



## Vues sur mer : «Loi française» et contrats maritimes

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

Le règlement de la Chambre arbitrale maritime de Paris, qui s'impose aux parties à un arbitrage, définit clairement les règles de procédure applicables. Il est, par contre, volontairement muet sur la loi applicable au fond.

Il arrive fréquemment que les contractants prévoient dans leur clause compromissoire l'application de la loi française. Dans d'autres cas, ce sont les arbitres eux-mêmes, qui, en l'absence de manifestation de la volonté des parties décident, conformément à l'article 1496 du NCPC d'appliquer le droit français. C'est, évidemment, une sage précaution de fixer ainsi le cadre des règles de droit qui régiront un arbitrage.

Le respect de ce choix peut par contre s'avérer plus délicat. Il ne faut pas oublier que la très grande majorité des arbitrages soumis à la Chambre sont des arbitrages internationaux, portant sur l'interprétation de contrats ou chartes-parties.

Or, les rédacteurs de la loi du 18 Juin 1966 qui traite des affrètements et du transport considèrent eux-mêmes que la loi française n'a que valeur supplétive en matière d'affrètement. De son côté, le même article 1496 fait obligation aux arbitres de tenir compte dans tous les cas des usages du commerce.

En reconnaissant tout l'avantage que peut retirer l'arbitre de savoir son arbitrage soumis au cadre juridique français, et toute l'utilité qu'il en tirera si une question de droit se pose, il faut bien reconnaître qu'il lui serait rapidement malaisé d'interpréter une clause de charte-partie à la seule lumière du code civil ou du code de commerce.

Car, si les parties ont choisi de soumettre leurs litiges à l'arbitrage, c'est essentiellement parce qu'elles connaissent la spécificité des contrats maritimes profondément marqués par les conceptions anglo-saxonnes. Elles considèrent que leur différend doit être tranché par des spécialistes qui connaissent, comme eux, les avatars rencontrés lors de l'exécution des contrats maritimes et, qui sauront, espèrent-ils, mieux qu'eux, expliciter en quoi une obligation n'est pas remplie, ou donner le sens d'une clause obscure ou ambiguë.

Bien entendu, le cadre juridique français reste toujours subsidiairement présent, en cas de nécessité. Pour ne citer que des exemples très simples, si l'une des parties invoque la force majeure ou le vice caché, c'est bien la conception française de ces notions que l'arbitre appliquera.

L'arbitre maritime, qui ne peut être spécialiste de tous les types de transport, a un devoir premier d'investigation, non seulement de la relation contractuelle et de son exécution, mais aussi de la manière dont un contractant avisé et de bonne foi l'aurait exécuté. Cette recherche des usages ne peut dans un arbitrage international se limiter aux exemples français, mais doit largement tenir compte des conceptions internationales.

Ce sont les résultats d'une telle recherche qui constitueront, dans de nombreux cas, une motivation suffisante de la sentence.

En dehors des questions de procédure, l'arbitre maritime, quelquefois plus praticien que juriste, n'aura, en matière contractuelle, que rarement besoin de rechercher comment appliquer la loi française, mais devra avoir acquis une connaissance approfondie de « la loi du contrat ». Il doit savoir, que le législateur français, très au fait de la conception de l'arbitrage international a veillé à lui laisser la latitude indispensable pour arbitrer en homme de l'art, y compris dans le cas où les parties ont choisi «la loi française»

N° 10  
Printemps 2006

### Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de F. Arradon**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 2 - **Jonction d'instances et intervention volontaire - A. Vialard**

Page 4 - **Revue de presse**

Page 5 - **Le courtage de constructions neuves - F. Baudu**

Page 7 - **Le pouvoir de l'arbitre d'imposer une astreinte - P. Raymond**

Page 7 - **Sur le web : Quelques sites de chantiers de construction de navires**

Page 8 - **L'actualité de la Chambre**

**«Contra factum non datur argumentum»**



Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre au 16, rue Daunou – 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse :

