

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 43 - Printemps 2017

- | | | | |
|--|--|---|--------------------------------|
| ● Editorial. Ph. Delebecque.
Page 1 | ● "Cyber-sécurité" S. Lootgieter
Pages 3 & 4 | ● "La mise en oeuvre du VGM"
L.Fedi. Page 6 | ● Sentences récentes
Page 7 |
| ● "Un brexit juridique". P. Bonassies
Page 2 | ● "Cyber-menaces" F. Baudu
Pages 5 & 6 | ● "La loan clause"
Ph. Delebecque Page 7 | ● Web maritime
Page 8 |
| | | | ● Revue de presse
Page 9 |

"Res judicata pro veritate habetur"



Le contrat type BIMCO sur le financement des navires

Éditorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Un nouveau "produit", pour reprendre la terminologie bancaire, est né le 9 janvier dernier avec le lancement du contrat type BIMCO, dénommé SHIPTERM, sur le financement des navires. Il doit être porté à l'attention de nos lecteurs, car, à notre connaissance, c'est la première fois que le BIMCO, dont on sait la place qu'il occupe dans le monde maritime, propose des clauses standards relatives à des opérations purement financières. Ce contrat type a été préparé par un Comité ad hoc composé d'armateurs, de banquiers et de juristes avec le souci de refléter ce qui se fait habituellement sur le marché londonien. Il comporte trois parties : une page de garde composée de 31 mentions ("boxes") reprenant les principales informations sur les parties et le contrat lui-même ; une déclinaison et une explication des mentions précédentes ; des annexes, enfin, où les parties sont appelées à préciser les données supplémentaires qu'elles estimeraient utiles.

Ce contrat vise les relations qui peuvent s'établir entre un prêteur et un ou plusieurs emprunteurs, ce qui exclut les opérations de syndication bancaire qui devraient elles-mêmes, ultérieurement, être encadrées par un autre contrat type. L'objet du SHIPTERM porte sur le prêt d'argent consenti par un prêteur à un ou plusieurs emprunteurs ("loan", considéré au demeurant comme une convention bilatérale et non unilatérale, le droit français étant aujourd'hui exactement sur la même ligne dans la mesure où le prêt est consenti par un professionnel du crédit : Cass. 1ère civ. 7 mars 2006, Bull. civ. I, n° 138). Les autres opérations de financement plus complexes, à l'exemple du "working capital" ou encore des "revolving credit facilities", ne sont pas concernées. Le domaine du contrat type est donc bien délimité.

Le contrat BIMCO contient les principales clauses que l'on s'attend à trouver dans un contrat de prêt affecté : identification des parties et du bien financé, représentation, mise à disposition des fonds, intérêts, commission, durée, sûretés et assurances, engagements pris par les parties - "financial covenants" -, déchéances, loi applicable

(librement choisie par les parties, à l'exception de la loi régissant l'hypothèque maritime dont il est dit qu'elle doit être la loi du pavillon), compétence juridictionnelle, sans prétendre à une quelconque exhaustivité. Le plus souvent, le contrat type devra être complété, amendé ou encore précisé en fonction de ce que les parties auront dit de la loi applicable ou de la juridiction compétente.

Parmi les clauses les plus marquantes, on retiendra notamment la clause 13 sur les "events of default" édictant de nombreuses déchéances du terme (spécialement en cas de procédure collective, ce que le droit français n'admet pas, cf. C. com. art. L. 622-13), la clause 10 sur les assurances que doit prendre l'emprunteur et prévoyant une délégation des indemnités au profit du prêteur, ou encore la clause 9 sur les garanties, dont une hypothèque sur le navire financé, que l'emprunteur doit fournir à son cocontractant.

L'intérêt de ce contrat type est d'offrir aux opérateurs de navires un cadre simple pour les opérations de financement usuelles, sinon de base. Le contrat BIMCO n'est qu'un contrat type, c'est-à-dire un modèle de contrat, un prêt-à-porter et non un sur-mesure. Il suffit donc aux parties de s'y référer d'un commun accord et de compléter les "boxes" pour qu'il devienne obligatoire. C'est un instrument commode permettant d'éviter de longues et inutiles discussions en vue de financer l'acquisition d'un navire neuf ou ancien. Il est bien évident que les financements plus élaborés, à l'exemple des opérations de crédit-bail, requièrent plus de précision et de détails.

Aux parties elles-mêmes de convenir des clauses et stipulations qu'elles estimeraient appropriées pour régir leurs relations.

On observera pour conclure cette très brève présentation que rien ne s'oppose à ce que ce nouveau contrat type contienne une clause d'arbitrage, même si la clause 31 renvoie à la "jurisdiction" sans autre précision, i.e., a priori, à une compétence étatique. L'expertise de la Chambre arbitrale maritime de Paris et de ses arbitres qui ne se réduit pas aux seules opérations d'exploitation des navires, devrait inciter les professionnels à penser à la clause CAMP.





Conversion programmée en 2017 par le groupe Boskalis, spécialiste des travaux maritimes et charges lourdes hors gabarit, d'un de ses navires semi-submersibles en navire pose de fondations d'éoliennes. Avec une capacité d'hébergement de 150 personnes, le navire sera doté d'une grue pivotante capable de lever 3 000 tonnes de charge. C'est deux à trois fois plus que la capacité des plus gros navires de pose actuels.

(Le Marin du 17/01/2017).

Voir article et vidéo :
<https://goo.gl/xnkBQd>

Brexit

Le rapport de la Chambre des Lords sur le Brexit et ses implications en matière civile et commerciale :

<https://goo.gl/PFm250>

Concours d'arbitrage international de Sciences Po Paris

L'épreuve finale de plaidoirie, ouverte au public, de la 12e édition se tiendra à Paris le 17 mai 2017.

Le cas : <https://goo.gl/5mjplp>

Le site du concours :

<https://goo.gl/XT1wLp>

Arbitrage

Veiller à bien désigner son adversaire

Le cas d'un arbitrage lors d'une rupture de contrat d'affrètement qui ne s'est pas déroulé directement avec l'affréteur mais une entité qui avait seulement travaillé sur le plan opérationnel pour l'affréteur lors de ce contrat d'affrètement.

Voir l'arrêt de la Haute Cour "Sino Channel Asia Ltd v Dana Shipping and Trading Pte Singapore" [2016] EWHC1118 :

<https://goo.gl/GqH6Kx>.

Un Brexit juridique

La Court of Appeal britannique rejette le recours à la notion de bonne foi contractuelle.

Pierre Bonassies

Professeur de Droit émérite

Les maritimes français savent l'importance de la notion de bonne foi dans le droit contractuel. Inscrite dès 1802 par Portalis dans le premier projet de Code civil, ce tant pour la formation que pour l'exécution des contrats, confinée au seul domaine de l'exécution en 1804, non pour des raisons de fond, comme d'aucuns ont pu le penser, mais seulement pour des raisons formelles, voire stylistiques (souci de ne pas répéter dans l'article 1134 une règle déjà inscrite dans l'article 1137 sanctionnant le dol), la bonne foi a été rétablie dans sa splendeur originaire par les rédacteurs de l'ordonnance du 10 février 2016, énonçant dans l'article 1134 "nouveau" que "les contrats doivent être négociés, formés et exécutés de bonne foi". Et c'est très souvent que les juges français, tant des juridictions judiciaires que des juridictions arbitrales, se réfèrent à la bonne foi pour sanctionner un contractant.

