurisation et des chaînes logistiques multimodales. Nous avons sélectionné dans cet ouvrage nos publications multiples (publiées ailleurs) étalées dans le temps pour permettre aux lecteurs d'avoir une vision globale sur l'évolution du droit maritime, du droit des commissionnaires de transport et le droit de la logistique.

CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Les escales du maritime pour célébrer les 20 ans du CMF.



Le Cluster Maritime Français célèbre ses 20 ans et lance le Tour de France des villes maritimes et portuaires, un programme national composé de 10 escales mensuelles à partir de février, qui s'achèvera par une grande soirée anniversaire à Paris.

Cette démarche s'inscrit dans une campagne de communication nationale visant à valoriser les territoires, les acteurs et les atouts de la France maritime, en métropole comme en outre-mer.

Toutes les escales du Tour de France maritime sont à retrouver ici :

<https://tinyurl.com/yx8mdz4z>

NEOLINE

Neoline étend sa ligne commerciale au Canada jusqu'à Montréal & Toronto grâce à un partenariat avec Montship Inc.

Neoline, entreprise pionnière du transport maritime décarboné à propulsion principale vélique, annonce un partenariat d'un an (renouvelable) avec Montship Inc. agent portuaire et commercial de Neoliner Origin à Halifax (Canada).

Ce partenariat permet d'étendre l'offre Neoline vers Montréal et Toronto grâce à une connexion ferroviaire représentée par Montship et opérée par le CANADIAN NATIONAL RAILWAYS (CN).

La première escale de Neoliner Origin à Halifax aura lieu le 22 juin 2026.

Retrouvez l'article intégral dans la revue JEUNE MARINE : <https://lnkd.in/dkR7jWAc>

TOWT

1/ L'entreprise TOWT sauvée : qui sont les repreneurs du pionnier français du cargo à voile ?

Le tribunal de commerce du Havre a rendu son délibéré, jeudi 7 mai 2026 : la compagnie maritime TOWT, spécialisée dans le transport de marchandises à la voile, est reprise par le Crédit Mutuel et son fonds RES (Révolution environnementale et solidaire). La navigation pourrait reprendre dès ce printemps, en se concentrant désormais sur la liaison entre la Normandie et le Brésil. 37 salariés sur 48 sont maintenus.

2/ Après le sauvetage du pionnier français Towt, bientôt une loi pour développer le transport de marchandises à la voile ?

Towt ou tard : Après le sauvetage économique du Français Towt, le développement de la filière vélique fait l'objet d'une proposition de loi examinée dès ce mardi à l'Assemblée nationale. Encore fragile face aux logiques économiques du fret maritime mondial, la voile marchande séduit par son fort potentiel de décarbonation.

<https://tinyurl.com/4xre45x6>



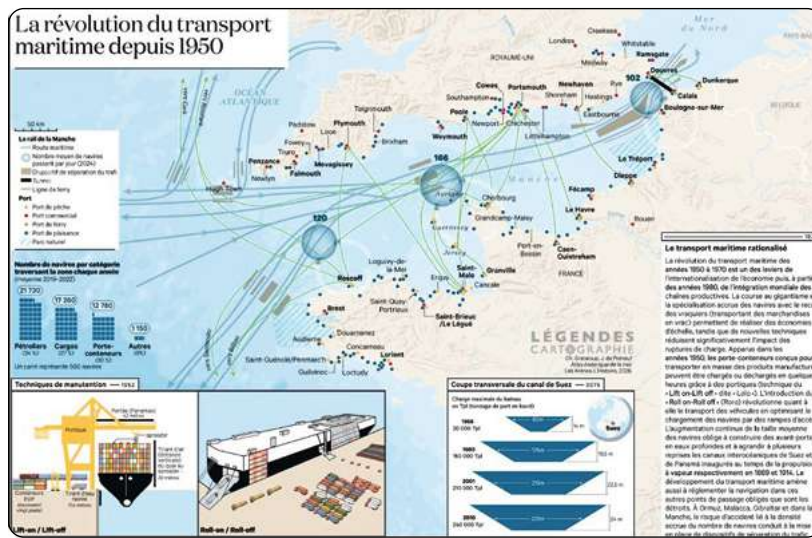
Le navire «Artemis» de la compagnie Towt, au large de Concarneau (Finistère), le 7 avril 2025.