[http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4\\_abonnement.php](http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_abonnement.php)



"M/V Colibri " à Pasajes

### Abstracts of awards

*Should you follow the link below, you will be able to download abstracts of awards translated into English*

En suivant le lien ci-dessous, vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG10.pdf>

## Les sentences récentes

### Sentence 1122 : Contrat d'agence - Solde de comptes

Lorsque deux parties signataires d'un contrat d'agence commerciale de ligne régulière contestent mutuellement leur bonne foi respective, les arbitres interprètent les clauses litigieuses en considération des seuls termes du contrat et des conditions du trafic tels qu'attestés par une déclaration non contestée du chargeur fournie à la demande des arbitres.

### Sentence 1123 : Connaissance de charte-partie marqué "FIOS"

La mention «F.I.O.S.» portée sur les connaissements est opposable au tiers porteur et à ses assureurs subrogés car elle constitue une stipulation du contrat de transport concernant le chargement et la livraison de la cargaison. Elle ne peut donc être considérée comme une simple clause financière.

### Sentence 1125 : Avaries marchandises – innavigabilité – obligation de décharger – exception d'inexécution

Un affrèteur a une obligation incontestable de décharger la marchandise. Mais, quand la responsabilité d'un armateur et de son capitaine est lourdement engagée dans l'innavigabilité de leur navire et la perte d'une cargaison de produits congelés, l'interdiction de décharger la cargaison avariée par les autorités portuaires trouve sa cause directe dans cette innavigabilité. L'armateur doit alors être responsable des avaries et de toutes les conséquences qui en découlent.

### Sentence 1126 : Prestation de services – dommages à un portique de terre et à une grue de bord

Lorsqu'au cours d'un déchargement de conteneurs, une collision intervient entre le portique de déchargement et l'une des grues du navire, l'arbitre unique, relevant la divergence des témoignages fournis par les parties considère que les torts doivent être partagés entre le manutentionnaire et l'armateur.

### Sentence 1127 : c/p Synacomex -Présence de sacs vides dans une cargaison de riz en vrac – affrêteurs responsables de la manutention

En application d'une charte-partie Synacomex, les chargeurs et les affrêteurs sont responsables de l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement, et donc des conséquences de la présence de nombreux sacs vides dans la cargaison de vrac, provenant du mode de chargement par ouverture des sacs de riz en cale qu'ils avaient obligation d'évacuer. Par contre le navire doit supporter les conséquences d'une mouille d'une partie de cargaison résultant d'une fuite de puisard de cale.

### Sentence 1128 : c/p coque nue – inexécution – opération de financement quirataire soumise à différentes juridictions

Quand par suite de l'innavigabilité d'un navire une charte partie coque nue ne peut recevoir un début d'exécution, les avances de loyer reçues par les quirataires armateurs propriétaires doivent être remboursées par l'affrèteur.

Les arbitres soulignent dans leur sentence avoir eu conscience, que cette charte-partie coque nue n'était qu'un élément d'une opération complexe de financement quirataire, mais constatent que, les autres contrats étant soumis à une juridiction différente, ils doivent se limiter à l'interprétation stricte de la charte-partie coque nue.

## Jonction d'instances et intervention volontaire

Antoine Vialard

Professeur émérite de l'Université Montesquieu-Bordeaux IV

Président de l'Association Française du Droit Maritime

Sur le long et lent fleuve tranquille de la procédure civile française, quelques événements peuvent venir troubler la sérénité (toute relative) de l'action en justice telle qu'entreprise par un demandeur réclamant justice à un défendeur qui trouve cette réclamation par hypothèse irrecevable et/ou non fondée, parce que non prouvée, injuste, excessive, etc.

À l'occasion d'un litige soumis à la Chambre arbitrale, une question procédurale aurait pu trouver un début de réponse si, par l'effet des règles de la prescription ou de l'irrecevabilité, le problème n'avait dû rester sans solution : il se serait agi de savoir quel traitement réserver à une «intervention volontaire» en cas de «jonction d'instances».