Un temps, dans les dernières années du XXe siècle, on a pu penser que les juges de *common law* auraient pareillement recours à la notion de bonne foi contractuelle. C'est ainsi que, en 1971, les auteurs du *Restatement of contracts* américain, sorte de codification privée exprimant les éléments communs du droit des cinquante États de l'Union (étant exclu l'État fédéral, car il n'y a pas de "federal common law" : *Erie v. Tompkins*, Cour Suprême 1938), écrivaient : "every contract imposes upon each party a duty of good faith and fair dealing in its performance and enforcement". Plus récemment, ce sont les tribunaux de l'État de Californie qui ont imposé aux contractants une obligation de bonne foi, fondant d'ailleurs la sanction de cette obligation plutôt sur la responsabilité délictuelle que sur la responsabilité contractuelle* (arrêts *Seamen's Buying Services v. Standard Oil* et *Wallis* de 1984). Enfin, dans une décision du 12 février 2015, (*Cottonex Answalt v. MSC Company*), rendue dans l'affaire qui fait l'objet, ou l'occasion, des présentes observations, le Juge Leggatt, l'un des magistrats "maritimes" les plus renommés du *Queens' Bench*, statuant dans un litige complexe concernant le montant des surestaries dues par un affréteur à un taux journalier de 840 dollars/jour, limitait ledit montant aux surestaries courant jusqu'au 27 septembre 2011, ce, en raison du comportement du frèteur, et en se référant, entre autres, à l'importance de plus en plus forte de la bonne foi dans la *common law* (le Juge évoquant "the increasing recognition in the common law world of the need for good faith in contractual dealings"). Mais, la *Court of Appeal*, assez sèchement, a refusé la voie ainsi suggérée.

La Cour, parlant par la voix de Lord Moore Bick, approuvé par ses "frères" Lord Tomlison et Keenan, consacre un paragraphe entier au problème (paragraphe V, intitulé "Good Faith"). Lord Moore Bick observe que la reconnaissance d'un devoir général de bonne foi serait un pas significatif dans le développement du droit (anglais) des contrats, avec d'éventuelles conséquences de grande portée. Mais, ajoute-t-il, je ne pense pas qu'il soit nécessaire, ni désirable d'avoir recours à un tel devoir pour résoudre le présent cas. Puis il cite, en l'approuvant, l'observation faite en 1989 par Lord Bingham (arrêt *Interfoto Picture Library v. Stiletto Programs*) que le droit anglais, plutôt que de se référer à un principe général, préfère développer des solutions non systématiques, au cas par cas (*piecemeal solutions*) pour répondre aux problèmes nés de la déloyauté. Tout en reconnaissant qu'une large conception de comportement honnête (*fair dealing*) peut avoir, dans tel ou tel cas, inspiré la réponse des tribunaux aux questions d'interprétation des contrats, il conclut en écartant nettement le recours à un principe général de bonne foi contractuelle. Pour lui, la meilleure méthode est, pour le droit, de se développer le long de lignes établies, plutôt que d'encourager les juges à se référer à ce que le premier juge avait appelé, dans la présente espèce, un "principe général d'organisation" (*general organising principle*). Car le danger existe – et un réel danger – que, si un principe de bonne foi était affirmé, il serait invoqué pour affaiblir (*undermine*) les termes sur lesquels les parties étaient tombées d'accord, aussi souvent que pour les conforter. Infirmité la décision du premier juge, lord Moore Bick conclut alors que le frèteur avait droit au paiement des surestaries jusqu'au 2 février 2012, jour où il avait offert à l'affréteur de lui vendre les conteneurs litigieux, mettant par là fin à l'aventure contractuelle.

La décision (*Cottonex Answalt v. MSC*) ou plutôt, en cause d'appel, (*MSC v. Cottonex*) nous paraît significative de la philosophie des juges de *common law*, toujours méfiants à l'égard des grands principes – que révèrent, au contraire, les juristes français – et soucieux de trouver la justice – et la raison – soit dans les précédents, s'il y en a, soit dans l'analyse concrète des faits de la cause. S'agissant de la notion (et non du principe, lui condamné) de bonne foi, la *Court of Appeal* ne l'écarte pas totalement, comme en témoigne sa référence au concept, assez proche, de *fair dealing*. Simplement, elle refuse d'asservir les décisions des juges de *common law* à la notion.

Dans la mesure où certaines juridictions, comme certains juristes de *common law* avaient un temps été tentés de l'intégrer à leur réflexion, on peut sans doute parler de Brexit juridique.

* Pour mieux exprimer leur pensée, les juges californiens ont même concocté un terme nouveau, évoquant une action in contort, terme se référant à une action à la fois fondée sur le contrat (*con*) et sur la responsabilité délictuelle (*tort*).



Parution du rapport annuel

BRS 2017

Annus horribilis

L'analyse et les chiffres de l'année sur tous les secteurs d'activité maritime, la construction, le vrac sec, les pétroliers, les chimiquiers, les gaziers, l'offshore, la croisière, le yachting, les conteneurs, le roro, les transporteurs de voitures, la finance : <https://goo.gl/iA4x5s>

Il y a quelques semaines, un hebdomadaire à grand tirage titrait : "La nouvelle cyber-guerre mondiale – Le jour où Internet s'arrêtera". Le grand public a désormais conscience que des individus voire un État étranger puissent s'introduire dans un système informatique, en piller les données ou en contrôler le fonctionnement. L'industrie maritime sait qu'elle n'est pas à l'abri de cette menace. En 2011, des malfaiteurs pirataient les systèmes informatiques de plusieurs sociétés opérant sur le port d'Anvers afin de pouvoir contrôler les déplacements de certains containers chargés de marchandise sensible (<https://goo.gl/WbA3CH>). Depuis, les initiatives visant à faire prendre conscience aux compagnies maritimes de l'importance de la cyber-sécurité se sont multipliées, tant de la part de l'industrie que des pouvoirs publics. Dans un tel contexte, il est important de se demander comment le droit appréhendera ce nouveau risque et quelles responsabilités pourraient en découler.

La cyber-conscience

On a coutume d'enseigner que le droit maritime est un droit de commerçants, né de la pratique. Face à l'émergence d'une cyber-criminalité, l'industrie a su réagir en créant une "soft law", reprise dans une "hard law" constituée par des textes réglementaires d'origine nationale ou internationale.

L'administration française (la Direction des Affaires Maritimes et l'Agence Nationale pour la Sécurité de Systèmes d'Information) vient d'éditer trois guides : "Cyber-sécurité – évaluer et protéger le navire" (<https://goo.gl/OWmf2N>), "Guide des bonnes pratiques de sécurité à bord des navires" (<https://goo.gl/kSprgG>) et "Cyber-sécurité – renforcer la protection des systèmes industriels du navire" (<https://goo.gl/yv5EN9>). Ces guides insistent auprès des compagnies maritimes et des équipages sur le respect de "l'hygiène informatique" ou encore sur la mise en place "d'outils de sécurisation" simples destinés à identifier le cyber-risque et en limiter ses conséquences, comme changer périodiquement les mots de passe ou s'assurer de l'étanchéité des réseaux informatiques.

