

# THE ARREST news

Issued by the industry network devoted to ship arrests, [www.shiparrested.com](http://www.shiparrested.com)

Issue 13. Edited by [Shiparrested.com](http://Shiparrested.com)  
Editorial Comm. [info@shiparrested.com](mailto:info@shiparrested.com)

April 2016



In this issue of The Arrest News, contributors address the wide concept of sister ships in Chile, maritime law and ship arrest in Mauritius, and the Shiparrested.com 13<sup>th</sup> Annual Conference in Singapore.

- The Wide Concept of Sister Vessels in Chile by Rafael Durán (Chile)
- L'Économie Bleue by Louis Richard Toulouse & Siv Potayya (Mauritius)
- In Review: 13<sup>th</sup> Annual Shiparrested.com Conference by Leigh Myers

## The Wide Concept of Sister Ships in Chile

And the possibility of arresting a ship under “same management”

Chilean law establishes two main ways to arrest a ship, the first one: applying the **general rules** of the Code of Civil Procedure, by which we may obtain the retention of the goods of a debtor according to the “cautionary actions”, title V, Book III of the above mentioned code, on hold of a final judgment in a trial<sup>1</sup> or to make enforceable a final award that commands the sale of vessel to pay the creditors.

The second, and most important for our purposes, is the arrest of a vessel when we want to exercise a privileged credit. This possibility is regulated in articles 844 to 846 of the Chilean Code of Commerce (**the specific rules**). To summarize, privileged credits refer to indemnities for death or personal injuries of the servants and credits related to the supply of products indispensable for trading or conservation of the vessel<sup>1</sup>, construction and repairs of the ship. These are

considered maritime liens according to Chilean Law, and the due date of this privileged credit is one year.

These privileged credits allow one to arrest a vessel becoming an *in rem* obligation for the vessel. Why? Because the credit follows the ship, and not the owner, operator, charterer, shipping company or other person or entity. Of course it's also possible to follow legal independent actions against any of the persons or companies mentioned.

According to these specific rules, we can not only arrest the offending vessel, but also a sister ship in order to exercise a privileged credit when she is under the **same ownership, management, or operated by the same person** as the offending vessel. This is according to the article 1234 of the code of commerce. This regulation is very unusual in the world because it states a wider concept of the sister ship of a

WITH THIS NETWORK OF TOP SHIPPING LAWYERS, ARRESTING OR RELEASING A SHIP HAS NEVER BEEN EASIER.

-Arizon Abogados SLP - Major Sponsor 2009/16

vessel than the one, for example, regulated by English law, that states it is possible to arrest a vessel owned by the same entity at the time of the cause of action that the claim arose and is the beneficial owner of the shares of that ship.

Often the vessels are owned by what is called a “one-ship-company”, a way for owners to limit their liability. In Chile, it’s not necessary to pierce the corporate veil to find out if vessels are sisters and relieves the burden of the proof of an element of fraud like other jurisdictions.

In Chile, to submit a form for the arrest it is not necessary to pay a fee, and the warrant of arrest does not have a valid period of time like in other jurisdictions. It simply takes whatever time is needed, and it is usually granted after a guarantee is given.

In Chile, the concept of sister vessel **“under the same management”** is the key provided by local law to have a wide possibility to arrest sister vessels. It’s not required that the offending ship or sister vessel has any point of contact with Chile according to international private law. For instance, it’s not required that the offending or sister vessel subject to arrest be Chilean, have departed from or arrived to Chile for there to be a connection. The only requirement needed is obvious, to have the vessel sailing in Chilean jurisdictional water.

Local courts have also understood the concept of “management” in very wide terms. Usually, if the requesting party of the arrest provides reasonable proof of evidence to the court to establish the relation between offending and sister vessel under the same management, the arrest will be granted within the same day of presentation or up to 3 days later at maximum. This is depending on the court, the local lawyer and some logistical issues. Reasonable proof admitted by the court is a simple print of a web page like equasis.org or something similar which contains the list of vessel under the same management. Local law only refers to “same management”. Considering the aforementioned, the commercial manager, ship manager and ISM manager are within the concept of management or administration and fulfill the legal requirement.