## **Jonction d'instances et intervention volontaire (suite)**

### **I-Vocabulaire élémentaire.**

Avant d'entrer dans le vif du sujet, un peu de vocabulaire procédural rafraîchira la mémoire de ceux qui n'en sont pas familiers.

#### **A/L'intervention<sup>1</sup>**

On sait que *l'intervention* consiste pour un tiers, informé de l'existence d'un procès mettant en cause ses propres intérêts, à présenter une «*demande dont l'objet est de (le) rendre partie au procès engagé entre les parties originaires*» ( article 66 alinéa 1 NCPC). Cette intervention est dite «*volontaire*» lorsqu'elle émane du tiers lui-même ; elle est dite «*forcée*» lorsque le tiers est mis en cause par l'une des parties (article 66 alinéa 2 NCPC). Seule l'intervention volontaire nous intéresse ici compte tenu du point de départ de notre réflexion.

Cette intervention volontaire peut être «*principale*» ou «*accessoire*». L'intervention est dite «*principale* » lorsque l'intervenant présente en son nom propre une demande complémentaire (art. 329 NCPC). Elle est dite «*accessoire* » lorsque l'intervention a pour but de secourir l'une ou l'autre des parties originaires dans sa prétention (art. 330 NCPC).

#### **B/Jonction d'instances<sup>2</sup>**

Quant à *la jonction d'instances*, elle se présente comme une mesure technique destinée à assurer une bonne administration de la justice (art. 368 NCPC) : lorsque deux affaires sont pendantes devant la même juridiction, mais reliées entre elles par un lien de connexité évident, il paraît de bonne justice de les instruire ou de les juger ensemble (art. 367 NCPC). De cette nature d'acte d'administration judiciaire, on tire la conséquence que la décision de jonction n'est pas susceptible de voie de recours.

Il est important pour notre propos de savoir que la jonction d'instances «*ne crée pas une procédure unique*» et «*la conséquence est subtile-, ne liant pas à elle seule le contentieux entre les différentes parties aux instances ainsi jointes, ce contentieux ne sera lié que par les prétentions qu'elles élèveront mutuellement les unes à l'encontre des autres, par voie de conclusions écrites dans les procédures avec représentation obligatoire*»<sup>3</sup>.

Toutefois, dès qu'il y a jonction, le juge peut puiser dans les pièces de l'une ou l'autre des instances ainsi jointes les éléments de sa conviction, les éléments de preuve, les motifs de sa décision (toutefois, si des mesures d'instruction ont été décidées dans l'un des dossiers avant la jonction, comme par exemple une mesure d'expertise, celle-ci ne sera pas opposable aux parties de l'autre dossier pour défaut de contradictoire<sup>4</sup>).

Par ailleurs, les deux instances ainsi jointes restent deux affaires parallèles, obéissant à leurs propres règles de procédure (si elles sont différentes), mais sont pourtant susceptibles de faire l'objet d'une décision commune, quoique le juge puisse choisir de rendre deux décisions distinctes à l'issue du procès.

Le vocabulaire étant ainsi rappelé, où gît le problème ?

## **II - Le sort de l'intervenant volontaire dans une des instances, en cas de jonction d'instances.**

### **A/Position du problème**

Soit deux demandes d'arbitrages connexes, mais distinctes, dans un litige relatif à un seul et même affrètement ayant mal tourné, l'une présentée par l'affréteur (disons la demande A) pour dommages causés à la cargaison transportée à bord du navire affrété, l'autre présentée par l'armateur (disons la demande B) pour surestaries ou détention injustifiée.

Ces deux demandes étant à l'évidence connexes, la Chambre arbitrale, d'accord avec les parties au demeurant, décide de les joindre.

Cependant, dans le cadre de la demande B, le P&I de l'armateur était volontairement intervenu, pour réclamer remboursement de diverses indemnités versées au nom du client.

