Obis - 7,77

17/1/40

Q.- 1

PORTS ET NAVIGATION

L'accord des alliés avec la Norvège pour l'affrètement; ses premières applications françaises.-

A.- Brève analyse de l'accord anglo-norvégien pour affrètement de 150 tankers et des tramps disponibles, - accord auquel la France a pratiquement adhéré.

B.- Premières applications françaises : affrètement de 25 à 30 petits cargos charbonniers.

A.- L'accord.-

On rend publiques actuellement les dispositions essentielles de l'accord intervenu le 11 novembre 1939 entre le gouvernement britannique et l'Association des Armateurs norvégiens, accord qui met à la disposition des Alliés un tonnage considérable de pétroliers et de navires de tramping. Bien que cet accord ait été négocié par la seule Grande-Bretagne, notre pays participe d'ores et déjà à son application par l'entremise de la Mission française des Transports maritimes à Londres.

1°) Tonnages.- Les Armateurs norvégiens se sont engagés à mettre à la disposition des Alliés : environ 150 pétroliers d'au moins 8.000 t. dw., à mesure que ceux-ci deviendront disponibles, dont au moins 50 % "propres". On prévoyait que vraisemblablement 200.000 t. seraient libérées avant le 31 décembre et 250.000 durant les deux premiers mots de 1940.

Quant aux tramps, les Norvégiens en mettront le plus grand nombre possible, et dès libération, à la disposition des Alliés. On évalue à près de 450.000 t. br. ceux qui, déjà affrétés par les Alliés, resteront à leur disposition; il y faut ajouter 140.000 t. br. libérables avant le 31 mars, aux Etats-Unis; et 240.000 qui seront libres plus tard.

2°) L'accord fixe les taux d'affrètement pour les diverses catégories et selon les tonnages. Ils sont payables en sterling.

.....

www.wolmsee.com

3°)- Les charges incombant aux affréteurs sont les suivantes :

a) les assurances contre risques de guerre (qui parfois dépassent le montant du fret) doivent être contractées auprès du Club Norvégien d'Assurances de guerre d'après la valeur du navire, l'armateur remettant à l'affréteur tout "profit" distribué par leClub. L'accord n'impose aucune interdiction de faire naviguer les bateaux en zone dangereuse.

b) les affréteurs doivent payer aux équipages les "bonus" de guerre

c) et 10.000 couronnes norvégiennes (au maximum) pour mort ou blessure d'un membre de l'équipage par suite de fait de guerre.

d) En cas d'immobilisation due à des difficultés avec l'équipage ou à un retard de ravitaillement, l'affrèteur paiera leplein taux de fret pendant 72 heures; passé ce délai et jusqu'à la remise en service la location ne sera plus due que s'il s'agit de difficultés avec l'équipage (qui, naturellement, est l'équipage de l'armateur norvégien en ce cas, les affréteurs) paieront demi-location pendant 7 jours, la location ne cessant qu'après ce nouveau délai.

Si lourdes que puissent nous paraître certaines de ses clauses ,cet accord témoigne indirectement de l'indépendance norvégienne en dépit de la pression allemande.

°
° °

B.- Premières applications françaises.-

La mission française des Transports Maritimes a déjà pris, indiquait le 11 janvier le Journal de la Marine Marchande, de vingt-cinq à trente tramps norvégiens en time charter. Il s'agit surtout des petites unités qui seront utilisées pour le trafic charbonnier et permettront d'assurer le transport de 75.000 à 80.000 tonnes par mois, principalement vers les petits ports français.

Pour le tonnage pétrolier, la mise en train de l'accord est plus lente.

Imprimé avec les Appareils de la "S.A.M."
45 Bis, Rue du Sergent-Bobillot - MONTREUIL-sous-BOIS (Seine)
Le Secrétaire-Général-Gérant : A. LEGER.

www.wormsotcia.com