

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 42 - Hiver 2016

● Editorial Ph. Delebecque Page 1	● Le mensonge en matière de sinistres est-il sanctionné ? G. Héligon Pages 2 & 3	● Affrètement à temps Paiement ponctuel du loyer. J.Y. Thomas Page 3	● La comparaison des procédures françaises et anglaises O. Jambu-Merlin Page 4	● Le financement des matières premières par les banques Ch. Cantala Pages 5, 6 & 7	● Web maritime Page 8 ● Revue de presse Page 9
--	---	--	---	---	---

"Res judicata dicitur, quae finem controversarium pronuntiatione judicis accipit"



Nouvelles perspectives pour l'arbitrage

Editorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

L'année 2016 aura été riche en réformes très juridiques dont le monde maritime n'a pas été épargné :

Loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages dont l'une des mesures a été intégrée dans le Code civil lui-même, son nouvel article 1246 disposant que *"toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer"*, sans que l'on sache si ce texte ne porte que sur la réparation (ce qui serait rationnel et en adéquation avec le titre abritant l'article de loi et consacré à *"la réparation du préjudice écologique"*) ou va jusqu'à prévoir une nouvelle source de responsabilité ni s'il faut réserver l'application des textes maritimes (ce qui serait également rationnel et nécessaire) ou s'il faut raisonner en termes de loi de police et admettre ainsi l'application immédiate et territoriale dudit article 1246 ;

Loi du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique revenant, entre autres nombreuses dispositions, sur la question des immunités d'exécution en faveur des Etats étrangers, la renonciation à de telles immunités devant désormais être expresse et spéciale ;

Loi du 18 décembre 2016 de modernisation de la justice du XXIème siècle, enfin, abrogeant notamment un certain nombre d'articles du Code civil sur la transaction et réécrivant son article 2061 : la notion et même le régime de la transaction sont modifiés. On a tenu compte, à juste titre, de l'exigence tenant au caractère réciproque des concessions (cf. art. 2044) et l'on a supprimé un certain nombre de causes de nullité (art. 2047 et 2053 à 2058), ce qui était attendu. Plus originale est la disposition (art. 2052) venant dire très précisément que *"la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet"*, alors que le texte antérieur attribuait à la transaction *"l'autorité de la chose jugée en dernier ressort"*.

Quant à l'article 2061 (sans doute d'application immédiate), il dispose désormais que la clause compromissoire *"doit avoir été acceptée par la partie à laquelle on l'oppose, à moins que celle-ci n'ait succédé aux droits et obligations de la partie qui l'a initialement acceptée"* et ajoute, dans son alinéa 2, que *"lorsque l'une des parties n'a pas contracté dans le cadre de son activité professionnelle, la clause ne peut lui être opposée"*. En insistant sur l'acceptation de la clause, et même en l'imposant, le législateur a certainement voulu

mettre un frein aux développements récents et sans doute contreproductifs de la jurisprudence sur l'extension des clauses d'arbitrage. Il martèle le caractère contractuel de l'arbitrage qui ne fonctionne bien que si les parties l'ont dûment accepté. L'exception tenant à l'hypothèse d'une chaîne de contrats se comprend : elle s'inscrit dans le droit fil des principes qui veulent que l'ayant cause à titre particulier succède aux droits de son auteur. On pourrait se féliciter de ce nouveau texte et de sa parfaite articulation avec les principes essentiels du droit contractuel, si sa délimitation dans l'espace ne soulevait aucune difficulté. Ce n'est cependant pas le cas, car d'un côté, il est possible de restreindre son domaine aux seuls contrats internes en s'appuyant sur l'autonomie de l'arbitrage international, au demeurant reconnue par la jurisprudence antérieure (Cass. 1ère civ. 5 janv. 1999, Bull. civ. I, n° 2 : *"l'art. 2061 (ancien) est sans application dans l'ordre international"*) ; de l'autre, il n'est pas interdit de souligner que la distinction entre les deux types d'arbitrage, interne et international, s'est aujourd'hui sensiblement atténuée et n'a

plus beaucoup de raison d'être, au point qu'on ne voit pas pourquoi, sur une question aussi élémentaire que celle du consentement à la clause, il faudrait continuer à distinguer et ne pas analyser l'article 2061 comme posant une règle matérielle de portée générale. Il est permis aussi de s'en tenir à cette règle d'interprétation séculaire qui veut que l'interprète ne doit pas distinguer là où la loi ne distingue pas, règle qui a une vocation naturelle à s'imposer lorsque, comme en l'occurrence, les travaux préparatoires ne sont pas d'une grande clarté.

On notera qu'il n'est plus question de se demander si la clause a été ou non conclue dans le cadre d'une activité professionnelle. Pour être valable, il suffit qu'elle ait été acceptée, peu importe que le support de la

clause soit un contrat civil ou commercial, un règlement de copropriété ou des statuts de société. Il reste que, et c'est tout l'intérêt de la précision donnée par l'alinéa 2 du nouvel article 2061, si la clause est opposée à une partie n'ayant pas contracté à des fins professionnelles, celle-ci, si elle le souhaite, pourra s'opposer à l'arbitrage. Autrement dit, sous le bénéfice des observations précédentes, le non professionnel dispose désormais d'une option de compétence entre la justice étatique et la justice arbitrale, alors que le professionnel n'aura que le choix d'activer la clause d'arbitrage ou la subir lorsque son contractant entendra s'en prévaloir. Voilà de quoi ouvrir bien des perspectives pour l'arbitrage et spécialement pour l'arbitrage maritime.



Jurisprudence

Clause compromissoire
Impossibilité de faire face au coût
de la procédure arbitrale

L'inapplicabilité de la convention d'arbitrage ne peut se déduire de l'impécuniosité alléguée d'une des parties.

Cass. 3e civ. N°15-19389 du 13 juillet 2016 :

<https://goo.gl/gNS1XW>

Jurisprudence

Société fictive
Propriétaire réel

Lorsqu'une société, débitrice d'une créance maritime, est fictive, le recouvrement de cette dernière peut être garanti par la saisie conservatoire de tout navire appartenant au propriétaire réel du navire auquel cette créance se rapporte.

Cass. N°14-18.671 du 14 juin 2016) : <https://goo.gl/AYxsK5>



Le navire "Rotra Vente" de Siemens spécialisé pour le transport d'éoliennes : <https://goo.gl/tucdTD> a été conçu et transformé depuis une coque de navire porte-conteneurs : <https://youtu.be/zmQaZJGVaVI>. (Time lapse de 1'07").

Jurisprudence

La clause de conciliation
à tout prix

La clause contractuelle, qui institue une procédure de conciliation obligatoire et préalable à la saisine du juge, constitue une fin de non-recevoir. Par cette solution, en apparence classique, elle marque cependant son opposition à la solution naguère retenue par la chambre commerciale qui, pour sa part, exige que la clause soit, en outre, assortie de conditions particulières de mise en œuvre pour pouvoir constituer une fin de non-recevoir. (Recueil Dalloz -24/11/16- N°40).

Cour de cassation, 3e civ. 19 mai 2016 : <https://goo.gl/m5qOXB>

Telle est la question que l'on peut se poser à la suite d'une récente décision de la Cour Suprême du Royaume-Uni (Affaire "Versloot Dredging BV" - décision du 20 juillet 2016 : <http://goo.gl/iKeleA>).