© Damien Meyer/AFP

DAMEN À DAKAR

Damen obtient l'exploitation du grand chantier de réparation navale de Dakar pour 20 ans succédant au portugais Lisnave sorti de sa concession par l'État sénégalais, le groupe naval néerlandais a officiellement pris la main sur le grand chantier de Dakar. Un nouveau partenariat public-privé de 20 ans avec la volonté de Damen d'aligner son 13^e site de réparation navale sur les pratiques du groupe.

<https://tinyurl.com/kabdhans>



La révolution du transport maritime depuis 1950. Apparus dans les années 1950, les porte-conteneurs ont profondément transformé le transport maritime. La recherche d'économies d'échelle favorise le gigantisme et la spécialisation des navires. L'augmentation du trafic et de la taille des bâtiments impose une adaptation des infrastructures portuaires et des grands passages maritimes.

<https://tinyurl.com/43w43wsd>

Pour s'abonner GRATUITEMENT à la lettre d'information électronique

LA GAZETTE DE LA CHAMBRE

Contactez le Secrétariat de la Chambre : contact@arbitrage-maritime.org

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

Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque

Jean-Yves Thomas - Pascale Mesnil

Éditeur : Philippe Delebecque

Copyright photo de couverture : Ceres

SHOM

305 ans sous la mer : la puissance discrète du SHOM.

Depuis plus de trois siècles, la France dispose d'un atout stratégique peu connu : le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine. Héritier direct d'une institution fondée en 1720, il est aujourd'hui le plus ancien service hydrographique encore en activité au monde.

Son rôle est central mais souvent invisible :

- Cartographier les fonds marins
- Sécuriser les routes maritimes
- Appuyer les opérations militaires
- Éclairer les politiques publiques littorales.

Derrière ces missions, un enjeu de taille : la maîtrise de plus de 11 millions de km de zones maritimes françaises, soit la deuxième ZEE mondiale.

Face à l'accélération technologique et aux tensions croissantes en mer, le SHOM fait évoluer ses capacités. L'intégration récente de drones autonomes, développés notamment par des industriels français, marque un tournant. Ces systèmes permettent une collecte de données plus continue, plus précise et moins dépendante de moyens lourds. L'exploitation de ces données, appuyée par l'intelligence artificielle, devient désormais le cœur du dispositif.

Au-delà de la performance technique, c'est bien la question de la souveraineté qui se joue. Dans un environnement où les fonds marins concentrent des ressources, des infrastructures critiques et des rivalités croissantes, maîtriser ses propres données n'est plus un confort mais une nécessité.

Le SHOM illustre une forme de continuité stratégique rare : adapter les outils sans jamais perdre de vue l'essentiel. Connaître la mer pour mieux agir. Et, ce faisant, préserver une capacité d'action autonome sur un espace devenu central.

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

PONT DU BALTIMORE

Deux ans après l'effondrement du pont Francis Scott Key à Baltimore, l'assureur ACE American Insurance Company, le propriétaire du navire Grace Ocean et son exploitant Synergy Marine ont convenu d'un accord de 350 M\$, correspondant au plafond de la police d'assurance du Dali. Ce règlement intervient à quelques semaines d'un procès aux contentieux multiples et aux enjeux financiers estimés à plusieurs milliards.

Après une forte augmentation des réserves, l'effondrement du pont de Baltimore est désormais sur le point de devenir la plus grande perte de (re)assurance marine jamais enregistrée.

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



ORIENT EXPRESS ET CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE ONT CÉLÉBRÉ À SAINT-NAZAIRE LE BAPTÊME DE L'ORIENT EXPRESS CORINTHIAN, LE PLUS GRAND VOILIER DU MONDE.

Battant pavillon français, ce voilier de 220 mètres incarne une nouvelle ère du voyage, alliant innovation navale de pointe et artisanat d'art français.

Il est le premier navire de croisière équipé du système de propulsion vélique SolidSail, développé par Chantiers de l'Atlantique. Ce système révolutionnaire est complété par une propulsion hybride au gaz naturel liquéfié (GNL) et de nombreux dispositifs d'efficacité énergétique.

L'Orient Express Corinthian renoue avec la tradition et s'en inspire pour en réinventer les codes : les intérieurs convoquent l'âge d'or du voyage, celui du train Orient Express et des grands paquebots, dans une modernité épurée.

Prouesse technologique et bijou d'artisanat d'art français, le navire a appareillé de Saint-Nazaire le 2 mai 2026 pour rejoindre la Côte d'Azur avant d'entamer sa saison inaugurale. De mai à octobre 2026, l'Orient Express Corinthian sillonnera la Méditerranée et la mer Adriatique, avant de traverser l'Atlantique à l'automne.

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

<https://tinyurl.com/42nhecb7>