Parallèlement à ces guides, l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires a été modifié à la fin de l'année 2016. Désormais il prévoit dans sa division 130 ("Délivrance des titres de sécurité") que l'évaluation de sûreté du navire devra traiter : "des dispositions relatives à la cyber-sécurité du navire". Ainsi l'évaluation de sûreté devra prendre en compte "la cartographie logicielle" et la gestion des "vulnérabilités système".

La prise en compte réglementaire de la cyber-sécurité se retrouvait déjà dans le Code ISPS aux termes duquel les navires devaient faire l'objet d'une évaluation de sûreté portant sur leurs différents éléments dont "les systèmes de réseaux informatiques" (partie B, règle 8.3).

Pourtant, et en dépit de ce texte précurseur, la prise de conscience par les acteurs du monde maritime de la cyber-sécurité est relativement récente. En février 2016, le BIMCO, de concert avec d'autres associations professionnelles, publiait des "Guidelines on cyber-security on board ships" (<https://goo.gl/MK25jM>) auxquelles l'OMI a fait référence dans une circulaire de l'OMI prise du 1er juin 2016, intitulée "Interim guidelines on maritime cyber-security management" (<https://goo.gl/Bdqpfh>).

Enfin, la Directive européenne 2016/1148 du 6 juillet 2016 concernant les mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux prévoit que les États devront adopter une stratégie nationale en matière de sécurité des réseaux et des systèmes informatiques (<https://goo.gl/3ZZtVc>). Les opérateurs de "services essentiels" devront prendre les mesures "techniques et organisationnelles" nécessaires pour gérer les risques qui menacent la sécurité des réseaux et des systèmes qu'ils utilisent dans leur activité. Les entreprises de transport maritime sont justement considérées comme des entreprises fournissant un service essentiel.

Pour être complet il faut évoquer la position de certaines sociétés de classification, par exemple, la société ABS a publié plusieurs volumes de règles sur l'application des principes de cyber-sécurité aux opérations maritimes et offshore, la prise en compte de la cyber-sécurité pour les industries maritimes et offshore, des notes sur l'intégrité des données, sur la vérification des systèmes de logiciels et également sur certains standards que doivent respecter les fournisseurs de logiciels.

La cyber-navigabilité

Le fréteur doit mettre à disposition de l'affréteur un navire en bon état de navigabilité ; le transporteur maritime pourra voir sa responsabilité engagée vis-à-vis des intérêts cargaison s'il n'a pas fait diligence pour mettre son bâtiment en état de navigabilité au départ.

Un navire dont le système informatique ou l'équipage contreviendrait aux exigences évoquées plus haut en matière de cyber-sécurité pourrait-il être considéré comme innavigable ?

A cette question, la doctrine semble avoir répondu de manière positive. Les professeurs P. Bonassies et C. Scapel indiquent ainsi dans la dernière édition de leur traité de droit maritime que : "le problème (...) se posera de plus en plus, de la sécurité informatique (cyber-sécurité) du navire affrété. Un navire dont les systèmes informatiques ne sont pas protégés peut voir sa navigabilité contestée" (p.764). Cette analyse rejoint la conception large de la notion de navigabilité qui prévaut dans la jurisprudence tant arbitrale que judiciaire. *Suite de l'article page 4.*



LBV ?

Liquefied natural gas (LNG)
bunkering vessel (LBV)

MV "Engie Zeebrugge", longueur 107,60 m. Premier navire de soutage de gaz naturel liquéfié (GNL) au monde conçu avec deux cuves pressurisées d'une capacité totale de 5 000 m3 livré en Corée du Sud à ses propriétaires le groupe gazier Engie et l'armement japonais NYK.

Contrats d'agence

Mise à jour du contrat d'agence standard publié par BIMCO et FONASBA.

Le nouveau document formalise la nomination d'un agent maritime, soit pour une escale, soit pour une série d'escales, soit pour une zone géographique donnée.

A noter que la clause compromissoire peut être paramétrée suivant le désir des parties.

La Chambre arbitrale maritime de Paris et le droit anglais (ou français) peuvent être prévus dans la "Box 14" pour le règlement de tout futur éventuel litige.

<https://www.fonasba.com/documentation>

Cyber-sécurité Êtes-vous parés ?

- La sécurité informatique est devenue une véritable préoccupation pour les opérateurs maritimes, civils et militaires. Dans une note stratégique, la société de conseil privée CEIS fait l'inventaire des défis et esquisse des pistes de solutions. Exemples à l'appui. (Le Marin 14 février 2017) : "Cyber-sécurité dans le milieu maritime : défis et pistes de solutions" : <https://goo.gl/V7hB9p>
- L'approche du Lloyd's Register pour l'assurance des cyber-risques sur les navires connectés : <https://goo.gl/d0fAoT>
- L'application des principes de cyber-sécurité aux opérations maritimes offshore : <https://goo.gl/3tmbde>
- Une analyse de 2014 sur la cyber-sécurité et la marétique publiée par le Centre d'études stratégiques de la marine reste d'actualité : <https://goo.gl/ZElg9X>
- Le cabinet Holman Fenwick Willan a publié une revue complète sur les cyber-risques liés au maritime et au transport en général : <https://goo.gl/ixiSdc>
- Le cabinet Clyde & Co insiste sur la rapidité de réaction à avoir en cas de cyber-attaque : <https://goo.gl/C1886L>
- Le courtier d'assurances Aon a listé les risques et couvertures liés à la cyber-sécurité : <https://goo.gl/Fbnn98>



Le "Christophe de Margerie", livré le 31 janvier 2017, est le premier de la série de 15 méthanières brise-glaces, sous pavillon russe, destinés au complexe sibérien Yamal, il porte le nom de l'ancien patron de Total, l'un des partenaires du projet gazier. Le navire pourra naviguer dans une glace épaisse de 2.1 mètres, son étrave composée de plaques d'acier de 70 millimètres, est capable de résister à des températures de -52°C.

Dans une sentence n° 768 du 31 mars 1990 les arbitres de la Chambre arbitrale maritime de Paris ont jugé que : "entendue dans son sens large, la navigabilité concerne autant la composition de l'équipage que l'état technique du navire". Dans le même sens ils ont jugé dans une sentence n° 950 du 15 octobre 1996 que : "...le fréteur [doit prendre] toutes dispositions pour que ce transport puisse s'exécuter dans les conditions de sécurité absolue s'agissant là de l'obligation de navigabilité entendue au sens large". Il a été jugé de nombreuses reprises que le navire dont les installations frigorifiques ne fonctionnaient pas, ou même dont le thermomètre était inexact n'était pas navigable.

De même, la défaillance du système informatique, et en particulier la "non-utilisation de l'ordinateur de bord", fut soulevée par l'affréteur à temps d'un porte-conteneurs qui avait perdu une partie de sa marchandise au cours de différentes traversées pour soutenir l'incompétence de l'équipage dans la procédure ayant donné lieu à la sentence n° 1105 du 14 janvier 2005.

