



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N° 47 - Juin 2026

La fragilité des transports maritimes

Sébastien d'Aurade

Quand tout va bien, personne n'y fait attention. Les chargeurs se contentent de rouspéter si les taux de fret leur semblent trop élevés, les armateurs essaient de les convaincre que grâce à eux, le commerce mondial se développe en toute harmonie et les usagers maugréent, car étant en fin de parcours, ce sont eux qui en définitive devront mettre la main à la poche...

Mais voilà, de temps à autre il y a un imprévu : catastrophe naturelle, tempête, naufrage, grève... On accepte : c'est la vie. Mais quand il s'agit de personnes dénommées, n'hésitant pas -pour satisfaire leur ambition personnelle- à disposer de la vie des autres alors qu'ils ne sont pour rien dans les conflits déclenchés, les bornes sont dépassées.

On peut s'interroger sur l'intérêt de ces attaques qui n'ont libéré ni le peuple iranien, ni les habitants du sud-Liban d'un joug islamiste que la plupart d'entre eux n'ont certainement pas souhaité.

Au milieu de tout ce fracas, la principale préoccupation de certains semble être la fameuse taxe carbone (pour ou contre), doit-on utiliser l'IA pour la navigation, ou faut-il mettre des voiles à tous les navires...

En fait, tout est facteur d'accord, ou de discorde, mais parfois certains événements ont un impact beaucoup plus important et marquent les esprits, d'autant plus qu'ils débordent largement du simple cadre d'une filière professionnelle quelconque. Le grand public s'en empare car la presse est là, omniprésente et pas toujours très bien informée de ses spécificités. Cette fois, c'est le transport maritime qui est affecté. Mais il s'en remettra, tôt ou tard ; il le faudra bien.

Un accord temporaire est dans le tuyau et semble plus sérieux que les précédents ; il faudra -quoi qu'il en soit- du temps pour un retour à la normale, si tant est que des « frais maritimes » puissent être normaux pour franchir une voie maritime internationale...Cependant, les innocents morts sous les avalanches de missiles ne reviendront plus jamais. Alors, sans minimiser les difficultés encourues dans ce secteur, essayons de nous faire une raison et de nous estimer heureux d'être en vie et libres de nos mouvements, ce qui n'est plus donné à des milliers de marins bloqués dans le golfe Persique, souvent dans des conditions précaires. Nous formulons nos vœux pour qu'ils puissent -enfin- rentrer chez eux.



Chenaler à Paimpol du temps des voyages pêche en Islande

René de Cayeux

J'ai vécu à Paimpol plusieurs années à partir de 1966.

Prenant la direction de l'École d'Apprentissage Maritime du Trieux, je me suis imprégné du milieu local.

Je ne me souviens pas des noms et des circonstances, ni de mes entretiens avec des « anciens » ainsi qu'avec avec le jeune professeur d'histoire * du Lycée de Kersa en Ploubazanec, lycée qui avait l'une des rares ex prépa marmar françaises avec les Rimains de Cancale et St Joseph du Havre. Mais bien de nombreuses lectures dont les plus de 500 pages de « Paimpol et son terroir » de Mgr Jean Kerlévéo.

A l'occasion de la parution en 2022 du remarquable ouvrage « Paimpol sous le regard de Faudacq », j'ai relevé des preuves iconographiques de la présence de tonnes de chenilage à Paimpol.

Cela m'a amené à rédiger ce que j'ai retenu de mes entretiens :

Les goélettes rentrant de leur campagne morutière avaient à embouquer et remonter le long chenal de Paimpol, étroit dans son approche du port, vent debout de secteur ouest, sans remorqueur !

Pour pallier, la difficulté, le chenal était équipé de chaque bord de tonnes couchées (et non verticales comme le sont certaines tonnes d'amarrage), munies à la partie supérieure du cerclage médian d'une forte main de fer, non par paires, face à face, mais alternées pour faciliter les manœuvres suivantes :

Un doris était mis à l'eau avant la première tonne, il « portait » vers cette première tonne, une aussière, que le bord embraquait main sur main ou au cabestan avec les barres d'anspects pour touer la goélette, tout en maintenant au mieux son cap dans l'axe de la passe.

Un deuxième doris était mis à l'eau qui portait une autre aussière vers la tonne suivante de l'autre bord et ainsi de suite, en alternance, de tonne en tonne... jusqu'à arriver à quai.