Du fait de cette intervention volontaire et de la jonction des instances, la question aurait pu se poser de savoir si le demandeur A pouvait compléter sa demande primitivement dirigée contre l'armateur, d'une demande dirigée contre le P&I (malgré la règle anglaise du «*Pay to be paid*»<sup>5</sup>), celui-ci étant volontairement intervenu dans l'instance B.

Le Tribunal Arbitral a écarté le P&I au prétexte que son intervention en remboursement des indemnités, aux côtés de l'armateur dans l'instance B, était présentée hors délais, et donc irrecevable, compte tenu de l'effet extinctif de la prescription.

D'autre part, les demandeurs dans l'instance A, qui avaient argué de l'intervention volontaire du P&I pour exercer une action directe contre lui, ont été à leur tour déclarés irrecevables pour différentes raisons techniques.

De telle sorte que l'on ne saura jamais si, fussent les demandes jugées recevables dans l'instance A, les demandeurs auraient pu exercer une action directe contre

l'intervenant volontaire de l'instance B.

Le Tribunal Arbitral n'a donc pas eu à se prononcer sur la difficulté d'une action directe contre le P&I, puisée dans les subtilités de la jonction d'instances. Occasion certes manquée, mais qui nous conduit à réfléchir à ce qu'aurait pu être la solution. Quel est le régime de l'intervention volontaire lorsque le litige dans laquelle elle s'est immiscée est l'objet d'une jonction d'instances en cas de litiges connexes ?

#### **B/Recherche d'une solution**

Il faut alors s'interroger sur la nature et les effets de la jonction d'instances, étant observé que la littérature juridique apporte peu de lumière sur le problème ici soulevé<sup>6</sup>.

On a vu plus haut que la jonction d'instances ne fond pas les deux instances en une instance unique ; et que, dans une mesure non négligeable, elles restent deux instances parallèles, quoique connexes et jointes.

Certes, l'intervenant volontaire est réputé devenir, par l'effet de son intervention, partie au procès. Mais, en cas de jonctions d'instances, à quelle instance devient-il partie ? À l'instance dans le cadre de laquelle il est intervenu ? Ou, globalement, aux deux instances jointes ?

Au regard de l'intervention volontaire, il nous semble que l'on pourrait peut-être distinguer selon le moment auquel cette intervention se produit : avant ou après la jonction d'instances.

#### **- Intervention postérieure à la jonction.**

En effet, si l'intervention se produit après que la jonction d'instances ait été décidée, même si les deux affaires jointes restent dans une certaine mesure

**Quel traitement réserver à une "intervention volontaire" en cas de "jonction d'instances" ?**  
**Commentaires sur un cas récent soumis à la Chambre arbitrale maritime de Paris**

### **Jonction d'instances et intervention volontaire (suite et fin)**

parallèle, l'intervenant adhère à l'ensemble du dossier et consent à ce que sa prétention soit jugée par rapport à cet ensemble. Il devient, en quelque sorte, partie à part entière dans l'ensemble de l'affaire. Il faut cependant réserver l'effet des mesures d'instruction (et spécialement les expertises) qui ont pu être décidées et exécutées avant son entrée en lice, dans la mesure où elles sont susceptibles de lui préjudicier, alors qu'elles sont intervenues à un moment où il ne pouvait faire valoir contradictoirement ses droits<sup>7</sup>.

#### **- Intervention antérieure à la jonction.**

En revanche, si l'intervention volontaire a été faite avant que la jonction ne soit décidée, on a dit plus haut que les règles de procédure applicables à chacune des affaires restaient autonomes malgré la jonction. L'intervenant a manifesté son intention de devenir partie dans une instance déterminée ; il n'a pas voulu participer à une autre procédure, et, à l'instant de son intervention, il ne l'a pas même imaginé.

On sait que le droit anglo-saxon n'admet pas (mais il y a maintenant des atténuations à la fermeté de la règle) l'action directe contre les P&I clubs, par application de l'adage ci-dessus rappelé «Pay to be paid».