La salle des machines d'un navire avait été envahie par l'eau de mer occasionnant des dégâts tels que le moteur principal avait été déclaré en perte totale. Les assureurs ont conclu que l'événement résultait d'un "peril of the sea" couvert par la police d'assurance : une entrée d'eau accidentelle en cours de voyage.

Il s'avère cependant que l'assuré avait fait des déclarations mensongères au cours de l'instruction du sinistre. Il avait en effet prétendu qu'il tenait du Commandant du navire que l'alarme de niveau de la salle des machines s'était déclenchée lors de l'entrée d'eau mais que cette alarme avait été ignorée par l'équipage car attribuée au roulis du navire en raison du mauvais temps.

Ces déclarations avaient été faites avant que les causes du sinistre soient clairement établies par un assuré soucieux que soit privilégiée la faute de l'équipage et que soient évitées des investigations sur l'état du navire qui auraient pu mettre en cause sa responsabilité.

Il fut cependant établi que le Commandant n'avait jamais fait de telles déclarations et qu'il ne s'agissait que de pures spéculations de la part de l'assuré.

Rappelons le principe de l'"utmost goodfaith" institué par la section 17 du *Marine Insurance Act* de 1906 :

"A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party."

C'est sur le fondement de ce principe que la Cour d'appel, considérant que les moyens frauduleux utilisés par l'assuré étaient en relation directe avec le sinistre et avaient pour but d'améliorer les perspectives de remboursement du sinistre, avait décidé que la réclamation ne pouvait prospérer, quand bien même la sanction pouvait paraître disproportionnée par rapport aux moyens frauduleux utilisés (le montant en jeu dépassait 3 M€).

Cette décision s'inscrivait dans la ligne de la *Common law*, en conformité avec la jurisprudence anglaise depuis plus de 100 ans : tout manquement au devoir de bonne foi emporte la résolution du contrat.

La Cour d'appel rappelait dans sa décision que l'objectif de ce principe d'"utmost goodfaith" était de dissuader quiconque de commettre quelque fraude que ce soit et qu'en décider autrement irait à l'encontre de cet objectif.

La Cour Suprême en a cependant décidé autrement en accueillant favorablement le pourvoi et en réformant la décision de la Cour d'appel.

Considérant que le sinistre en cause était couvert aux termes du contrat d'assurance et que les déclarations mensongères de l'assuré n'avaient eu aucune incidence sur cette couverture, les juges ont décidé que les tromperies commises par l'assuré, qualifiées de "mensonges collatéraux" ("*collateral lies*"), ne pouvaient entraîner la résolution du contrat.

Les juges ont considéré qu'en matière de sinistres frauduleux, trois situations devaient être distinguées :

- Sinistre fabriqué de toutes pièces,
- Sinistre authentique mais exagéré de façon malhonnête,
- Sinistre authentique mais les informations données au soutien de la réclamation ont été enjolivées de façon malhonnête.

Selon la Cour, si les deux premières situations entraînent la résolution du contrat, il n'en est pas de même pour la troisième catégorie où la sanction de l'"utmost goodfaith" ne s'applique pas.

Autrement dit, un sinistre reste indemnisable par l'assureur malgré une tromperie commise par l'assuré lorsque celle-ci n'affecte pas la validité du sinistre au regard des conditions d'assurance.

Cette décision représente un changement indéniable dans la jurisprudence anglaise en la matière. L'ampleur de ce changement doit être cependant modérée : les juges de la Cour Suprême ont fort opportunément rappelé que la fraude commise par un assuré ayant complètement fabriqué un sinistre ou l'ayant malhonnêtement exagéré demeure sanctionnée par la résolution du contrat d'assurance et que seules échappent à cette sanction les situations dans lesquelles la fraude n'a pas pour effet d'obtenir une indemnité qui n'était pas due par les assureurs.

L'*Insurance Act* 2015, entré en vigueur le 12 août 2016 et applicable aux contrats souscrits après cette date, va d'ailleurs quelque peu modifier le régime des réclamations frauduleuses.

En effet, la section 17 du *Marine Insurance Act* de 1906 citée ci-dessus est supprimée et remplacée par de nouvelles dispositions qui, pour ce qui concerne les réclamations frauduleuses (section 12 du nouvel *Act*), prévoient la possibilité pour l'assureur de résilier le contrat à compter de la date à laquelle la fraude a été commise, en conservant la prime et, bien entendu, en échappant au paiement du sinistre frauduleux.

Il n'y aura donc plus résolution du contrat mais résiliation de sorte que les sinistres antérieurs à la commission de la fraude demeureront dus.

Il n'y a toutefois pas plus de définition d'un sinistre frauduleux dans l'*Insurance Act* 2015 qu'il n'y en avait dans le *Marine Insurance Act* 1906. La jurisprudence "Versloot Dredging" pourra ainsi prospérer si la Cour Suprême poursuit dans cette voie.

Suite de l'article page 3.

La formidable saga de la compagnie Delmas-Vieljeux

Le 1er mars 2016, l'armement marseillais CMA-CGM, son dernier propriétaire, rayait le nom de Delmas du monde maritime. Lire l'excellent reportage illustré du journal Sud-Ouest édité à l'occasion de l'exposition temporaire du musée maritime local : "Nous avons fait La Delmas". <https://goo.gl/dcRL21>.

Le site web du musée : <http://www.museemaritimelamarochelle.fr/>



Baptême en novembre 2016 du nouveau navire support de plongée "Deep Explorer" du groupe Technip. Principalement conçu pour les travaux en Mer du Nord et au Canada. Il est équipé, entre autres, d'un système de contrôle de plongée par ordinateur, utilisé en appui du caisson de plongée, prévu pour 24 hommes. Il sera opérationnel tout au long de l'année dans pratiquement toutes les mers du monde et dans toutes les conditions météorologiques.

<https://goo.gl/TA0oCd>

Charge de la preuve pour des réclamations sur des cargaisons

Intéressant jugement de la Cour d'appel de Londres qui apporte des conseils utiles sur les précautions que l'armateur doit prendre au chargement d'une cargaison sensible. Une controverse récurrente sur l'application de l'article 4, règle 2 des Règles de La Haye.

Le jugement Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA (T/A CSAV) :

<https://goo.gl/MryvRM>

Les commentaires du cabinet HFW :

<https://goo.gl/e87Cvk>

et du Charterers P&I Club :

<https://goo.gl/yVPEcQ>

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

Suite et fin de l'article "Assurances maritimes - Le mensonge en matière de sinistres est-il toujours sanctionné ?" de la page 2.

De son côté, la loi française sanctionne la fraude commise par l'assuré en matière de sinistres par la déchéance du droit à indemnité, selon les termes de l'article L172-28 du Code des assurances :

"L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance."

Cette déchéance a un caractère impératif (article L171-2).

Pas plus qu'en droit anglais, il n'existe en droit français de définition légale de la mauvaise foi. Au regard de la jurisprudence, on peut la caractériser comme un dol commis au cours de l'exécution du contrat : inexactitudes délibérées de la part de l'assuré et commises avec l'intention de tromper l'assureur.

La notion de déchéance est propre au droit des assurances, le droit commun sanctionnant le dol par la nullité du contrat (article 1131 du Code civil).

Evidemment, toute inexactitude touchant à un sinistre n'entraînera pas la déchéance du droit à indemnité pour l'assuré : sa mauvaise foi devra être prouvée, et le seul constat de l'existence d'une inexactitude ne peut à lui seul apporter cette preuve.