Les marins à la tâche jusqu'à la dernière minute de leur embarquement méritaient bien les soins qui les attendaient...

* Alain Jouan né dans l'eau de mer du Bessin, inapte mer a dû se retourner vers sa deuxième passion, l'histoire. Agrégé à Caen, il a déniché ce poste très maritime, qui l'a mené sur tous les quais et cales... jusqu'à participer aux ouvrages de Jean Kerlévéo. Ainsi il restait près ou presque même sur l'eau, parfois un peu au détriment de sa vie familiale.

Quelques précisions :

-1- Paimpol cet été 2022 externalise des richesses de son musée maritime, dont une photo de la page 12 de cet ouvrage « Paimpol sous le regard de Faudacq » reproduite sur des présentoirs sur les quais on y lit :

Goélette à quai, grand-voile cabanée comme un prélat...

Je signale au syndicat d'initiative l'erreur du correcteur ... IA ? : un prélat est pour un terrien une bache maritime pour étancher l'hiloire d'un panneau de cale.... et non un évêque. A mon insu la remarque est diffusée, barbu et en vareuse cachou, on me fait fête me prenant pour ce que je ne suis pas, un ancien...

-2- Paimpol lors de fêtes maritimes, a judicieusement organisé des concours de parcours « godille » chronométrés sur les bassins, j'ai suggéré d'essayer d'imaginer un concours de chenilage...

-3- Octobre 2025, fête de la coquille de Ouistreham, j'ai eu 40 candidats à un concours de lancer de touline. Renouveau prévu octobre 2026 avec le lamanage local.

-4- Moins facile, à Ouistreham, d'organiser le concours de godille, sas et canal plus commercialement actifs ! Encore moins libres pour des apprentissages godille en vue de préparer certains jeunes et moins jeunes durant l'année.

-5- Ces occasions nous permettent de parler de nos métiers de la mer.

Quand je pense à mes pauvres consœurs iraniennes, obligées de porter un tchador



Sommaire

- ✓ La fragilité des transports maritimes. Sébastien d'Aurade.
- ✓ Chenaler à Paimpol du temps des voyages pêche en Islande. René de Cayeux.
- ✓ La taxe carbone. Philippe Le Hardy.
- ✓ Chantiers navals : un petit tour du monde. Sébastien d'Aurade.
- ✓ Bloqués ou Piégés ? Capt. Pilchard.



La taxe carbone

Philippe le Hardi

La guerre d'Ormouz, car s'en est une qui n'ose pas dire son nom, risque de créer un dangereux précédent pour le passage des navires par des voies d'eau régies par des conventions internationales, souvent de longue date.

Las, la folie de certains a mis fin à un *modus vivendi* établi depuis longtemps.

Il y a certes eu des précédents : après la Guerre des six jours, Nasser avait fermé le canal de Suez le 6 juin 1967, bloquant des dizaines de navires, notamment dans les Lacs Amer. Il ne devait être rouvert que le 5 juin 1975 par Anwar El Sadate.

Mais, récemment, après les bombardements combinés des États-Unis et d'Israël, les Gardiens de la Révolution iranienne, par représailles, ont militairement condamné le détroit d'Ormouz, menaçant de couler les navires qui braveront leur interdiction. En réponse, les Américains ont bloqué les accès aux ports iraniens du sud du pays. Il ne reste à l'Iran que ceux de la mer Caspienne, limités aux petits tonnages car ils doivent passer par la mer Noire, la mer d'Azov, puis le Don et le canal de la Volga, et ce uniquement à la belle saison.

Les Gardiens de la Révolution ont ensuite eu l'idée brillante de vouloir établir un péage et il est quasi sûr que certains ont payé, sabotant ainsi la position officielle de nombre d'organisations maritimes. Il semble des armateurs aient payé jusqu'à deux millions de dollars par passage.

Cela a donné des idées à d'autres pays : la Malaisie a brièvement émis la prétention d'en faire autant pour le détroit de Johor, qui la sépare de Singapour.

L'Espagne pourrait s'entendre avec la Maroc pour instaurer un péage pour le détroit de Gibraltar. Nous pourrions même -pour une fois- nous entendre avec la perfide Albion pour faire payer le passage par la Manche...

Rappelons que les voies maritimes séparant plusieurs pays font toutes l'objet d'accord internationaux garantissant en principe la liberté et la gratuité de la navigation (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer).