Si donc les deux demandes d'arbitrage étaient restées distinctes au lieu d'avoir été jointes, il est probable que la demande A dirigée par les affréteurs contre le P&I volontairement intervenu aux côtés de l'armateur, demandeur B, n'aurait pas été jugée recevable.

Il faudra attendre une configuration plus favorable à la recevabilité des demandes dans deux affaires connexes pour savoir, en cas d'intervention dans l'une d'entre elles, si ces pistes de réflexions seront utilisées par le Tribunal Arbitral et comment elles seront utilisées.

1- Répertoire Dalloz de procédure civile, Vo Intervention, par G. Wiederkehr et D. D'Ambra.

2- L. Cadiet et E. Jeuland, Droit judiciaire privé, Les Manuels du Jurisclasseur, 4<sup>e</sup> édition, n<sup>os</sup> 872 et 873 ; - Répertoire Dalloz de procédure civile, Vo Connexité par Loïc Cadiet, n<sup>os</sup> 29 à 38.

3- L. Cadiet et E. Jeuland, Droit judiciaire privé, Les Manuels du Jurisclasseur, 4<sup>e</sup> édition, n<sup>o</sup> 873).

4- Cass., Civ. 2, 29 mars 1971, Bull. civ. II, n<sup>o</sup> 139.

5- « Payez pour être payé » : les P&I clubs n'interviennent qu'après que l'armateur membre ait été condamné à indemniser son client et pour rembourser cet armateur du montant auquel il a été condamné.

6- Les ouvrages de procédure civile réservent une part assez minuscule aussi bien à l'intervention volontaire qu'à la jonction d'instance. Pour s'en convaincre : L. Cadiet et E. Jeuland, Droit judiciaire privé, Les Manuels du Jurisclasseur, 4<sup>e</sup> édition, n<sup>os</sup> 593 et 594, 1052 et 1053 (sur l'intervention d'un tiers), n<sup>os</sup> 872 et 873 (sur la jonction et la disjonction d'instance) ; - Répertoire Dalloz de procédure civile, Vo Connexité par Loïc Cadiet, n<sup>os</sup> 29 à 38 (sur la jonction d'instance) ; Vo Intervention, par G. Wiederkehr et D. D'Ambra.

7- Cf. note 4 ci-dessus.

## **Nouvelles du large - Revue de presse**

### **La lettre du transport et de la logistique 18-01-06**

Comment l'Europe sonne le glas des conférences. C'est la fin programmée d'une «règle du jeu» qui datait de 1870. Avant cela, en 1986, les Etats membres de l'UE avaient adopté un règlement dit «4056/86» qui confirmait l'exemption de la législation en matière de concurrence en faveur des armements de ligne régulière.

**Le Havre Libre 20-01-06** : La fabuleuse mémoire des French Lines. Avec l'Association French Lines, Le Havre possède un centre d'archives maritimes exceptionnel. Sa vocation première : sauver de l'oubli le patrimoine de la marine de commerce française.

**Tradewinds 25-1-06** : Intertanko se mobilise contre la criminalisation des lois anti-pollution pour les navires.

**Seaways 1-06** : Bruiteur acoustique anti-pirates. Le paquebot Seabourn Spirit attaqué par des pirates somaliens s'est défendu en employant notamment un bruiteur acoustique à longue portée capable de provoquer des dommages permanents à l'ouïe au-delà de 300 m.

**Mer & Marine 10-2-06** : Le RIF, Registre International Français, entre en service. Deux ans et demi après la publication du rapport de Richemont sur la marine marchande, le pavillon bis français devient une réalité. L'ultime décret d'application du RIF sera signé aujourd'hui et doit paraître demain au journal officiel, ouvrant la voie aux premières immatriculations.

**Le Marin 10-2-06** : Union des Ports Français. Lors de l'Assemblée du 7 février, Michel Quimbert, Président du PA de Nantes St.Nazaire, réélu Président de l'Union des Ports Français.