Les tribunaux judiciaires semblent même avoir une conception encore plus large comme en témoigne un récent arrêt "Western Island" où la Cour d'appel de Paris a considéré au vu d'une charte-partie GENCON qu'un navire n'était pas navigable dès lors que la cargaison, en dépit de sa nature, avait été positionnée à proximité d'une zone de chaleur.

Un équipement informatique déficient, qui ne serait pas équipé d'un "firewall" ou d'un antivirus à jour pourrait être traité de la même façon qu'un équipement frigorifique défaillant qui serait incapable de maintenir la chaîne du froid. De même, un logiciel qui serait incapable de positionner de manière satisfaisante les marchandises dans les cales du navire en tenant compte de leur nature, pourrait être pris en compte pour caractériser l'innavigabilité du navire d'autant plus que le défaut d'un ordinateur de bord peut difficilement être considéré comme une cause exonératoire de responsabilité. Dans un arrêt du 1er octobre 1993, le "Ville du Havre", le transporteur soutenait que le dérèglement affectant l'ordinateur de pilotage automatique du navire était assimilable à un vice caché excluant sa responsabilité. Cet argument fut rejeté par la Cour d'appel de Paris.

Les cyber-responsabilités

Le Code pénal punit le responsable d'une attaque dirigée contre des systèmes informatiques. Si dans certaines affaires, les enquêteurs ont pu retrouver la trace du délinquant à l'étranger et si des condamnations ont pu être prononcées par les tribunaux, en pratique l'armateur d'un navire pourra difficilement être indemnisé directement par le responsable d'une cyber-attaque qui entraînerait la perte d'une cargaison, voire celle du navire.

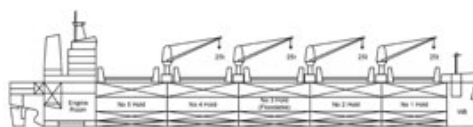
La victime pourrait donc être tentée de se retourner contre le tiers qui, du fait du piratage, a reçu des instructions causant un dommage.

Dans le cas où la banque de l'affréteur recevrait un faux ordre de virement portant sur un fret imaginaire, la "fraude au président" que les anglais appellent la "friday afternoon fraud", l'affréteur pourrait rechercher la responsabilité de sa banque. La Cour de cassation a retenu une telle responsabilité dans un arrêt du 18 janvier 2017 rejetant un pourvoi contre une décision du juge de proximité de Lille ayant jugé que la banque devait prouver la négligence de son client victime d'un virement non-autorisé.

La victime pourrait également se retourner contre le prestataire en charge de la mise en place ou de la maintenance du système informatique à bord du navire.

Le prestataire qui livre et entretient le système est débiteur d'une obligation de conseil. Il est garant des vices cachés pouvant affecter le matériel qu'il fournit. Le concepteur d'un progiciel doit livrer un matériel conforme à ce qui était prévu et sans anomalies. Tout comme la présence d'un virus, le risque d'un piratage informatique ne peut être raisonnablement considéré comme un événement de force majeure imprévisible.

Il n'en demeure pas moins que si la responsabilité du prestataire peut être engagée, il faudra souvent prendre en compte l'éventuelle faute de la victime, comme l'illustre un arrêt rendu en 2014 par la Cour d'appel de Colmar. La victime d'un acte de piratage informatique reprochait à son prestataire de ne pas avoir pu restaurer les données effacées compte tenu d'une absence de sauvegarde intégrale des données présentes sur son serveur. La Cour d'appel a considéré qu'outre les fautes du prestataire, il y avait eu une négligence de la victime, qui n'avait vérifié ni la capacité du système de sauvegarde, ni la bonne réalisation desdites sauvegardes. Du fait de cette combinaison des fautes, la Cour d'appel a considéré que la faute commise par le prestataire informatique était constitutive d'une perte de chance, à savoir celle qu'aurait eue la victime de pouvoir adapter le matériel avant le sinistre. Le prestataire n'a été condamné à indemniser la victime qu'à hauteur du tiers du préjudice subi.



Les cyber-menaces contre les navires et les installations portuaires

Francis Baudu
Arbitre maritime

Le baromètre Allianz des risques principaux et des solutions possibles pour les entreprises en 2017 : <https://goo.gl/2XL9HN>

Le GPS (*Global Positioning System*) règne en maître car non seulement la navigation mais également la conduite du navire y sont désormais interconnectées, de même que sont également interconnectés grues, portes d'écluses, terminaux de vrac liquide, silos, convoyeurs de vrac sec, etc.

Mais le signal GPS est extrêmement ténu : de l'ordre de 10^{-28} watt, ce qui peut le rendre aisément inexploitable en cas de signal parasite. Or la Chine a fabriqué massivement des brouilleurs que l'on peut se procurer pour 15\$ en Thaïlande par exemple.

Pour les navires, la menace se trouve à deux niveaux :

1) le brouillage (*jamming*) par lequel le navire perd le fil de son information et répondra par une route erratique et une navigation erronée. Notons que, par ailleurs, les tempêtes solaires sont un brouilleur naturel, mais les bords reçoivent des mises en garde avant leur surveillance.

2) La mystification (*spoofing*) qui fera envoyer par l'A.I.S (*Automatic Identification System*) des positions et indications de route erronées du navire, qui seront reçues et prises en compte par d'autres navires. On imagine la scène de dérouté catastrophique si cela se produisait par exemple dans le rail d'Ouessant.

D'autre part, toute la chaîne logistique est aussi menacée : transports routiers, ferroviaires, aériens, fluviaux.



La Russie veut lancer sa nouvelle génération de brise-glaces atomiques, des monstres capables de briser jusqu'à 4,3 mètres d'épaisseur de glace, presque deux fois la capacité du plus puissant brise-glace actuellement en service.

Allures très futuristes pour ces brise-glaces qui devront tracer des chenaux de 50 mètres de large pour permettre le passage de navires marchands affichant jusqu'à 100 000 tonnes de port en lourd. Ce projet très futuriste, qui espère être une réalité en 2024, mesurerait 225 mètres de long, avec 55 000 UMS de jauge brute et une puissance énergétique embarquée de 120 mégawatts avec un type d'hélices à base de graphène, un nouveau matériau composite six fois plus léger mais 200 fois plus résistant que l'acier.

(Le Marin du 5 janvier 2017).

Le 16 avril 2014, le Ropax "Sewol" fait naufrage au S.O. de la Corée du Sud faisant plus de 300 victimes, par temps clair et calme. Son capitaine sera condamné pour bien d'autres manquements, mais de récents travaux d'experts de l'OTAN, qui appellent encore des vérifications, suspecteraient que la cause du naufrage pourrait être aussi en partie due à un brouillage par la Corée du Nord. Cela ne se serait sans doute pas produit si, comme le recommande l'OMI, une autre méthode de navigation (côtère, estime) avait été suivie en parallèle au GPS. Au large, combien de bords tiennent-ils assidûment leur estime, font-ils des points astronomiques, en recoupement du GPS ?