Le statut des canaux traversant un seul pays est différent : il a fallu les creuser et il faut les entretenir ; il est donc normal qu'un droit de passage soit perçu. Mais des accords ont été signés, afin de garantir -sous certaines conditions- la liberté de transit à tous. La Turquie a signé la Convention de Montreux, qui régit les passages par le Bosphore et les Dardanelles, mais le président Erdogan, la jugeant sans doute peu avantageuse, est en train de faire construire à grands frais un canal parallèle pour lequel il pourrait fixer les modalités de transit à son gré.

Mais rien n'est figé : le triple conflit Iran/Israël/États-Unis en est une triste illustration. En quelques jours, l'équilibre militaire et commercial a été rompu, causant un immense et coûteux chaos, sans parler du sort peu enviable des milliers de marins bloqués depuis des mois.

Le canal de Panama a vendu une priorité de passage pour 4 millions de dollars. C'est inquiétant car c'est une grave entorse au système établi depuis plus d'un siècle ; allons-nous assister à une course au mieux-disant pour transiter par canaux et détroits ?

<https://tinyurl.com/39payfw7>

L'Autorité du Canal de Suez avait donné un triste exemple de « fait du prince » en rançonnant l'armateur taïwanais Evergreen, dont un navire s'était échoué par la faute des pilotes du canal.

Cette demande de rançon avait provoqué l'indignation du monde maritime, mais à Ismaïlia, comme ailleurs, les chiens aboient, la caravane passe...

Il est impératif que les Nations Unies, l'OMI et autres organismes internationaux, soutenus par l'ensemble des nations maritimes, s'assurent de trouver les moyens de pression nécessaires pour que la navigation internationale puisse continuer en toute sérénité.

Nous en sommes à la nième promesse d'accord pour un retour à la normale. Celle-ci semble plus sérieuse que les autres. Puisse-t-elle être la bonne...

Mais les « frais maritimes » prévus ressemblent fort à un péage qui n'ose dire son nom et qui pourrait être une fâcheuse brèche ouverte dans les conventions internationales. Qui vivra verra...

On pourra trouver sur le site de l'Institut Français de la Mer (ifmer.org) quelques fiches fort bien faites sur certains canaux et détroits.



Chantiers navals : un petit tour du monde

Sébastien d'Aurade

Allemagne

À part Meyer Werft, spécialisé dans la construction de paquebots, les autres chantiers importants tombent les uns après les autres dans l'escarcelle du groupe Rheinmetall, y compris ThyssenKrupp, Lürssen et Blohm+Voss ; Rheinmetall se montre maintenant particulièrement agressif, tant sur le plan civil que militaire. Il a également des visions d'expansion à l'étranger, notamment en Roumanie, où il se propose d'acheter le principal chantier avec le groupe MSC. Il opère sous le nom de TKMS et est soutenu à fond par le gouvernement.

Chine

Hengli, Bohai, Dalian, Fuzhan, Hudong, Jiangnan et Yantai, tous contrôlés par l'État (Yantai est une filiale du groupe CIMC, coté en Bourse, mais dont des sociétés d'État semblent être les principaux actionnaires)

La Chine est très active dans tous les secteurs, tant civils que militaires et est probablement en tête du classement. Aux productions classiques, viennent s'ajouter les navires spécialisés pour l'éolien en mer, les plates-formes, etc.

Corée du Nord

Pas le premier pays auquel on penserait en matière de construction navale. Cependant, si le secteur civil est négligé, il n'en est pas de même pour les arsenaux. Le pays construit maintenant des bâtiments militaires très élaborés. Cependant, il est peu probable qu'il se lance dans l'exportation dans un avenir proche.

Corée du Sud

Un des grands mondiaux. On y construit pratiquement tout, comme en Chine, avec une avance pour les méthanières, grâce à des accords commerciaux régulièrement signés avec le français GTT, spécialiste des membranes de cuves.

Les principaux chantiers sont Hanwha, Samsung, Hanjin (HJ) et Hyundai. Ces derniers ont repris Daewoo en 2019.

Ils font partie de puissants conglomérats (chaebols)

Hanwha a récemment repris l'américain Philly Shipyards.

Espagne

Bien sûr Navantia, résultat d'une réorganisation datant de 2005. Navantia est actif dans plusieurs domaines et a un certain succès dans l'exportation de bâtiments militaires.