**Tradewinds 17-2-06** : Les pollueurs seront observés depuis l'espace, l'EMSA travaille à la mise en place d'un réseau de satellites de surveillance maritime.

**Les Echos 20-02-06** : Simplifier et actualiser l'arbitrage international. La prise de conscience de l'insatisfaction des entreprises envers l'arbitrage international grandit. Quelques propositions iconoclastes visent à le moderniser.

**L'Antenne 24-2-06** : OMI - La pollution réprimée plus durement. Les règles pour lutter contre la pollution des eaux internationales vont se durcir le 24 mars avec l'entrée en vigueur du Protocole 1996, ratifié mercredi par le Mexique.

**Le Marin 3-3-06** : CMA CGM Traviata. Ce navire de 8,500 EVP est le premier navire immatriculé au RIF avec Marseille comme port d'attache.

**Lloyd's List 6-3-06** : L'UE cherche à jouer un rôle de leader vis-à-vis de l'OMI. Un "Livre vert" décrit la stratégie de la commission pour élargir ses pouvoirs dans le domaine maritime international.

**Maritime Advocate on line 7-3-06** : Un guide pour les marchandises dangereuses. Le UK P&I Club constate, dans la gestion des litiges concernant les matières dangereuses en conteneurs, des manquements graves et répétés dans les domaines de l'emballage, du chargement en conteneur, ainsi que des mauvaises déclarations ou des absences de déclaration publie une série de 4 guides pratique «Book it right & pack it tight»

**Le Monde 9-3-06** : La mythique P&O n'est plus anglaise. Elle a connu son heure de gloire sous l'Empire britannique. La compagnie maritime Peninsular & Oriental vient d'être rachetée par un groupe de Dubaï. Quelque chose est en train de basculer.

**Lloyd's List 14-3-06** : Une étude du BIMCO montre que 8 marins ont été condamnés sans avoir bénéficié d'un procès équitable.

## SPAM - POURRIEL

### Important !

Nous rencontrons de grosses difficultés en envoyant le mel annonçant la disponibilité de la Gazette de la Chambre, celui-ci étant, de plus en plus fréquemment, pris pour un spam et rejeté. Il nous arrive même d'être blacklisté.

Pour limiter ce risque, nous avons changé la forme du mel d'annonce de la disponibilité de la Gazette de la Chambre et vous recommandons instamment de prévenir vos responsables informatiques & internet, leur demandant de ne pas nous mettre sur blacklist (voire de nous en retirer) et d'ajouter **\*@arbitrage-maritime.org** à la liste des sites autorisés (white list) du logiciel anti-spam de votre organisation.



Lancement du "M/T North Fighter" au chantier de Fukuoka (Japon)

## Du nouveau sur le site de la CAMP !

Depuis le début de l'année, vous pouvez retrouver sur la page "Miscellanées" du site de la Chambre, des décisions marquantes commentées et différents documents d'intérêt général.

Cliquez **ICI** ou suivez le lien ci-dessous :

[www.arbitrage-maritime.org/fr/4\\_miscellanees.php](http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_miscellanees.php)

## Le courtage de constructions neuves

Francis Baudu  
BRS - Barry Rogliano Salles

Dans les milieux du shipping, le courtier a toujours eu un rôle primordial. La part du marché des affrètements ou des ventes de navires d'occasion conclu à travers des courtiers est peut-être de 95 %. Elle n'est qu'environ 40 % pour les contrats de constructions neuves.

La raison est que les courtiers n'ont commencé à intervenir dans ce domaine que récemment. La relation traditionnelle armateur/chantier était autrefois une relation amicale, l'un conservant des cales pour l'autre, qui lui-même faisait une affaire personnelle de construire dans ce chantier. On n'allait pas à la concurrence. C'est un type de relation qui existe toujours par exemple dans le Japon du Sud-Ouest.

Mais la décennie 70 a vu l'émergence des constructeurs japonais, coréens, sur les marchés internationaux, suivis maintenant par de nombreux autres : la Chine, la Turquie, la Croatie, etc....