Le même groupe d'experts de l'OTAN a constaté que les nombreux questionnaires à remplir désormais par les bords pour passer des inspections d'affréteurs, les changements d'eau des ballasts en route, les diverses procédures désormais imposées, rendent les personnels moins ou pas disponibles pour tenir une deuxième méthode de navigation en double du GPS, d'autant que l'extrême facilité d'obtention d'un point GPS fiable pour l'officier de quart, ne l'encourage pas à vérifier sa position à l'aide d'une méthode différente.

Une solution a été évoquée, laquelle consisterait à utiliser des systèmes hyperboliques comme le LORAN E, un perfectionnement du LORAN C dont les USA ont condamné les émetteurs dès 2010. Mais le Congrès a remis la question à l'ordre du jour, en envisageant son utilisation comme appui au GPS, prenant conscience de la dépendance non seulement des navires et avions au GPS, mais aussi de celle de nombre d'institutions-clés dont le fonctionnement repose sur l'horloge GPS.

Au sein de l'OTAN, les recommandations en faveur de la remise en service d'émetteurs LORAN ont été freinées par la crainte que cela ne renforce le lobby britannique qui les fabrique.

L'autre type de danger qui affecte le maritime est la cyber-attaque contre les ports. En effet, le secteur maritime est dorénavant totalement organisé autour de la marétique, ensemble des systèmes d'information et de traitement des données relatif aux activités maritimes et portuaires. Un enjeu énorme si l'on considère que 90 % du commerce de l'Europe est maritime, et que plus des 3/4 des denrées ou objets que nous touchons ou utilisons sont passés par la mer à un certain stade de leur transformation. Tout est maintenant largement automatisé, mais le constat doit être fait que ces systèmes n'intègrent que rarement les problématiques de cyber-sécurité.

Un point faible de la marétique portuaire est la forte interconnexion des systèmes. Conçue pour des gains de productivité, elle laisse le champ libre aux intrus hostiles pour se promener à leur gré dans les systèmes d'information interconnectés à Internet sans raison opérationnelle, comme si le code ISPS n'avait rien à faire dans ce domaine ou avait ignoré les cyber-menaces. De même, des débats ont conclu que si les personnels sont parfaitement rompus à toutes les situations d'attaques terroristes, ils ne le sont pas au piratage ou à l'intrusion dans les systèmes marétiques.

On relève déjà nombre de cyberattaques : apposition de faux visas de vérification par les douanes sur des conteneurs, ce qui a permis le développement d'un important trafic de drogue, vols de conteneurs pré-identifiés, navires déviés de leur route à leur insu, vol de données sur la position et la route d'un navire ayant permis son attaque par des pirates, intrusion hostile dans les systèmes informatiques d'une plateforme offshore dont la stabilité a été détériorée, lui donnant une gîte dangereuse.

Aucun texte n'existe encore pour traiter ces menaces. Au demeurant, il peut falloir des années pour préparer des textes réglementaires et les faire voter, alors que le danger n'attend pas : il est là !

Dès lors que l'imminence de la menace est établie, il faut agir en bon père de famille et ne pas attendre des textes pour se protéger (les coûts de protection sont toujours d'ailleurs augmentés par les règlements). *Suite de l'article page 6.*

Jurisprudence

Obligation des parties

La solidarité dans le contrat d'arbitrage international

La Cour de cassation consacre, en matière d'arbitrage international, que, sans avoir à se référer à une loi étatique, le caractère solidaire de l'obligation des parties au paiement des frais et honoraires résultait du contrat d'arbitre, de sorte que cette dernière, non discutée en son montant, n'était pas contestable.

Cass. 1^{er} civ. 01 février 2017
(15-25.687) :

<https://goo.gl/fXpu25>

Faut-il annoter (clouser) les connaissances ?

La cargaison a été chargée en hiver, a transité par des pays chauds puis a été déchargée en hiver. (Il s'agit d'acier dans cette affaire mais ce problème peut être transposé pour le riz).

L'étrange solution en droit hollandais : <https://goo.gl/IyidDb>



Le VLOC (super-minéralier) "Stellar Daisy" chargé de 260 000 t. de minerai, long. 323.86 m., larg. 58 m. est un pétrolier transformé en vraquier, il a coulé le 2 avril 2017 dans l'Atlantique-Sud à environ 2 500 km de l'Uruguay. 22 personnes sont portées disparues, 2 ont été retrouvées dans un canot de sauvetage.

Problème de structure et/ou de liquéfaction de la cargaison l'enquête le dira.

Le drame du vraquier "Stellar Daisy" a-t-il permis d'en éviter un autre à bord du "Stellar Unicorn" ? Cet autre vraquier de l'armateur coréen Polaris est arrêté au Cap. Des fissures auraient été détectées dans ses ballasts. La question des pétroliers convertis en vraciers est posée. (Le Marin 10/04/17).

Base de données Marchandises

Le site Web de DMT Surveys fournit des informations sur plus de 800 matières premières en précisant pour la plupart les caractéristiques pertinentes pour le transport international.

Le Cargo Handbook :

<https://goo.gl/w9xCoq>

Limitation de responsabilité

Le conteneur doit-il être considéré comme un colis unique ou faut-il prendre en compte chaque colis à l'intérieur du conteneur ?

Problème ancien et récurrent, la solution en droit anglais selon la Haute Cour du 29/03/2017 :

<https://goo.gl/XIfPqk>

Le commentaire du cabinet Clyde & Co : <https://goo.gl/Dv3vrl>

Suite de l'article "Les cyber-menaces contre les navires et les installations portuaires" de la page 5.

Nous avons vu sur quels fronts les cahiers des charges doivent prévoir pour les systèmes informatiques un durcissement, des pare-feux, et une formation des personnels. Nous disposons déjà de "RETEX". Ce sont les architectures de tous les systèmes SCADA (*Supervisory Control And Data Acquisition*) qui doivent être repensées. Le GPS est bien né dans le domaine militaire. Inspirons-nous par exemple des systèmes militaires d'acquisition, traitement et transmission de leurs données tactiques.

Pour revenir aux seuls navires, si les navires-poubelles ont pratiquement disparu de nos côtes, la flotte mondiale ne cesse de croître. En effet, chaque être humain génère une part de transport maritime ! La flotte mondiale croît avec la population. Cette flotte est composée de navires aux systèmes sophistiqués armés par des équipages réduits.

Le premier constat signifie qu'il faut mondialement plus de marins, mais le second que leur nombre diminue par navire. Globalement, il y a un déficit de marins et, en corollaire, un manque d'expérience et de formation. Les navires ont gagné en qualité, les équipages ont régressé, alors que simultanément les tâches liées à l'application de règlements mobilisent de plus en plus les marins contraints à un travail administratif. Situation peu propice à la protection contre des cyberattaques, en particulier pour la tenue de deux méthodes simultanées de navigation.

L'intrusion d'un signal pirate déviant le navire de sa route devrait être perçue sans tarder, avec la reprise en mains immédiate de la conduite du navire. Les marins savent-ils encore faire une droite de hauteur, tenir l'estime ? A noter qu'un capitaine s'expose d'ailleurs à une accusation de négligence en ne se reposant que sur le GPS.