Freire, fondé en 1895, est un chantier de taille moyenne.

États-Unis

Où sont les extraordinaires capacités des chantiers américains, telles qu'on les connaissait pendant la seconde guerre mondiale ? Loin, bien loin, tant côté civil que militaire. La construction de cargos se limite aux navires régis par le Jones Act, c'est-à-dire au trafic d'un point à un autre du territoire. Pour la U.S. Navy, ils ont du mal à suivre et on leur reproche souvent leur manque de fiabilité, à tel point que le pays a fait appel à la Corée du Sud pour lui donner un coup de main afin de mener à bien ses programmes militaires. Un ingénieur de chez Hanwha remarquait récemment que certains postes de soudure ressemblaient à ceux qu'avait son pays il y a 50 ans... Les futurs patrouilleurs « Arctique » seront faits par le canadien Davie, qui en profite pour construire un gigantesque chantier au Texas.

L'Italien Fincantieri a déjà trois filiales américaines bénéficiant de contrats locaux. Il faut dire que les employés des grands du secteur ont un peu une mentalité d'enfants gâtés, avec des salaires confortables et un rendement médiocre.

Huntington Ingalls, General Dynamics, Fincantieri (3 chantiers) Austal et Hanwha Philly sont les principaux chantiers du pays. Mais il y en a beaucoup d'autres, y compris un secteur plaisance particulièrement florissant.

Suite et fin page 3.



Suite et fin de l'article *Chantiers navals : un petit tour du monde*

Finlande

Principalement Rauma et Meyer (filiale du groupe allemand éponyme, spécialisé dans les paquebots)

France

Naval Group, bien sûr (nos anciens arsenaux) dont le succès à l'export n'est plus à démontrer.

Les Chantiers de l'Atlantique restent le fleuron des constructions civiles, mais leur principale production, les paquebots est probablement menacée à terme.

Jusque dans les années 1980, nous étions encore parmi les bons. Mais la liste des chantiers fermés au XXe siècle est hélas longue ; citons notamment les ACF à Dunkerque, les ACH au Havre, les Chantiers du Trait. Côté Méditerranéen, les Chantiers de La Ciotat, Port-de-Bouc et La Seyne (regroupés dans Normed), n'ont pas survécu.

De taille plus modeste, la Socarenam à Boulogne/Mer, CMN à Cherbourg, Piriou à Concarneau, Couach dans le bassin d'Arcachon, Gléhen en Bretagne...

La plaisance résiste bien, avec notamment Beneteau, Jeanneau, Fountaine-Pajot, Dufour...

Grande Bretagne

Le secteur n'est plus que l'ombre de lui-même. Que sont devenus les chantiers qui construisaient les premiers paquebots, notamment ceux de la Clyde à Glasgow (dont John Brown) et Harland & Wolff à Belfast, longtemps sous perfusion et récemment repris par l'espagnol Navantia ?

Seul Babcock continuer à construire des bâtiments militaires, soutenu par le gouvernement et l'Amirauté sans être vraiment mis en concurrence.

Grèce

TKMS et Hellenic Shipyards à Skaramangas vont moderniser les frégates de la Marine grecque <https://tinyurl.com/28vdhvr3> mais récemment, un accord a également été conclu avec le groupe Hyundai.

Le chantier Onex Neorion à Éleusis construit également des navires, mais de tonnage moyen semble-t-il, avec une importante activité de réparations.

Inde

Pas dans le peloton de tête, mais le potentiel est énorme, ne serait-ce que parce que l'économie du pays, soutenue par un milliard et demi d'habitants, constitue déjà une base solide. La bureaucratie héritée de l'Empire britannique freine nombre d'initiatives, mais le premier ministre Modi est bien décidé à y remédier, et le jour où le pays sera prêt pour l'export, gare... (CMA CGM a déjà commandé un porte-conteneur, pour des raisons beaucoup plus commerciales qu'économiques)

Japon

Mitsubishi, Kawasaki, Sumitomo, JMU, Imabari, Oshima et Yokohama Shipyards. Des efforts ont été faits, avec le soutien du gouvernement, pour leur redonner leur lustre d'antan, avec succès semble-t-il, puisqu'ils ont récemment enregistré un certain nombre de commandes, tant civiles que militaires, y compris à l'étranger.