Conformément aux termes du Code civil (article 2274), la bonne foi est toujours présumée et l'assureur doit ainsi établir que l'assuré a agi de mauvaise foi avec l'intention de le tromper.

La loi française vise expressément toute "déclaration inexacte relative au sinistre" sans aucune sorte de distinction. Il paraît dès lors impossible de procéder, à l'instar des juges anglais, à une catégorisation des fraudes ou mensonges que pourrait commettre un assuré à l'occasion d'un sinistre.

C'est bien toute inexactitude qui est visée dans cette disposition d'ordre public du Code des assurances : il suffit que la déclaration inexacte se rapporte au sinistre pour entraîner la déchéance du droit à indemnité.

Hiérarchiser la gravité de la fraude ou du mensonge ou leur incidence sur le sinistre irait à l'encontre de ce principe et affaiblirait considérablement l'objectif de lutte contre la fraude qui est l'objectif principal du texte.

La brèche regrettamment ouverte par la Cour suprême anglaise ne devrait ainsi pas trouver de fondement juridique en droit français. C'est heureux car la lutte contre la fraude doit être maintenue à son niveau le plus haut, son élimination restant non seulement de l'intérêt des assureurs qui paient les sinistres, mais aussi de l'intérêt des assurés honnêtes qui paient leurs primes et ne peuvent que se réjouir que la charge globale des sinistres ne soit pas aggravée par des agissements contraires à la bonne foi qui doit présider au contrat d'assurance.



Affrètement à temps Paiement ponctuel du loyer et jurisprudence anglaise (Arrêt de la Court of Appeal)

Jean-Yves Thomas
Arbitre maritime

Le 7 octobre 2016, la Cour d'appel anglaise a rendu son arrêt (<https://goo.gl/Oo0G96>) à propos de la décision de la High Court du 18 mars 2015 dans l'affaire *Spar Shipping vs Grand China Logistics* (voir Gazette n°38 – Automne 2015. <https://goo.gl/WYGme9>).

Rappelons que le juge Popplewell avait considéré que l'obligation pour l'affréteur de payer ponctuellement le loyer convenu dans une charte-partie à temps n'était pas une condition essentielle (*a condition*) du contrat donnant le droit à l'armateur, en cas de manquement à cette obligation, non seulement de reprendre son navire mais encore de réclamer des dommages et intérêts pour "loss of bargain", mais une stipulation non qualifiée (*innominate*) nécessitant de prendre en considération l'intention de l'affréteur et les circonstances du défaut.

La Cour d'appel a d'abord jugé utile de préciser la portée des mots "condition", "warranty" et "innominate term".

- "Condition" donne le droit, en cas de non-exécution, à l'autre partie de rompre le contrat et de poursuivre pour le préjudice en résultant.

- "Warranty" est un terme plus faible qui permet à la partie innocente de poursuivre pour le dommage causé par le manquement mais non de résilier le contrat ni de réclamer "loss of bargain".

- "Innominate term" n'est ni "a condition" ni "a warranty" et la question de savoir si la partie innocente a le droit de résilier le contrat et de réclamer des dommages intérêts pour "loss of bargain" dépend de l'importance du manquement et de ses conséquences.

Finalement, et parmi d'autres considérations, la Cour a estimé que pour que le paiement ponctuel du loyer soit considéré comme "condition", il fallait, comme dans la version 2015 de la NYPE, que la clause le mentionne clairement, ce qui n'était pas le cas de la NYPE 1993. Elle a ainsi confirmé la position exprimée par le juge Popplewell.

Sur le fond, elle a confirmé qu'en payant de manière habituelle les loyers en retard l'affréteur avait bien renoncé à exécuter les chartes-parties comme cela était prévu et ainsi justifié la décision de l'armateur de reprendre ses navires et de réclamer le dédommagement de son préjudice.

Limite de responsabilité

Le jugement de la Haute Cour [2016] EWHC 2514 (Comm) précise que la limite de responsabilité par colis ne saurait s'appliquer au vrac :

<https://goo.gl/Y8amoF>

Le commentaire du Charterers P&I Club qui précise que ce débat existait depuis plus de 90 ans :

<https://goo.gl/plfY2I>



Philippe Delebecque et Mark Hamsher
le 22 novembre 2016

Surestaries et conteneurs

Dans certains cas, le transporteur maritime ne peut réclamer des surestaries indéfiniment

Voir le cas d'une trentaine de conteneurs bloqués dans le port de Chittagong suite à un litige entre vendeur et acheteur quand le cours de la marchandise s'est effondré et que le vendeur n'avait plus de lien juridique avec la marchandise.

Décision de la Haute Cour. [2015] EWHC 283 (Comm) :

<https://goo.gl/iR3utt>

Le commentaire du cabinet Clyde & Co : <https://goo.gl/OuFjha>

Fiscalité des navires Le monde du yachting dans la tempête



Le monde du yachting est confronté, depuis quelques années, à une évolution constante de la réglementation fiscale et sociale concernant les navires. La filière française, qui insiste sur les nombreuses retombées économiques du yachting pour le pays, n'hésite pas à parler de menaces réelles et sérieuses pour l'attractivité de la France.

Lire l'article de Caroline Dupuy :

<https://goo.gl/10tuQ3>

paru dans "Droit et patrimoine" de décembre 2016.

<http://www.droit-patrimoine.fr/>

" La comparaison des procédures françaises et anglaises "

Réunion-débat
Olivier Jambu-Merlin
Arbitre maritime

Mardi 22 novembre 2016 et à l'occasion de son cinquantenaire, la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP) a réuni dans les salons des Vedettes de Paris, au pied de la Tour Eiffel, une centaine de personnes, arbitres de la Chambre, avocats maritimes et juristes d'entreprises (armateurs, chargeurs, assureurs), les trois catégories réparties approximativement à raison d'un tiers chacune. Plusieurs participants provenaient de pays étrangers, tunisiens, marocains et britanniques.

La réunion a été ouverte vers 19h30 par Monsieur Philippe Delebecque, professeur agrégé des facultés de droit et Président en exercice de la CAMP. Après avoir exprimé ses vifs remerciements au secrétaire général Monsieur Michel Leparquier et à la secrétaire Madame Muriel Ruga pour l'ampleur et la qualité du travail accompli, le Président rappelle que la CAMP a été créée en 1966 à l'initiative d'un certain nombre de chargeurs, assureurs et armateurs ; que depuis lors elle a été à l'origine de près de deux mille sentences. Ces sentences, consultables sur demande au secrétariat, ont pour beaucoup été source de "jurisprudence" en ce qu'elles ont fait émerger de nombreuses solutions qui se sont pérennisées, plus particulièrement en matière d'affrètement. Le Président souligne également que les objectifs de la CAMP sont, outre la qualité de rédaction et la justesse juridique directement liées aux compétences des arbitres (juristes, commerciaux et techniciens), la rapidité que ne permet pas le recours aux tribunaux de l'ordre judiciaire, et un coût procédural assez modeste, en comparaison de celui d'autres organismes arbitraux. Ces objectifs, mesurés à l'aune du demi-siècle écoulé, peuvent être considérés comme atteints.

A la suite de ces propos introductifs, le Président passe la parole à Monsieur Mark Hamsher, arbitre à la CAMP ainsi – et surtout – qu'à la *London Maritime Arbitrators Association* (LMAA).