Augmenter le nombre de marins par équipage n'est pas la tendance alors que depuis les accidents de l'"Amoco Cadiz", du "Mega Borg" et d'autres, on a conclu que la plupart étaient causés par des erreurs humaines. Les notations de classe comme BV Aut qui supprime le personnel de quart à la machine s'inscrit dans cette tendance à réduire l'intervention humaine. Dès les années 60, des projets virent le jour de navires téléguidés par un navire-mère, le seul avec un équipage. Aujourd'hui, des expérimentations sont conduites pour mettre au point le navire sans équipage. Nous ne reviendrons pas en arrière.

Même sans équipage, deux systèmes de navigation parallèles restent la clé. Certes, il faut renforcer les systèmes GPS aux brouillages et mystifications, si on le peut, mais le second système, par exemple une centrale à inertie doit être indépendant de recalages périodiques de la dérive de ses gyroscopes par GNSS (*Global Navigation Satellite System*), ce qui nous ramène au problème précédent. A l'approche des côtes, en l'absence de GPS différentiel, ce recalage peut être effectué visuellement (relèvement d'amers) ou au radar mais, au large, il doit se faire par point d'étoiles comme savent le faire de façon automatique les périsopes de sous-marins.

La solution pour la protection de la marétime, à la mer ou dans les ports, est une urgence devant l'imminence d'une menace multiforme aux conséquences potentiellement catastrophiques.



Poids des conteneurs

La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats

Laurent Fedi

Professeur

Kedge Business School

<https://kedge.edu>

Depuis le 1er juillet 2016, en vertu de la Résolution MSC.3805(94), l'OMI impose aux chargeurs expédiant des conteneurs la déclaration de la "Masse Brute Vérifiée" (MBV) ou "Verified Gross Mass" (VGM) en anglais. Amendant la fameuse Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS), cette nouvelle obligation a pour objectif d'améliorer la sécurité à bord des navires porte-conteneurs et au sein des ports maritimes. Les noms du "MSC Napoli", "Limari" ou "MOL Comfort" ne sont que les plus célèbres de nombreux autres accidents survenus en raison de "fausses" déclarations, volontaires ou pas, du poids des conteneurs. L'amendement SOLAS a été transposé dans notre ordre juridique interne par l'arrêté du 28 avril 2016 et sa période transitoire de mise en œuvre a pris fin au 1er février 2017. Nous rappellerons dans un premier temps quel est le contenu de l'amendement SOLAS, puis dresserons un bilan intermédiaire de son application en particulier par les entreprises françaises.

Les points clés de l'amendement SOLAS

Si l'obligation de déclarer le poids des expéditions était déjà en vigueur au regard des dispositions SOLAS et des conventions gouvernant le contrat de transport maritime (art. 5 Règles de La Haye - Visby, art. 17.1 des Règles de Hambourg, art. 32 des Règles des Rotterdam), sa principale faiblesse résidait dans son effectivité opérationnelle.

Pourquoi ? En premier lieu, dans la mesure ...

Lire la suite de l'article : <https://goo.gl/UkQ2eQ>

Piraterie maritime

L'ONG britannique humanitaire International Seafarers' Welfare and Assistance Network (Iswan) <http://seafarerswelfare.org> propose un guide de bonnes pratiques en français à l'intention des compagnies maritimes, des sociétés de *manning* et des familles : <https://goo.gl/sFEvYL>

Jurisprudence

Faux amis

Un ami "Facebook" n'est pas forcément un ami.

L'existence de contacts entre différentes personnes par l'intermédiaire des réseaux sociaux ne suffit pas à caractériser une partialité particulière et n'est pas une cause de récusation.

Cass. 2e Civ. N° 16-12.394 du 5 janvier 2017 :

<https://goo.gl/MXzqlz>

"Res judicata pro veritate habetur"

La chose jugée est tenue pour vérité



Installation prévue à bord d'un chimiquier de Maersk Tankers de 110 000 tpl au 1er semestre 2018 de deux rotors Flettner d'une longueur de 30 mètres et de 5 mètres de diamètre. Ce dispositif éolien de voile cylindrique épaisse tournante utilisant l'effet Magnus, qui résulte de l'effet de portance autour d'un corps en rotation pourrait permettre une économie de soutes de 7 à 10 %.

(Mer et Marine du 15/03/2017)

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :

<https://goo.gl/EdAed2>

To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link

La "loan clause"

fonde-t-elle la subrogation de l'assureur facultés contre le transporteur ?

Philippe Delebecque

Professeur de Droit

Arbitre maritime

Un important arrêt de la Cour de cassation italienne (23 juin 2015, n° 12896) a répondu positivement à cette intéressante et importante question en affirmant : *"if the insurer pays the sum based on a loan receipt, it is also the right of subrogation pursuant to art. 1916 of the Civil code, therefore he can take action in his own name against the liable party"*.

Le "loan receipt" est un document émanant de l'assuré établissant que ce dernier, victime d'un dommage, a reçu de son assureur facultés une somme équivalente au montant de l'indemnité d'assurance et matérialisée par un prêt dont le remboursement est subordonné au paiement que l'assuré pourrait recevoir de la partie responsable du dommage. Dans cette situation, en cas de sinistre, l'assureur ne verse pas une indemnité à son assuré en application du contrat d'assurance, mais lui consent un prêt original dont la restitution est conditionnée par un événement extérieur aux parties, à savoir la règlement de l'indemnité par la partie responsable, étant précisé que la somme susceptible d'être obtenue de la partie responsable est affectée en garantie du remboursement du prêt, l'assureur recevant un mandat pour recouvrer cette créance ("loan receipt arrangement"). D'où la question de savoir si le "loan receipt" peut être considéré comme un titre justifiant la subrogation de l'assureur dans les droits de son assuré. Dans la mesure où le montant du prêt correspond au montant de l'indemnité due et dans la mesure où le prêt n'est remboursable que si l'assuré obtient du responsable l'indemnisation du préjudice subi, on ne voit pas ce qui pourrait s'opposer au jeu de la subrogation permettant à l'assureur de réclamer paiement auprès de la partie responsable. Telle est bien la solution retenue par la Cour suprême italienne.

On observera que ce montage, qui n'a rien de contraire à l'ordre public, serait sans doute accepté par le droit français. Toutefois, le droit français est sur cette question particulièrement approprié puisqu'il admet, à côté de la subrogation légale (C. ass. art. L. 172-29), le jeu de la subrogation conventionnelle, laquelle jouit d'une autonomie par rapport à ladite subrogation légale, et se trouve simplement subordonnée à une double condition : un paiement, quel qu'il soit, émanant d'une tierce personne (dont l'assureur) et la délivrance d'une quittance subrogative contemporaine du paiement (C. civ. art. 1346-1). Au demeurant, cette dernière condition liée à la concomitance du paiement et de la subrogation est aujourd'hui sensiblement assouplie, puisque le subrogeant peut, dans un acte antérieur, manifester son intention de subroger son cocontractant lors du paiement. Au regard du nouvel article 1346-1 du Code civil, la promesse de subrogation prenant la forme d'une quittance subrogative produisant ses effets au jour du paiement est parfaitement valable. Cette disposition souple et concrète permet de se passer du montage évoqué, fût-il, lui aussi, tout-à-fait efficace.