Norvège

Vard, filiale de Fincantieri, s'est spécialisée dans les paquebots et Ulstein dans les navires de taille moyenne, avec un succès certain pour les ferries et les navires pour les travaux éoliens et pétroliers.

Pays-Bas

On y trouve de nombreux chantiers, souvent de taille moyenne, voire modeste et ne construisant pas de grands navires. Cependant, le groupe indépendant Damen en sort de plus en plus grands, tant civils que militaires et s'est déjà construit un solide réseau à l'étranger, notamment en Afrique, (Dakar), en Asie...et en France avec la reprise d'Arno à Dunkerque.

Pologne

Les chantiers Stocznia de Gdansk et Nauta, sont la propriété de l'État. Crist S.A. fondé en 1990, est privé.

Roumanie

Les quelques chantiers du pays connaissent des problèmes d'approvisionnement, liés à un manque de trésorerie. Ils sont surtout connus pour la réparation navale.

Russie

Tous les chantiers militaires sont regroupés dans la United Shipbuilding Corp., société d'État. Les principaux chantiers civils aussi, à quelques exceptions près. Par la force des choses, en raison de leur isolement politique, ils construisent presque tout, mais leur réputation de fiabilité laisse grandement à désirer...

Singapour

L'industrie est dominée par Seatrium, résultat de la récente fusion de Keppel et de Sembcorp. La société est contrôlée par l'État et son point fort est la construction de plates-formes, tant pour le forage pétrolier que pour l'industrie de l'éolien en mer, mais ce n'est pas tout, loin de là...

Turquie

On a assisté ces dernières années à une extraordinaire transformation du paysage naval : d'une construction limitée à des navires de taille modeste et peu élaborés, les chantiers du pays, soutenus par l'État, construisent maintenant pratiquement tous les types de navires, dont la majeure partie est exportée. Un concurrent redoutable...

Il y en a des dizaines et ils font de tout : bateaux de pêche, ferries, yachts, et d'autres de plus en plus grands. La production de bâtiments militaires est en constante progression et on produit notamment des sous-marins, porte-drones, etc.

Le pays s'est également lancé avec succès dans les navires spécialisés pour l'éolien en mer.

Le recyclage occupe aussi une place de plus en plus importante.

Vietnam

Pays à économie communiste, les chantiers navals sont donc contrôlés par l'État. On notera toutefois que certains d'entre eux ont des actionnaires étrangers, minoritaires : Damen, Hyundai, Piriou et Vard (groupe Fincantieri)

Ils ont le soutien du gouvernement et sortent des navires de plus en plus grands et de plus en plus élaborés, à des prix extrêmement compétitifs.

§

Cette liste n'est pas exhaustive, loin de là, mais nous nous sommes contentés de citer les principaux acteurs de la filière.

Pour résumer :

Les chantiers des « vieux pays », qui ont très longtemps dominé le paysage naval, sont presque tous en perte de vitesse, et cantonnés dans quelques spécialités. L'ex « tiers monde » est arrivé. Des nations, naguère inconnues dans ce secteur, ont formé des ingénieurs, modernisé leurs chantiers, tout en conservant des salaires et charges sociales bien inférieurs aux nôtres, leur donnant ainsi une compétitivité dévastatrice.

Seuls, pour des raisons de sûreté, des chantiers non rentables survivront dans le domaine des bâtiments militaires, afin de ne pas confier à des étrangers des pans du domaine de la défense nationale.

Seule solution de survie : conserver une avance technologique et une qualité de construction irréprochable. Mais ne faisons pas trop d'illusions : dans un avenir pas si lointain, il faudra trouver autre chose, sous peine de fermer nos chantiers, comme nous avons fermé nos filatures, et tant d'autres choses encore...



Bloqués ou Piégés ? Le nouveau casse-tête de l'assurance « Risques de guerre » Capt. Pilchard

Depuis l'invasion de l'Ukraine en 2022, et les tensions croissantes dans le détroit d'Ormuz, un aspect très technique du marché de l'assurance londonien est sous les projecteurs : l'interprétation des clauses « *Blocking and Trapping* » (B&T). Derrière ces termes se cachent des enjeux financiers importants pour les armateurs.

Dans le monde feutré de l'assurance maritime, certains mots valent des millions. C'est le cas des concepts de « blocage » (*blocking*) et de « piégeage » (*trapping*). Si ces termes semblent synonymes pour un observateur extérieur, leur définition exacte sur une police d'assurance détermine si un navire immobilisé est considéré comme une perte totale, ou simplement comme un navire en retard.