Mark Hamsher esquisse avec brio et en excellent français les parallèles et différences entre les procédures d'arbitrage telles qu'elles existent à Londres et à Paris. Il souligne avec quelques pointes d'humour que ces différences sont plus théoriques ou formelles que pratiques.

L'arbitrage à Londres n'est pas directement géré par la LMAA, à la différence de Paris où la CAMP intervient directement dans l'organisation de la procédure. Face à l'*Arbitration Act* anglais, la CAMP s'appuie sur le Code de procédure civile et son propre règlement d'arbitrage. Autant l'organisation de l'arbitrage est à Paris réglé "comme du papier à musique", autant à Londres il est entre les mains des parties.

On relève qu'à Londres comme à Paris, à la différence de l'arbitrage CCI dans lequel la procédure ne peut démarrer qu'après rédaction d'un acte de mission dont le contenu est souvent à priori et très longuement discuté par les parties en présence, la procédure peut commencer dès que, les arbitres ayant été nommés, le Tribunal arbitral est officiellement constitué.

Sur le plan de l'instruction du litige, le système accusatoire qui domine les procédures britanniques prévaut aussi en matière d'arbitrage (art.33 de l'*Arbitration Act*) : les parties ont la charge exclusive de produire les preuves de ce qu'elles avancent, l'arbitre ne se décidant que sur la base de ce qui lui a été fourni ; Mark Hamsher voit l'arbitre maritime comme un arbitre de tennis à Wimbledon ; ou à Roland Garros ? A l'inverse et comme dans le système français de nature inquisitoire, l'arbitre français a le pouvoir d'enquêter, donc de demander de lui-même aux parties la production de tous éléments dont il pense avoir besoin. Cela ressort des dispositions de l'art.12 du Règlement de la CAMP.

Il est aussi souligné que l'obligation de "disclosure", qui impose aux parties de produire tout ce qui, de près ou de loin, a un éventuel rapport - même ténu - avec les faits ou actes juridiques liés - même de loin - au litige, peut amener à d'importants délais et générer de gros frais. Ceci n'existe pas dans la procédure française.

Mark Hamsher indique aussi que, même si 80 % des décisions sont rendues sur documents, lorsqu'il y a audience, celles-ci sont beaucoup plus longues et détaillées que les audiences arbitrales françaises.

En ce qui concerne les frais imputables aux parties, les deux systèmes montrent quelques différences : à Londres, le perdant supporte TOUS les frais, non seulement de procédure, mais également ceux engagés par la partie gagnante, charge à elle de les prouver. Alors que dans le système français l'arbitre est maître de la répartition des frais d'arbitrage ainsi que, par le biais de l'art.700 du CPC, de la mise à charge de l'une ou des parties des frais dits "irrépétibles".

Enfin l'appel n'existe pas à Paris, sauf en annulation de la sentence pour vice de la clause compromissoire ou pour composition erronée ou fautive du Tribunal arbitral ; à l'inverse, l'appel est envisageable à Londres, sous réserve d'autorisation préalable dans la sentence elle-même. A noter tout de même l'examen au second degré, prévu par le Règlement de la CAMP.

A l'issue de cette présentation, quelques interventions ont eu lieu. Me Patrick Simon souligne la différence dans l'audition des témoins : à Paris, où les parties, leurs avocats et les témoins sont généralement réunis autour d'une même table, cette audition a lieu de manière assez peu formelle ; alors qu'à Londres il s'agit d'un cérémonial très strict, où le témoin est isolé de la partie qui a demandé sa présence.

Est également soulevée la question du versement par un défendeur impécunieux de sa quote-part de la consignation préalable des frais et honoraires d'arbitrage. A Londres il peut alors lui être demandé une garantie (*security*) ; à défaut, le demandeur pourra être amené à payer la quote-part préalable du défendeur, la sentence devant *in fine* régler le problème. A Paris, en cas de défaillance du défendeur, le Règlement a prévu que c'est le demandeur qui s'y substitue, jusqu'au prononcé de la sentence.

En prolongation de cette question, est évoquée la possibilité du financement par une partie des frais et coûts de l'arbitrage au moyen d'un organisme spécialisé. Cela a nécessairement un coût.

Sont également évoquées les procédures d'urgence plus simples et moins formelles à Londres qu'à Paris, et les procédures pour petits litiges, la "*small claims procedure*" anglaise étant assez proche de ce que propose la CAMP, en termes de coûts notamment.

Les débats étant clos, les participants se sont retrouvés auprès d'un buffet pour continuer leurs échanges de manière moins formelle.



La marine marchande suisse fête son 75e anniversaire

Fondée en pleine Seconde Guerre mondiale pour assurer l'approvisionnement d'un pays isolé au cœur d'une Europe dévastée, la flotte helvétique de haute mer a franchi ses trois quarts de siècle d'existence.

La Suisse est la nation qui possède la plus grande flotte au monde des pays sans littoral maritime (devant la Mongolie).

<https://goo.gl/Sdx4CH>

Comparaison des Clubs P&I

Voir un outil informatique pour comparer les Clubs ou voir les historiques :

<http://latitudebrokers.com/clubs/>

L'effet "Titanic"



En considérant les récentes faillites du fournisseur de soutes OW, de l'amateur coréen Hanjin, le naufrage du transatlantique Titanic et d'autres "naufrages impensables," une chose est certaine : l'impensable arrivera.

Lire l'article "Hanjin, OW et la préparation et les recommandations pour prévenir pour le prochain naufrage impensable" publié par le magazine Ship & Bunker :

<https://goo.gl/jVyYVW>

Le financement par les banques des matières premières

Enjeux et perspectives

Christophe Cantala

BNP-Paribas (Suisse) SA

Les matières premières : de quoi parle-t-on et qu'est ce que cela représente pour les économies ?

Il est difficile de trouver un consensus de ce qu'est une matière première ou de s'accorder sur un ensemble de sous-jacents qui constitueraient une liste unique. De façon générale, les matières premières sont des ressources offertes à l'Homme par la nature. Si l'une de leurs caractéristiques de base est d'être limitées dans le monde à un instant "t", l'on peut distinguer deux groupes.

- Celles qui sont le résultat d'un processus extrêmement long, impliquant que leur exploitation engendre une raréfaction progressive, pouvant mener à leur disparition. Il s'agit du pétrole, des ressources gazières, des métaux dans le sol, etc. S'il est concevable que ces ressources puissent se renouveler, cela se ferait sur des durées telles qu'à l'échelle humaine on peut les considérer comme limitées en quantités.

- Celles qui ont la capacité de se renouveler bien plus rapidement que le groupe précédent. Cela concerne, par exemple, des matières premières agricoles, comme les grains (blé, maïs, orge etc.) ou les produits dits "tropicaux" (cacao, café, sucre, etc.). Chaque année, le fermier récolte une certaine quantité ; laquelle est dépendante des caractéristiques du sol, des conditions météo, des techniques utilisées mais, au final, année après année, on peut raisonnablement s'attendre à les voir se renouveler.