Quelques sentences récentes

Sentence 1229 – 2d degré – Contrat d'agence maritime – Clause d'arbitrage – Saisine d'un tribunal civil – Droit anglais – Compétence de la CAMP (partielle).

Un contrat d'agence maritime comportait une clause d'arbitrage prévoyant de soumettre à l'arbitrage tout différend né du contrat mais ajoutait que l'armateur conservait le droit de poursuivre l'agent devant d'autres tribunaux si celui-ci manquait à ses engagements. L'armateur, ayant mis fin au contrat, prétendait que l'agent ne lui avait pas retourné des frets dont il avait encaissé le montant. De son côté l'agent estimait être créancier au titre de frais qui lui étaient dus en exécution du contrat et avait engagé plusieurs procédures à l'encontre de l'armateur devant un tribunal de son pays. L'armateur avait ensuite déposé une réclamation devant le même tribunal afin d'obtenir le versement des sommes qu'il estimait dues par l'agent puis quelque temps après, avait saisi la CAMP. Les parties s'opposaient sur la compétence de la CAMP ; l'armateur considérant que la clause d'arbitrage l'autorisait à saisir simultanément la CAMP et un autre tribunal alors que l'agent soutenait que la CAMP n'était plus compétente dès lors que l'armateur avait fait le choix de soumettre d'abord le litige à un autre tribunal. En s'appuyant sur la jurisprudence anglaise, le Tribunal arbitral a jugé qu'une convention d'arbitrage devait traduire une volonté claire des parties et que devant la divergence d'opinions sur la portée précise de la clause, il s'estimait autorisé à rejeter celle de l'armateur qui, dans un contexte commercial, défiait le sens commun des affaires. Il s'est donc déclaré incompétent sur la partie de la réclamation portée devant la juridiction civile mais a toutefois admis celle portant sur des éléments qui ne lui avaient pas été soumis et a condamné l'agent à verser à l'armateur le montant réclamé diminué de sa commission.

Sentence 1230 – Contrat de construction – Vente d'un navire de grande plaisance – Non achèvement des travaux – Non livraison suite à mise en liquidation du vendeur – Évaluation du prix en l'état et du solde contractuel.

Un yacht de 50 mètres dont la construction avait été confiée par le vendeur à un chantier italien n'avait pas été livré à l'armateur en raison de la mise en liquidation judiciaire du vendeur. La demande principale du liquidateur judiciaire portait sur le solde dû par l'armateur au vendeur au moment de l'arrêt des travaux dans le chantier.

En accord avec les parties, le contrat prévoyant l'intervention d'un expert en cas de litige survenant dans son application, il a été confié à celui-ci une mission d'évaluation de l'avancement des travaux du yacht. En se basant sur ses propres appréciations, le Tribunal arbitral a légèrement modifié le chiffre exprimé en pourcentage tel qu'il résultait de l'expertise et l'a comparé avec celui des règlements de l'armateur par rapport au prix contractuel. Après prise en compte de certains avoirs, il a condamné l'armateur à payer le solde qui en résultait, majoré des intérêts légaux mais non pas du taux EURIBOR prévu au contrat car la somme réclamée n'avait pas fait l'objet de facturation.

Lettres de Garantie Déchargement sans connaissance original

Cas caractéristique des difficultés inhérentes à une chaîne de Lettres de Garantie (LOI) qui soulève des questions intéressantes sur le rôle de l'agence maritime et des relations contractuelles. Il conforte aussi l'efficacité de la Lettre de Garantie.

Le jugement de la Haute Cour :
<https://goo.gl/fO42k9>

Le commentaire du cabinet Hill Dickinson:
<https://goo.gl/g3144l>

Chartes-parties à temps

● Arrêt anticipé

Le P&I Club North of England, ayant constaté une augmentation des questions de ses membres sur la rétraction d'une des parties prenantes lors d'un affrètement à temps, a publié une note récapitulative des "droits et devoirs" en pareil cas : <https://goo.gl/AwKn83>

● Durée de charte non respectée

Le Shipowners Club conseille ses membres si un affréteur ne respecte pas la durée prévue par la charte :
<https://goo.gl/y11IMZ>

Charte-partie annulée

Difficulté du calcul du montant des dommages !
Jusqu'où peut-on aller ?

Exemple du "MTM Hong Kong" [2015] EWHC 2505 (Comm) :

<https://goo.gl/c2zZ37>

Le commentaire du Shipowners Club :
<https://goo.gl/XJDpuq>

Conclusion : Chaque cas est particulier !

Fin de l'automatisme de l'application de l'Inter-Club Agreement ?

Une partie peut-elle être tenue responsable indépendamment de la faute commise ou de la rupture de contrat ?

L'arrêt [2016] EWHC 3132 (Comm) de la Haute Cour anglaise, Transgrain Shipping (Singapore) v Yangtze Navigation (Hong Kong) :
<https://goo.gl/jTGTlu>

Le commentaire du Charterers P&I Club :
<https://goo.gl/lxFmUP>



Grande alliance des associations de transport en Europe Transport multimodal

Nous avons présenté dans notre édition précédente les principales organisations maritimes internationales.

La création à Bruxelles en décembre dernier de l'Alliance industrielle pour la connectivité multimodale et la logistique pour la croissance ou *Industry Alliance for Multimodal (IAM) Connectivity and Logistics for Growth* nous donne l'occasion de lister les sites internet des 21 organisations européennes et internationales membres fondateurs de l'IAM.

Seul, aucun gouvernement, aucun organisme, aucune entreprise ne peut améliorer, coordonner l'activité multimodale au niveau européen ni en assurer sa promotion. C'est l'objectif de la direction générale de la Commission européenne pour la mobilité et le transport (le mouvement DG ou *DG Move*) http://ec.europa.eu/transport/index_en qui travaille de concert avec les États membres, les industries européennes et des initiatives communes telle cette alliance IAM qui permet aux organisations participantes de construire cette union.

Cette alliance souhaite contribuer à stimuler et améliorer concrètement auprès des décideurs et agences européennes la politique commune à appliquer en matière de connectivité multimodale et logistique européenne. Le communiqué de presse : <https://goo.gl/GqImD3>.

Le CLECAT* (voir plus bas), l'organisation européenne de notre membre institutionnel TLF Overseas, a d'ailleurs relayé dans son bulletin le communiqué officiel de la création de l'IAM.

Lire l'édition du 9 décembre 2016 : <https://goo.gl/boV32W>.



Les grands corridors ferroviaires européens labellisés par Bruxelles.