Le dilemme de la définition : physique ou opérationnel ?

Historiquement, les assureurs considéraient qu'un navire était « bloqué » uniquement en cas d'impossibilité physique de naviguer : un port miné, une infrastructure détruite, ou un ordre formel de fermeture par une autorité souveraine.

Cependant, les récents conflits ont fait émerger une zone grise. Que se passe-t-il si le port est techniquement ouvert, mais qu'aucun capitaine prudent ne prendrait la mer par crainte des missiles, des drones, ou des saisies ?

- La vision des assureurs : Ils privilégient souvent une lecture restrictive pour éviter que l'assurance « guerre » ne se transforme en une couverture contre les risques commerciaux.
- La vision des armateurs : Ils soutiennent qu'un navire est « fonctionnellement bloqué » si les conditions de sécurité rendent le départ suicidaire, même sans fermeture légale du port.

Quand le « piège » se referme

Le terme « piégé » (*trapping*) est encore plus spécifique. Le débat actuel porte sur les raisons de l'immobilisation. Un navire est-il piégé uniquement s'il ne peut physiquement pas sortir ? Ou l'est-il également si son départ est rendu impossible par :

- L'annulation soudaine de sa couverture d'assurance de guerre ;
- Des sanctions internationales empêchant le déchargement de la cargaison ;
- L'absence de garanties de passage sûr.

Pour un super-pétrolier (VLCC), ou un méthanier, la différence est radicale. Si le navire est reconnu comme « piégé » selon les termes du contrat, l'armateur peut réclamer une indemnisation pour « perte totale constructive » après une période d'attente (généralement 6 à 12 mois). S'il est seulement « retardé », il ne perçoit souvent rien, malgré les coûts de maintenance qui s'accumulent.

Une capacité de marché sous tension

Malgré ces incertitudes juridiques, le marché de Londres, et les places asiatiques, disposent toujours de « capacités » (des fonds disponibles pour assurer). « Il y a même un surplus de capacité », notent certains experts. Le problème n'est donc pas de trouver un assureur, mais de s'accorder sur le prix et les mots.

Les primes augmentent drastiquement dès qu'une zone est classée « à haut risque ». Les assureurs ajustent leurs tarifs presque en temps réel grâce à des mécanismes de préavis très courts (7 jours en général).

« *Ce n'est pas un problème d'assurance, c'est un problème de sécurité* ».

C'est le cri d'alarme de nombreux professionnels : l'assurance ne rend pas la navigation sûre.

Dans le détroit d'Ormuz, les armateurs font face à des dilemmes moraux et légaux : faut-il payer des « frais de passage » à des entités parfois liées à des groupes sous sanctions (comme les Gardiens de la Révolution) pour garantir la sécurité du navire ?

Les définitions actuelles de la guerre maritime datent parfois de plusieurs siècles. Elles peinent à capturer la réalité des « guerres hybrides »

modernes, mêlant attaques de drones, cyberattaques, et saisies par des mandataires (*proxies*).

Vers de nouvelles règles du jeu

Face à ces zones d'ombre, le marché de Londres est en train de réviser ses contrats types. L'objectif est de clarifier ce qui compte vraiment :

- L'exigence de prévention physique : Les futurs contrats pourraient exiger une preuve d'impossibilité physique de mouvement pour déclencher l'indemnisation.
- L'exclusion du risque commercial : Préciser que l'impossibilité d'obtenir une assurance à un prix raisonnable ne constitue pas un « blocage ».
- Le point de départ du chrono : Définir précisément quand commence la période d'attente avant de déclarer le navire perdu.

En conclusion, si le marché de l'assurance reste fonctionnel et réactif, il se caractérise désormais par une précision chirurgicale dans la rédaction de ses conditions. Pour les armateurs, la négociation de chaque mot sur le contrat d'assurance est devenue aussi cruciale que la navigation elle-même, car en mer, si le risque est physique, c'est sur le papier que peut se jouer la survie financière de l'entreprise.



Album photo

Aruba 1957 - Peinture des marques de tirant d'eau



Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

**Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé
à un nombre limité de destinataires,
et ne saurait en aucun cas être assimilé
à une quelconque entreprise de presse.**

Les envois et dossiers de Marinfos :

<http://marinfos.e-monsite.com>