Un consensus existe toutefois sur une classification en trois groupes : l'énergie, les mines et métaux et les matières premières agricoles. Il est également admis qu'une matière première cesse d'être considérée comme telle après un certain nombre de transformations ou traitements industriels. Par exemple, le pétrole brut extrait du sol est une matière première. Suite au processus de raffinage, la gasoline, le base-oil, ou le kérosène le sont également. D'autres transformations peuvent intervenir, débouchant sur des produits tels que l'éthylène ou le propylène qui seront encore transformés puis utilisés dans l'automobile, le textile, l'agroalimentaire, etc. Même chose pour le minerai de fer, qui est une matière native dans le sol. Mêlé au charbon de coke ainsi qu'à des ferro-alliages (manganèse, chrome etc.), on obtient de l'acier. Il peut être ensuite laminé pour obtenir des produits plats ou longs qui seront utilisés pour fabriquer des boîtes de conserve, des trombones, dans l'automobile, la construction, etc.

Leurs lieux de transformation et de consommation ne sont pas les lieux où elles sont produites ou extraites. Par exemple, le café éthiopien, une fois récolté, est acheminé vers le port de Djibouti, puis par voie maritime pour être au final pris en charge en Italie par les grands torréfacteurs. Ou encore, la bauxite extraite en Australie sera acheminée par bateaux vers la Chine, qui produira de l'aluminium, utilisé localement pour la construction ou acheminé vers d'autres lieux d'utilisation comme l'Europe. Ces exemples montrent à quel point le commerce des matières premières est lié et dépendant du transport maritime.

Le rôle des banques

Il existe de nombreux acteurs sans lesquels l'ensemble de la chaîne ne peut fonctionner : les producteurs, les sociétés de transport, les logisticiens, les entrepositaires, les négociants, les industriels les assureurs et les banques. Cette chaîne de valeur est complexe car exposée à de nombreux risques et les sommes en jeu sont souvent importantes. Par exemple, 80.000 tonnes de minerai de fer, à 57\$ la tonne, ont une valeur proche de 4,6 millions de dollars. Parmi les risques, on peut citer les risques géopolitiques, de transit, de prix, de performance du fournisseur, de contrepartie de l'acheteur, de non-respect des réglementations, de fraude, etc. Les banques ont un rôle prépondérant car non seulement elles financent les besoins des acteurs, mais elles proposent aussi des services et solutions permettant de gérer ces risques.

Les financements proposés par les banques couvrent les besoins moyen/long terme des acteurs (financement de projet et d'infrastructure, haut de bilan, leasing, etc.) et les besoins court terme (gestion des flux de trésorerie, gestion des besoins en fond de roulement, etc.).

BNP Paribas accompagne ses clients sur l'ensemble de la chaîne de valeur, et figure parmi les leaders du financement des flux de matières premières, au sein desquels les négociants jouent un rôle particulier. Ces derniers sont la courroie de transmission entre les producteurs de matières premières et les utilisateurs/consommateurs. Ils achètent à l'un et revendent à l'autre, en prenant à leur compte certains risques mentionnés plus haut. Leur valeur ajoutée est leur capacité à évaluer et maîtriser ces risques, leur connaissance des marchés et des acteurs locaux, leur maîtrise de la chaîne logistique. Ils ont une structure bilancielle fort déséquilibrée, avec généralement peu d'actifs fixes, essentiellement des actifs circulants, et au passif surtout de la dette court terme, des créances court terme et des capitaux propres relativement limités, sans commune mesure avec le poids de la dette qu'ils ont à honorer.

Comment fonctionne le processus d'octroi de lignes de crédit ?

Les banques ont des principes de base selon lesquels la décision de prêt, la somme et les maturités dépendent de la capacité de l'entreprise cliente à générer du *cash flow* permettant d'honorer la charge de sa dette, ainsi que du recours ultime que l'on évalue notamment à partir des capitaux propres. Si une banque suivait à la lettre ce raisonnement dans le Commodity Trade Finance, rares seraient les clients financés. L'objectif de cet article n'est pas de décrire précisément la méthode et les techniques du Commodity Trade Finance (pour ce faire, se référer à l'ouvrage de F. Constant et D. Leboiteux paru aux éditions de la Revue Banque). Mais de façon générale, si les banques attendent d'un négociant une substance financière et une performance convenables, la décision de crédit sera aussi fondée sur deux éléments principaux.

D'abord, la capacité d'un négociant à bien choisir ses fournisseurs et des clients qui vont le payer, sa maîtrise des circuits d'acheminement, sa connaissance des marchés, son expertise de la matière première concernée, son anticipation des déséquilibres entre offre et demande. Ensuite et tout autant, la capacité que va avoir la banque à assurer, à toutes les étapes du financement, un contrôle suffisant et adéquat sur le collatéral qui vient garantir la somme prêtée.

[Suite de l'article page 6.](#)

Suite de l'article "Le financement par les banques des matières premières" de la page 5.

Ce collatéral évolue tout au long de la vie de la transaction, et peut être un stock de matière première, des factures, des créances, des certificats d'entreposage etc. La banque doit donc pouvoir suivre ce collatéral, sa valeur, et sa capacité à exercer son droit de propriété si nécessaire.

Cette méthode tranche avec le processus décisionnel habituel et classique, et constitue une expertise particulière de BNP Paribas. Aux côtés de ces financements transactionnels, BNP Paribas propose également des solutions plus structurées nécessitant une structure bilancielle plus conséquente de type *borrowing base* ou des opérations de portage de stocks.

Poids de la réglementation pour les banques et pour les clients

Il existe une forme de paradoxe : malgré l'importance stratégique des matières premières pour nombre d'économies (tant matures qu'en voie de développement), et son ancrage direct dans nos quotidiens, ce secteur reste relativement peu réglementé. Un début d'explication réside dans le fait qu'une partie significative du poids réglementaire s'exerce via les banques qui financent le négoce et en opèrent les flux financiers (souvent libellés en USD) ...

Les banques sont ainsi soumises aux réglementations en vigueur dans le secteur financier, qui couvrent des thèmes multiples : contraintes en capital, lutte contre le blanchiment et le financement du terrorisme, respect des embargos et régimes de sanctions, protection des intérêts du client, éthique professionnelle, préservation de l'intégrité des marchés financiers etc. Peu visibles et souvent méconnues des clients et de l'opinion publique, les banques se sont dotées de ressources et dispositifs conséquents en la matière.

Une dimension particulièrement sensible de la réglementation concernant le respect des embargos et des régimes de sanctions, (américaines, européennes, émises par un pays spécifique ou un organisme tel l'ONU), il est capital pour une banque de s'assurer que les financements octroyés et les flux financiers transitant par ses livres restent conformes à tout instant. De ce fait, il est de première importance de contrôler l'origine, la provenance, la destination des matières premières financées, de comprendre l'arrière-plan économique des transactions des clients. Et pour les marchandises acheminées par voie maritime, de contrôler la route des navires (*ship tracking*) et leur schéma de détention (*ship vetting*).

La réglementation est ainsi consubstantielle de l'activité de banquier, tout particulièrement pour ceux qui financent le secteur des matières premières. Elle est un paramètre à intégrer dans l'activité commerciale, et peut même constituer un avantage compétitif : un client a intérêt à travailler avec un établissement qui a investi sur ces sujets, qui entretient un dialogue régulier avec les régulateurs, et qui en comprend les enjeux. Ceci afin de conseiller les clients et les aider à naviguer dans ces sujets relativement difficiles d'accès tout en protégeant la banque, ses employés et ses actionnaires. C'est une valeur ajoutée indéniable qui dépasse le seul octroi de crédit, que tout le monde ou presque peut proposer.