Le but de l'Alliance : peser sur la politique de transports en Europe. (Le Marin 8/12/2016)

- AIVP - The worldwide network of port cities : <http://www.aivp.org>
- BIC - Bureau International du Conteneur : <https://www.bic-code.org>
- CLECAT* - European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services :
<http://www.clecat.org>
- EBU - European Barge Union : <http://www.ebu-uenf.org>
- ECASBA - European Community Association of Ship Brokers and Agents :
<https://www.fonasba.com/fonasba-member/ecasba>
- ECG - The Association of European Vehicle Logistics : <http://www.ecgassociation.eu>
- ECSA - European Community Shipowners' Association : <http://www.ecsa.eu>
- EFIP - European Federation of Inland Ports : <http://www.inlandports.eu>
- EMPA - European Maritime Pilots' Association : <http://www.empa-pilots.eu>
- ESPO - European Sea Ports Organisation : <http://www.espo.be>
- ESC - European Shippers Council : <http://europeanshippers.eu>
- ETA - European Tugowners Association <http://www.eurotugowners.com>
- EuDA - European Dredging Association : <http://www.european-dredging.eu>
- FEPORT - the Federation of European Private Port Operators : <http://www.feport.eu>
- ICHCA - International - the global cargo handling : <http://ichca.com>
- IRU - International Road Transport Union : <https://www.iru.org/fr>
- PEMA - Port Equipment Manufacturers Association : <http://www.pema.org>
- Sea Europe - The Ships and Maritime Equipment Association :
<http://www.seaeurope.eu/template.asp?f=index.htm#box-seven>
- UIP - International Union of Wagon Keeper : <http://www.uiprail.org>
- UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport : <http://www.uirr.com>
- UNISTOCK - European association of professional portside storekeepers for agribulk commodities : <http://www.unistock.be>



03/01 L'Antenne - L'assureur-crédit Coface a transféré la gestion des garanties publiques à l'export (qu'il gérait depuis 1946) à la banque publique d'investissement BPI France.

17/01 Port News - L'engrassement des coques de navires serait plus néfaste que les opérations de ballastage !

<http://tinyurl.com/hnrro6r>

Open datas judiciaires

La mise en ligne prévue des décisions de justice (Loi Lemaire) pourrait inciter les plaignants à aller vers les juridictions les plus clémentes.

De nouvelles startups cherchent d'ores et déjà à bénéficier de cette base de données élargie pour enrichir leur algorithme de justice prédictive. Objectif : vendre à leurs clients, souvent des cabinets d'avocats, différents services qui vont de l'estimation d'un préjudice aux chances de succès dans un procès.

(Lu dans la presse, *Le Figaro* 18/01/17 et *La Lettre A.fr* 02/02/17).

24/01 Le Marin - Marseille étudie la faisabilité d'un scrubber mobile pour réduire, en escale, les émissions de soufre des navires qui ne seraient pas équipés de leur propre installation. (Le scrubber est un épurateur des gaz d'échappement. Voir le document d'Armateurs de France : <https://goo.gl/2aja5>).

26/01 Wall Street Journal - Après les avions cargo, les porte-conteneurs, Amazon a lancé fin 2016 ses activités de transporteur maritime.

26/01 Splash 247 - Le géant minier BHP Billiton court-circuite les courtiers maritimes en faisant ses propres affrètements (275 millions de tonnes de minerais de fer expédiés sur un an entre l'Australie et la Chine) :

<http://tinyurl.com/jmpt7gy>

Journal de bord d'un juriste d'entreprise au Nigeria

La *London review of books* offre à ses lecteurs sur son site la lecture des notes d'un envoyé spécial chargé d'enquêter sur les suspicions de corruption locale :

<https://goo.gl/AZKzSt>

27/01 Seatrade Maritime - Pris par les glaces, deux cargos et un brise-glace russes vont passer l'hiver dans l'Arctique :

<http://tinyurl.com/jo8ukd5>

27/01 Marinfos - Discrètement (au moins jusqu'à ce jour...), la Suisse soutient financièrement ses armateurs :

<http://tinyurl.com/jnxbnbw>

31/01 La Tribune - Le développement de la fabrication d'objets en trois dimensions par des imprimantes pourrait diminuer la nécessité d'échanger des biens au niveau mondial.

Vous ai-je bien compris ?

Le comparatif des relations conjugales avec celles d'un pilote maritime.

De l'importance d'une bonne communication : <https://goo.gl/ohYrTs>

02/02 Mer et Marine - 300 ans d'histoire du littoral et des océans. Le Shom a numérisé 10 000 documents cartographiques à travers le monde entier, disponibles gratuitement en ligne : <https://goo.gl/ZmPeCN>.

02/02 Le Marin - La convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes n'a pas été appliquée pour le navire "Atlantik Confidence", soupçonné d'avoir été sabordé, en raison du comportement frauduleux.

(L'arrêt : <https://goo.gl/11JDa0>).

14/02 Le Marin - Un marin vietnamien décède des émanations de gaz d'une cargaison de riz. Aucune marchandise transportée en vrac dans un espace confiné n'est anodine y compris des produits alimentaires aussi basiques que du riz. (Revoir le guide publié dans la G35 :

<http://goo.gl/Syk3a7>).



La Chine vient de confirmer son intention de développer des centrales nucléaires flottantes d'ici à 2020, notamment pour alimenter des projets d'hydrocarbures offshore (Le Marin 15/02/17).

20/02 Les Échos - L'économie de la mer (270 milliards d'euros) pèse plus lourd que l'automobile. C'est 14 % du PIB français et trois fois le secteur automobile. Le rapport :

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

23/02 World Maritime News - Deux cadres dirigeants de l'armement vietnamien *Vinashin Ocean Shipping* coupables de détournements de fonds ont été condamnés à mort.

24/02 Le Marin - Le Journal officiel a publié l'arrêté fixant le taux de navires de moins de 20 000 tpl dans la flotte pétrolière bénéficiant de la protection de pavillon. La longue réforme de la loi de 1992 est achevée.

28/02 Fairplay - La baisse des attaques, au plus bas depuis 1998, se confirme mais les prises d'otages ont augmenté en 2016. L'étude de la CCI : <http://tinyurl.com/jbrmtzp>.

06/03 The Loadstar - Certains chargeurs escrocs trichent et continuent à mettre en jeu des vies humaines.

<http://tinyurl.com/j6hdqeg>

(Voir aussi page 6, l'article de Laurent Fedi).

14/03 Actu Environnement - L'obligation pour les navires de s'équiper de dispositifs anticollisions pour préserver les cétacés est entrée en vigueur le 9 février dernier.

18/03 Marine & Océans - Les programmes et promesses électorales des candidats à la présidentielle pour le maritime :

<http://tinyurl.com/l3pf4ay>

21/03 Loyd's List - Les trois compagnies maritimes japonaises, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, Mitsui OSK Lines et Kawasaki Kisen Kaisha vont fusionner.

31/03 Mer & Marine - A l'heure où la France doit relancer son économie et réduire le chômage, la mer constitue l'une des plus belles opportunités d'un pays. Si le prochain président et la majorité qui sortira des élections prennent les bonnes décisions, l'économie maritime peut doubler d'ici 2030 et représenter un million d'emplois d'après le Cluster Maritime Français.

Nous avons appris avec une grande tristesse et une profonde émotion le décès de Christian Scapel dans la nuit du 18 au 19 avril dernier. Sa disparition laisse un grand vide dans la communauté maritime où il était très actif et avait de très nombreux amis. La Chambre s'associe à la peine de sa famille et lui présente ses plus sincères condoléances.

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

la Gazette de la Chambre

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

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.