In practical terms, Chile offers a very wide concept of sister vessel, the possibility to obtain an arrest at a reasonable cost

and within very few days after the submission of the request. Our law firm has successfully managed several arrest against sister vessels in most ports of the long and narrow country of Chile. For further assistance, please write to Mr. Rafael Durán Sanhueza, founding partner of Durán & Cía Abogados [rduran@duranycia.cl](mailto:rduran@duranycia.cl) or visit our webpage [www.duranycia.cl](http://www.duranycia.cl)

**Rafael Durán**  
Santiago, Chile  
T: +56 22 2659 1184  
[rduran@duranycia.cl](mailto:rduran@duranycia.cl)  
[www.duranycia.cl](http://www.duranycia.cl)



*Rafael Durán is the founding partner at Durán & Cía Abogados. He is an attorney, specialist in commercial law, arbitration, international contracts, national and international negotiation, insurance, reinsurance, and maritime law.*

## L'Économie Bleue

### La saisie conservatoire des navires en matière de droit maritime mauricien

#### INTRODUCTION:

La mer a toujours été utilisée à des fins multiples telles que le transport, le loisir, la pêche, le forage, la recherche scientifique.

Le droit maritime est vaste, complexe et touche une multitude de domaines, notamment le droit public, privé, national, international, douanier, le droit du travail et le droit de la responsabilité.

Le gouvernement « lepep » accorde beaucoup d'importance à l'économie bleue. Les experts estiment que l'économie bleue sera certainement un des piliers de l'économie mauricienne dans les années venir. Le « Mission Statement 2030 » consacre une bonne partie au développement de l'économie océanique.

Dans cette même perspective, une délégation de la Scottish Association of Marine Science (SAMS) était à Maurice récemment. Le Pr Axel Miller (Acting Director de la SAMS) préconise que l'émergence d'une économie bleue à Maurice devra aller de pair avec la mise en place d'un cadre légal couvrant toutes les activités du secteur d'une manière intégrée.

## **LE NAVIRE**

La section 2 de notre Merchant Shipping Act 2007 définit le « navire » comme:

« Any kind of vessel, however propelled, used in navigation; and it includes a barge, lighter, dredger, mobile dredging unit, high speed craft and an air-cushion vehicle ».

Dans l'arrêt de:

### **Mauritius Steam Navigation Co. Ltd v/s Roussety (1977) MR**

La Cour Suprême avait décidé qu'un bateau à voile est un moyen de transport maritime et donc tombe sous la définition de « navire ».

Le navire constitue l'instrument indispensable à l'exercice d'une activité d'armement maritime. Il est le gage le plus immédiatement accessible pour ceux qui, au cours de son exploitation, sont amenés à devenir créanciers de l'armateur. Un droit n'est rien s'il ne peut être exercé. Il suffit au navire pour échapper à ses créanciers de prendre le large. Pour peu que son armateur ne possède aucun bien dans l'Etat où il a contracté sa dette, le créancier voit alors s'évanouir ses chances d'être payé; son droit devient vain et sa sûreté inutile. Le navire est ainsi le premier bien de l'armateur à être visé par les mesures destinées à assurer le paiement des créances liées à son exploitation. Ceci explique le fait que le monde maritime ait constamment recours aux saisies de navires à titre conservatoire: « procédure qui permet de retenir le navire en attendant que le litige soit réglé, ou que l'armateur du navire saisi ait constitué une autre garantie de nature à répondre, le cas échéant, de sa dette ».

Le navire fait partie du patrimoine de l'armateur. Le navire peut être un bon moyen de crédit.

L'article 2141 du code civil mauricien prévoit que « les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers; et le prix est distribué entre eux par contribution, à moins qu'il n'y ait entre les créanciers des causes légitimes de préférence ».

## **LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES**

Les Belges l'appellent « mise à la chaîne » et les Anglais l'appellent « ship arrest ». Elle est pratiquée par des créanciers démunis de titre exécutoire et leur permet d'éviter la disparition de leur gage. Elle est couramment pratiquée après un abordage.

Pour procéder à la saisie conservatoire d'un navire, le créancier n'a pas besoin de titre exécutoire. Mais il est impératif que la créance du requérant soit « fondée dans son principe ». Il n'est pas nécessaire qu'elle se rattache à l'exploitation du navire.

La saisie conservatoire des navires en droit mauricien est régie par les articles 256-1 à 256-5 de notre code de commerce.

Art 256-1 - du code de commerce prévoit: « lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qui l'a autorisée, le Director of Shipping refuse l'autorisation de départ du navire ».

En droit mauricien, le Juge en Chambre est compétent pour l'autorisation de la saisie conservatoire. Le droit mauricien adopte le principe de forum arresti. Néanmoins, l'armateur peut être autorisé à quitter le port s'il fournit une garantie suffisante.

Art 256-4 - du code de commerce prévoit: « la saisie conservatoire est autorisée par le Juge en Chambre. L'autorisation peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant « fondée dans son principe ».

Art 256-2 - du code de commerce prévoit: « nonobstant toute saisie le Juge en Chambre peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une « garantie suffisante ».

Le Juge en Chambre fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas

échéant, autoriser le navire à faire des voyages.

Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par la police.

Art 256-5 - du code de commerce prévoit : «la saisie conservatoire prohibe le départ du navire».

Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.

L'armateur a intérêt à ce que cette interdiction soit levée le plus rapidement possible afin d'éviter une augmentation des charges portuaires et autres charges.

## CONCLUSION

Notre droit en matière de saisie conservatoire des navires est basé sur la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952.

Ladite Convention a été amendée en 1999 mais notre code de commerce n'a pas été amendé en conséquence.

Pendant les dernières décennies, il y a eu beaucoup d'innovations et de changements dans le domaine du droit maritime international. De nos jours, on a de nouveaux défis, tels que la piraterie maritime au large de la Somalie, la pollution marine.

Le gouvernement « lepep » veut créer un nouveau port de pêche, il veut accueillir plus de bateaux à Maurice, il souhaite développer davantage le « fish farming », le « bunkering hub », la création d'un nouveau port à Rodrigues entre autres.

Il est impératif d'avoir un cadre légal plus sophistiqué et des règlements couvrant toutes les activités du secteur d'une manière holistique et intégrée.

### Références:

- Traité général de droit maritime: Professeur René Rodière
- Droit maritime: Professeur Philippe Delebecque (Daloz 13ème édition)

- Mémoire présenté par Ruslana Georgieva:  
« Droit Maritime et des Transports »

- Le code de commerce mauricien.

### Siv Potayya

*Wortels Lexus Law Firm*  
Suite 603, Level 6, Sterling Tower  
La Poudriere Street, Port Louis, Mauritius  
Tel: 00 230 245 6400  
Fax: 00 230 245 6004  
sivpotayya@wortelslexus.com  
www.wortelslexus.com



### Louis Richard Toulouse

*Avoué*  
*Professionnel du Droit Maritime*  
Suite 509, St James Court, St Denis Street, Port-Louis  
richardtls@yahoo.com



## In Review:

### 13th Annual Shiparrested.com Conference

Over 100 Shiparrested.com members and industry guests gathered this past March 3-5, 2016 in the world's only island city-state to convene on the latest in the ship arrest industry.

The historical Raffles Hotel provided a luxurious, colonial setting to this year's conference full of new milestones for the network: the first Shiparrested.com Conference held in Asia, first time three firms co-host a Shiparrested.com event (which they did so very gracefully), the development of a new membership category of industry entities, and a new Shiparrested.com website to be launched.

Kicking off the event Thursday evening, many seasoned members of the network were able to touch base with old friends while welcoming new faces into the fold at the welcome cocktail reception sponsored by LSR services.

Despite the long flight for many attendees, the journey proved worthy for the eventful, networking weekend where participants from 35 different countries listened and interacted with speakers from Singapore, Malaysia, Hong Kong, Sri Lanka, Japan, Israel, Netherlands, Denmark, Italy,

Malta, Spain, Costa Rica, and Panama on topics from standard arrest procedures in Asia to the ongoing OW Bunker bankruptcy cases around the world.

After the day's work, a leisurely walking tour from the Raffles to Palm Beach Seafood restaurant in Marina Bay provided a nice way to see sights of Singapore and stretch out one's legs. During the dinner of delectable crab and Singaporean cuisine, members finished the last order of the day by voting on a host city for the 2017 Annual Conference. Among the candidates were Genoa, Italy, Douala, Cameroon, Southampton, UK and St. Petersburg, Russia prevailing as winner of the vote.

Those who stuck around on Saturday morning enjoyed a more extensive tour of Singapore visiting the iconic Chinese, Arab, and Indian ethnic neighborhoods on the island

followed by a spicy lunch at Samy's Curry.

Last but not least, this summary would not be complete without giving thanks and congratulations to our very gracious member hosts, Gurbani & Co., JTJB Lawyers, Oon & Bazul and their respective teams for their hospitality and a fantastic 13<sup>th</sup> Annual Shiparrested.com Conference.

See you next year in St. Petersburg.

**Leigh Myers**  
leigh.myers@shiparrested.com  
www.shiparrested.com  
Tlf: +34 952 211 774  
Paseo de Reding 43, Bjo Izda  
29016 Malaga, Spain



Shiparrested.com Conference delegates in Singapore

*This newsletter does not purport to give specific legal advice. Before action is taken on matters covered by this newsletter, specific legal advice should be sought. On [www.shiparrested.com](http://www.shiparrested.com), you will find access to international lawyers (our members) for direct assistance, effective support, and legal advice. For information, please contact [leigh.myers@shiparrested.com](mailto:leigh.myers@shiparrested.com)*

WITH THIS NETWORK OF TOP SHIPPING LAWYERS, ARRESTING OR RELEASING A SHIP HAS NEVER BEEN EASIER.

-Arizon Abogados SLP - Major Sponsor 2009/16