Cette partie sur la réglementation ne saurait être complète sans aborder les tendances. Au-delà des textes existants qui deviennent plus précis, leur interprétation devient également plus restrictive. De nouveaux sujets prennent également du poids :

- la fiscalité des clients des banques que les autorités demandent à ces dernières de vérifier de plus en plus.

- les sujets de Responsabilité Sociale et Environnementale (CSR en Anglais) sur lesquels tant l'opinion publique que les gouvernements ont des attentes accrues. BNP Paribas s'est ainsi dotée de politiques régissant les décisions de financements des clients actifs dans des secteurs exposés, vérifie leur application. C'est un sujet complexe au long terme mais les ambitions sont claires.

Il est clair que l'activité réglementaire ne va pas aller en s'amenuisant. L'enjeu pour les banques est donc de s'organiser de façon efficace pour l'anticiper, la comprendre, l'appliquer et en faire un objectif constant d'excellence ainsi qu'un facteur différenciant.

Enjeux des années à venir

Il existe de nombreux enjeux aussi nous nous concentrerons sur certains d'entre eux.

En premier lieu, le défi de l'innovation technologique. Le financement des clients actifs dans les matières premières à ceci d'original qu'il se trouve au confluent de deux secteurs relativement en retard en matière d'innovation technologique : le secteur financier et le négoce international ; tous deux se sont toutefois lancés récemment avec beaucoup de conviction dans une quête ayant essentiellement deux objectifs : plus d'efficacité, pour les clients et dans la conduite des opérations, processus décisionnels, dans la valorisation de ses ressources ; plus de sécurité, dans ses prises de risques, la gestion de son patrimoine, ses communications et la gestion de ses données. Plusieurs éléments ont accéléré cette démarche et l'ont rendue indispensable. D'abord, les banques évoluent plus que jamais dans un environnement où la concurrence internationale est intense, les taux sont bas, les contraintes en capital sont de plus en plus fortes. Générer 1 dollar de revenu est plus complexe et mobilise plus de ressources aujourd'hui qu'hier. Ensuite, les barrières à l'entrée sont tombées sur certains services-clés, auparavant l'apanage exclusif des établissements financiers ; ainsi voyons nous aujourd'hui les Fintechs et GAFAs proposer des solutions de paiement, de *cash management*. Plus encore, des nouvelles technologies avec un potentiel disruptif certain ont émergé, déclenchant une course à l'innovation inédite : *big data*, *blockchain*, objets connectés, sont autant de sujets qui sont à l'étude aujourd'hui, pour façonner le service bancaire de demain. **Suite et fin de l'article page 7.**



Le transporteur de colis lourd "Teal" du groupe Boskalis livre quatre nouvelles grues au port US de Savannah (5 déc 2016).

<https://goo.gl/ljiZFJ>

Documentation électronique

La "blockchain"

L'armateur Maersk étudie avec la technologie de la *blockchain* le remplacement du traditionnel connaissance papier afin d'améliorer et alléger la documentation.

Les marges étant minces avec une grande surcapacité de l'offre, le traitement des écritures peut être plus coûteux que l'expédition d'un conteneur en elle-même.

En moyenne 100 parties prenantes différentes peuvent être impliquées aux diverses étapes du processus avec de nombreux points d'intersection comme la douane, les transitaires, les camionneurs etc. Lire l'article de *l'International Business Times* :

<https://goo.gl/5tosz4>

La *blockchain* est une technologie de stockage et de transmission d'informations, transparente et sécurisée, fonctionnant sans organe central de contrôle.

Par extension, une *blockchain* constitue une base de données qui contient l'historique de tous les échanges effectués entre ses utilisateurs depuis sa création. Cette base de données est sécurisée et distribuée : elle est partagée par ses différents utilisateurs, sans intermédiaire, ce qui permet à chacun de vérifier la validité de la chaîne :

<https://goo.gl/KshW98>

Res judicata dicitur, quae finem controversarium pronuntiatione judicis accipit.



On appelle chose jugée celle qui, par la sentence du juge, met fin au procès.

Une clause compromissoire type en anglais

This contract shall be governed and construed in accordance with the French law or alternatively with the law otherwise formally agreed by the parties..

Any dispute arising out of or in connection with this contract, including its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Paris in accordance with the Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 16 rue Daunou 75002 Paris, in force at the commencement of the arbitration proceedings, which rules are deemed to be incorporated by reference in this clause.

L'apparition des connaissances électroniques engendre-t-elle de nouveaux risques ?

A priori le chiffrage, les signatures numériques et les protocoles d'audit du connaissance électronique améliorent les protections contre les actions frauduleuses. Le courtier d'assurances Marsh, dans une étude récemment publiée, conseille toutefois la prudence et ajoute qu'il n'y a pas de solution unique qui puisse garantir l'invulnérabilité à 100%.

Voir l'étude :

<https://goo.gl/d21yXp>

Documentation

Sur le site de la Chambre <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/index.php> vous pouvez télécharger gratuitement tous les numéros de "La Gazette de la Chambre" déjà parus ainsi que les "Tirés à part" de tous les articles qui ont été publiés.

Divers autres articles et communications sont également disponibles gratuitement dans la rubrique "Miscellanées":

<http://goo.gl/ZXwYw>

Marisk

Les "nouveaux" risques maritimes

Les activités maritimes, tous secteurs confondus, doivent faire face à de nouveaux défis de croissance et des risques plus ou moins nouveaux. Pour sa 5e édition, le colloque *Human Sea-Marisk* a souhaité en faire un tour d'horizon. Hormis la cybersûreté, les risques "Marine Marchande" sont relativement anciens mais les nouvelles technologies les ont "modernisés". Avant, les manifestes se photocopiaient, aujourd'hui ils se téléchargent.

Lire l'article du *Journal de la Marine Marchande* du 20 octobre 2016 : <https://goo.gl/nVGfXE>



"Polaris" le premier brise-glaces au GNL livré le 8 septembre 2016.
<https://goo.gl/mQdGwx>

Vidéo (2'52") de sa construction :
<https://youtu.be/wtCwsS25wEM>

Suite et fin de l'article "Le financement par les banques des matières premières".

Les banques ont pris conscience de cela il y a quelques années et ont décidé deux choses : qu'il était indispensable de s'en saisir car il y avait une prime au pionnier, y dédiant des moyens de plus en plus importants ; également, de co-construire avec les Fintechs et incubateurs. Les premiers résultats sont visibles et BNP Paribas a déjà de premières applications concrètes : transactions réelles utilisant la *blockchain*, développement d'outil fonctionnant sur le *Big Data*, etc.

En second lieu, l'évolution de la carte des matières premières. Qui produit quoi et le vend à qui ? Ces évolutions entraînent des bouleversements mondiaux majeurs. Dans l'énergie, les USA sont devenus exportateurs de brut, sous l'effet conjugué de l'exploitation des réserves non conventionnelles et de la suppression de la loi interdisant toute exportation. Cela a mené l'OPEP et l'Arabie Saoudite en particulier, à ne plus limiter durant des années sa production, ce qui a mené (entre autres facteurs) à un effondrement du prix du brut, de façon à asphyxier les producteurs américains qui ont un coût de production par baril supérieur aux pays du golfe.

Cette stratégie a échoué et l'OPEP et d'autres pays producteurs travaillent à un accord limitant la production mondiale sous les 33 millions de barils par jour.

Dans les matières premières agricoles, le réchauffement climatique, à moyen terme, menace certaines cultures. Un rapport de l'*Australian Climate Institute* indiquait que la production mondiale de café, et particulièrement dans certaines régions du Brésil, était menacée. Idem pour la production des céréales : une augmentation de 1°C. de la température moyenne mondiale entraînerait une baisse des rendements de l'ordre de 5%. Les métaux enfin : la Chine a longtemps été un acheteur effréné de métaux pour accommoder son secteur de la construction. C'est aujourd'hui largement moins le cas et les effets sur les prix se sont fait sentir immédiatement.

Il existe d'autres phénomènes auxquels sont confrontés les acteurs des matières premières, certains très importants, d'autres plus triviaux : l'évolution des zones de conflits armés, la croissance indienne, la capacité de l'Afrique à faire progresser son économie, la croissance mondiale, les montées des populismes dans les pays, sont autant de facteurs influents qu'il faudra suivre.

Le fait que ce secteur, plus qu'aucun autre, soit en prise avec de tels enjeux, est certainement ce qui le rend aussi passionnant. Accompagner ces entreprises dont l'action se situe au cœur de l'économie réelle requiert une présence internationale, un dispositif robuste et une expertise avérée. Les équipes de BNP Paribas se mobilisent chaque jour pour apporter de la valeur ajoutée au client et les servir dans la durée.



Une belle image technique au large d'Abu Dhabi. Un navire-mère transbordant du minerai depuis un *capsize* et chargeant sur des barges avec ses grues spécialement adaptées. Voir la vidéo de présentation (3'56") de l'armement allemand Oldendorff : <https://goo.gl/DmNA7d>

Les activités maritimes, créatrices d'emplois et créatrices du développement économique de la France

L'AA-IHEDN*, va remettre aux directeurs de campagne des candidats à la présidence de la République un rapport sur les filières maritimes et leur potentiel de création d'emplois.

Les secteurs d'activité traités :

- Construction, rénovation et déconstruction navales,
- Armement des navires (équipage),
- Plateformes Offshore Multi-Usages (POMU),
- Cyber-sécurité du secteur maritime,
- Biotechnologies (aquaculture et biogénétique).

Le rapport : <https://goo.gl/48cj6W>

*L'Association des cadres et Auditeurs de l'Institut des Hautes Études de Défense Nationale, créée 1949, est un réseau de spécialistes de défense et des relations internationales.

<http://www.aa-ihedn.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

www.arbitrage-maritime.org
Tél: 01 42 96 40 41

Guide de l'assurance transport et logistique

LES FONDAMENTAUX



Guide de l'assurance transport et logistique

L'ARGUS

“Cyber attaques”, nouvelles routes maritimes, nouvelles technologies et nouveaux modes de transport, migrations humaines, épidémies, détournements de cargaison, accumulation de valeurs... les activités du transport et de la logistique ont fortement évolué ces dernières années, présentant des risques nouveaux pour les professionnels.

Conçu et rédigé par un professionnel du secteur, Jean-Patrick Marcq, arbitre maritime, ce guide de l'assurance transport et logistique se veut essentiellement pratique et didactique.

L'aspect pédagogique de l'ouvrage a été renforcé par l'insertion d'un glossaire des termes d'assurance anglo-saxons, de nombreux exemples de tarification ainsi que de questions d'auto-évaluation à chaque fin de chapitre.

<https://goo.gl/PbF4tt>



*La Chambre
vous présente ses
Meilleurs vœux
pour 2017*

La lettre de garantie (LOI - Letter of Indemnity)

Chacun le sait, mais c'est toujours utile de le répéter, il faut prendre certaines précautions avant de “libérer” une marchandise contre une lettre de garantie.

C'est ce que rappelle le *Standard Club* à ses membres :

<https://goo.gl/BW2NTc>



Les organisations maritimes internationales

Des siècles et des siècles se sont écoulés depuis Babylone et le Code d'Hammourabi jusqu'aux codifications occidentales du XIX^{ème} siècle, en passant par le Moyen-Âge et la rédaction des usages et des “bonnes coutumes de la mer”, le Consulat de la Mer, les Rôles d'Oléron, la Jurisprudence de Damme, le Guidon de la Mer et l'Ordonnance de Colbert ...

Le commerce maritime était alors pratiqué en complète liberté et tout au plus s'était-il ressenti un besoin de réglementer le travail des marins et le transport maritime des marchandises ...

Cette unicité économique avait suscité le développement de législations spécifiques dans la plupart des nations maritimes : sur l'assurance maritime, sur l'avarie commune, sur le transport de marchandises par mer, sur la limitation de responsabilité de l'armateur. Ces législations reflétaient bien l'esprit de ce qu'on appelait alors “l'expédition maritime” ou encore “l'aventure maritime” (la “grosse aventure”), à savoir un équilibre entre les risques et intérêts financiers de l'armateur et ceux du propriétaire de la cargaison. Et, pendant ce temps-là, ceux qui restaient sur la terre n'avaient pas voix au chapitre ...

Extraits d'un article de Me Jean-Serge Rohart de l'Académie de Marine, Président honoraire du CMI, présentant le CMI (Comité Maritime International) : <https://goo.gl/rPjNa4>

Il existe, de nos jours, de nombreuses organisations maritimes internationales, voici les principales :

● CMI - Comité Maritime International - <https://goo.gl/TZxFBI>

Organisation internationale à but non lucratif non gouvernementale, établie à Anvers en 1897, dont l'objet est de contribuer à l'unification du droit maritime dans tous ses aspects.

● OMI - Organisation Maritime Internationale - <https://goo.gl/IC16fD>

Institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux. Son rôle principal est de créer un cadre réglementaire uniformisé qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle.

● ICS - The International Chamber of Shipping - <http://www.ics-shipping.org>

L'ICS, créée en 1921, est l'association commerciale internationale des armateurs et opérateurs maritimes représentant 80% de la flotte marchande mondiale de tous les secteurs d'activité. L'ICS s'intéresse à toutes les questions techniques, légales, politiques etc. qui peuvent affecter l'expédition internationale.

● BIMCO - The Baltic and International Maritime Council - <https://www.bimco.org>

Organisation non gouvernementale, l'objectif principal de BIMCO est de faciliter les opérations commerciales de ses membres, armateurs, opérateurs, courtiers, agents, en développant des contrats et des clauses standard, s'y ajoutent également le conseil et la formation.

● INTERCARGO - Association of Dry Cargo Shipowners - <http://www.intercargo.org/en/>

Association créée en 1980 pour que la position des armateurs et opérateurs de navires de vrac secs puisse être entendue et reconnue auprès des autorités et organisations maritimes internationales.

● INTERTANKO <https://www.intertanko.com>

INTERTANKO est l'association internationale des armateurs de navires-citernes indépendants et des opérateurs de pétrole, de produits chimiques ou gaziers. Le but de ses membres est d'échanger en temps réel les informations internationales du “secteur pétrolier”, et de partager des avis et conseils pour des transports sûrs sur des mers plus propres.

● SIGTTO - The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators -

Association fondée en 1979 : <http://www.sigtto.org>

● WSC - World Shipping Council - <http://www.worldshipping.org>

Les membres de WSC opèrent environ 90% de la flotte mondiale de navires de ligne. Ils transportent annuellement environ 60% de la valeur du commerce maritime.

● InterManager - <http://www.intermanager.org>

Les membres de cette association commerciale internationale du management de navires sont des “ship managers” de compagnies maritimes ou compagnies tiers, des capitaines d'armement ou des organisations ou sociétés spécialisées dans la conduite d'opérations maritimes.

● FONASBA - Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes -

<https://www.fonasba.com>

FONASBA représente, comme son nom l'indique, les courtiers et agents maritimes du monde entier indépendamment de leur taille ou de leur nationalité.

● FIATA - International Federation of Freight Forwarders Associations - <http://fiata.com>

Association internationale des associations de commissionnaires de transports et agents de fret.

● IUMI - Union internationale d'assurances transports - <http://www.iumi.com/>

La mission de l'IUMI est d'être entendue et influente dans le secteur de l'assurance maritime.

● P&I Clubs - International Group of Protection and Indemnity Associations -

<http://www.igpandi.org/>

Association des 13 principaux P&I Clubs indépendants, mutuelles d'assurances couvrant les risques maritimes des armateurs et affrèteurs d'environ 90% de la flotte mondiale.

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



13/09 Mer et Marine - La Convention sur les eaux de ballast va entrer en vigueur le 8 septembre 2017, les armateurs s'interrogent sur son application. <https://goo.gl/6GS1JC>.

Le communiqué d'Armateurs de France : <https://goo.gl/DQUBaU>.

21/09 Mer et Marine - Le groupe finlandais Wärtsilä imagine le maritime du futur : <https://goo.gl/gmhKqG>

22/09 G Captain - Le chinois COSCO, propriétaire de 51% du port du Pirée, prévoit d'augmenter avant 2018 de 35%, soit 5 millions de Teus, le trafic de conteneurs transitant par la Grèce pour que celle-ci devienne le centre de transbordement entre l'Asie et l'Europe de l'Est.

26/09 Le Marin - Déroute financière en Allemagne, le système des KG (*Kommandit Gesellschaft*) qui a permis aux dentistes et autres professions libérales d'Allemagne d'être les premiers propriétaires mondiaux de porte-conteneurs loués ensuite aux grands opérateurs mondiaux s'effondre, conséquence de la crise du conteneur.

03/10 L'Antenne - Le Nigéria poursuit les grands groupes pétroliers en justice les accusant d'exporter du pétrole non déclaré.

Idées de cadeau maritime pour vos enfants ou petits enfants

Le Canal de Panama en Lego

L'ensemble est composé de 1 184 briques. Les écluses fonctionnent ce qui permet de faire monter ou descendre ses bateaux (en lego également) d'un niveau à un autre. Voir la vidéo de 48 " :

<https://youtu.be/1c95ul3RUEQ>



Dans le même esprit :

Le porte-conteneurs Triple "E" de Maersk de 1 500 briques :

<https://goo.gl/SogybN>

Le paquebot "Nieuw Statendam" de la Holland America Line de 25 000 briques :

<https://goo.gl/Tw9tqy>

Un plus gros cadeau !

1 million de briques et plus de 12m. de long pour cette maquette du ferry "Jubilee Seaways" de DFDS Seaways à l'occasion de leur 150e anniversaire :

<https://goo.gl/0WLOqm>

03/10 Ships and Ports - Dix robots intelligents, utilisant une base de données douanière, pouvant écouter, parler, apprendre, voir, marcher et répondre à des questions en 28 langues ou dialectes, ont commencé à être utilisés par la douane dans trois ports de Chine du Sud.

10/10 World Maritime News - Face à la crise migratoire, l'Agence européenne de garde-frontières et garde-côtes, qui remplace Frontex, est officiellement lancée avec une première mise en place à la frontière bulgare-turque. L'agence sera en charge d'une veille permanente aux frontières extérieures de l'Europe.

12/10 Hellenic Shipping News - Moins d'autorité mais plus de responsabilités, un problème croissant pour les capitaines de navires : <https://goo.gl/HQA2y0>.

14/10 Journal de la Marine Marchande - Lors d'une mise à l'eau d'embarcations de sauvetage à Marseille depuis le paquebot "Harmony of the Seas", un officier est décédé et quatre personnes ont été blessées. L'Association des Capitaines de Navires demande si l'on peut encore parler d'embarcation quand la capacité dépasse 300 personnes alors que la convention Solas prescrit une capacité maximale de 150, avec possibilité de dérogation ?

19/10 Conseil National des Barreaux - L'examen national d'entrée au CRFPA est concrétisé, chacune des épreuves écrites sera organisée au même moment et portera sur un sujet unique déterminé par une commission nationale. <https://goo.gl/pudYcs>.

29/10 Fairplay - Le seuil maximal de soufre à 0,5 % devient obligatoire pour le maritime à compter du 1er janvier 2017.

02/11 Loadstar - Un nouveau mode de manutention des conteneurs vides qui pourrait faire économiser des sommes importantes : <https://goo.gl/EepogQ>.

06/11 Maritime Quote - Un ancien responsable de l'association internationale de soutage affirme que le GNL n'est pas une panacée dans la réduction de gaz à effet de serre mais pourrait être plus mauvais pour l'environnement que le fioul lourd.

<https://goo.gl/K5HVfb>

Les 12e Assises de l'économie de la mer La Rochelle 8 - 9 novembre 2016

1 530 acteurs du monde maritime
18 conférences et tables rondes

Retrouvez les vidéos :

<http://www.economiedelamer.com/live/>

22/11 Mer et Marine - Interview de Philippe Louis Dreyfus, Président du BIMCO, sur l'état du marché maritime . <https://goo.gl/2v3RnM>.

23/11 Splash 247 - Les armateurs comparés à "des enfants sans surveillance" et ne comprenant rien à l'économie de base !

<http://tinyurl.com/hvf84vh>

01/12 Mer et Marine - Le Code polaire entre en vigueur le 1er janvier 2017 : <https://goo.gl/XxH59v>. L'infographie déjà parue dans la Gazette N°38 : <https://goo.gl/XySUIU>.

Le texte complet : <https://goo.gl/Apm3DA>.

08/12 Marine Océans - Le terminal méthanier de Dunkerque mis en service le 1er janvier 2017.

09/12 Le Marin - Les textes d'application du nouveau dispositif de protection du pavillon pétrolier prévoient une part aux petits navires mais est jugée insuffisante par les armateurs.

12/12 Marinfos - Le gouvernement rappelle qu'alcool et navigation ne font pas bon ménage : <http://tinyurl.com/heyxono> et <http://tinyurl.com/hfmkgghs>.

15/12 Jeune Afrique - La chute des cours du pétrole a entraîné le gel de nombreux programmes d'infrastructures sur les côtes africaines. En particulier au Nigeria, au Cameroun et en Angola.

<https://goo.gl/Gmm6Ql>.

ICMA XX

le prochain congrès international des arbitres maritimes aura lieu les 25-29 septembre 2017 à Copenhague.

Les inscriptions sont ouvertes.
<http://icma2017copenhagen.org>



Actualité de la Chambre

● La Chambre félicite son Président, le Professeur Philippe Delebecque, ainsi que Mme Anne Sandretto, déléguée générale de Transport et logistique de France-TLF Overseas, un de nos membres institutionnels, pour leur nomination au Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

● Nous avons appris le décès de M. Claude Bernard, ex directeur juridique des Chargeurs Réunis, arbitre honoraire entré à la Chambre en 1995. M. Bernard avait 88 ans. La Chambre présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41

Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web :

<http://www.arbitrage-maritime.org>

Dispositions légales

Les opinions émises dans les articles sont propres à leurs auteurs et n'engagent ni la Rédaction, ni la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.