Cela a bien évidemment augmenté la diversité de l'offre, et compliqué l'accès des armateurs à l'information : les designs disponibles, les prix, termes de paiement obtenables, garanties de restitution d'acomptes, qualité, et bien d'autres facteurs. C'est à ce moment qu'est né le courtier en constructions neuves, d'autant que la même décennie (années 60) a augmenté encore le degré de désordre par l'apparition de nouveaux types de navires : transporteurs de gaz, rouliers, porte-conteneurs, chimiquiers (passage de la carbochimie à la pétrochimie).

On peut donc aujourd'hui distinguer deux ensembles d'armateurs : les très gros qui commandent régulièrement et ont donc à plein temps des équipes commerciales qui font une veille de tous ces éléments, pour être chaque jour au contact du monde des chantiers. Puis les armateurs de petite ou moyenne taille, qui auront moins d'assiduité dans ce domaine, et ne vont pas entretenir des équipes pour faire cette veille. Le courtier, lui, aura un point de vue imprenable car il ne fait que cela. On peut donc voir se dégager sa première raison d'être : il devient, pendant les phases de recherche du chantier, la mise en concurrence des différents chantiers, la négociation du contrat de construction, et jusqu'à la fin de la période de garantie, le service commercial de son armateur mandant. L'origine du mot courtier vient en effet du Latin «*curare*», prendre soin de, ou «*cursitare*», courir de droite et de gauche. Les deux hypothèses correspondent bien à l'action du courtier. Comme dans les autres domaines du courtage, et contrairement à un consultant, le courtier n'est rémunéré que «*no cure, no pay*». On peut imaginer ses coûts, car toutes les affaires ne vont pas à terme.

Par ailleurs, devant le flot ininterrompu d'informations, et avec les nouvelles techniques de communication, ce que l'armateur attend du courtier est la mise en forme exploitable de toutes les informations qui circulent. Le courtier a donc un rôle essentiel de filtre, en plus de son rôle traditionnel d'amortisseur entre les parties.

On voit beaucoup plus rarement le courtier être mandé par le chantier. Ce n'est pas ce qu'attendent les armateurs qui verraient alors en lui plutôt un agent, avec des œillères qui lui feraient perdre la visibilité qui en fait son attrait.

Le petit armateur ou l'armateur de taille moyenne qui ne commande qu'occasionnellement un navire neuf n'a pas, non seulement, les moyens d'appréhender l'offre de construction, de localiser les cales disponibles, ou les chantiers qui ont le design recherché et un appétit particulier mais encore moins de connaître le retour d'expérience des armateurs qui ont déjà pris

### **Le courtage de constructions neuves (suite et fin)**

livraison de navires construits dans ces chantiers. Le courtier saura les informer des faiblesses du chantier et des problèmes rencontrés par les armateurs précédents.

Les courtiers ont joué un rôle indiscutable dans le développement des chantiers des pays émergents en construction navale : Japon et Corée dans les années 70/80, Chine et Vietnam, voire Inde, maintenant. (Un des moteurs en a été que les pays constructeurs traditionnels, ne pouvant plus économiquement construire les navires conventionnels, soit, ont fermé leurs chantiers, soit refusèrent de considérer la construction de ces navires.)

L'intervention du courtier va être essentielle, bien souvent hélas et surtout dans les pays émergents, mais pas seulement là, au plan de la défense de l'armateur en regard des obligations du chantier, disons, en situation de crise contractuelle : situations de chantage du chantier qui ne permet pas, par exemple, d'invoquer le défaut du constructeur, négociation des pénalités au moment de la livraison, règlement des problèmes de garantie. Ce sont des situations qui, malheureusement, se sont multipliées ces dernières années en corollaire de la forte demande de construction, et qui ont indubitablement élargi le rôle du courtier, et aussi augmenté ses coûts.

Ces évolutions de son rôle étendent celui-ci non seulement à la négociation du contrat où son expérience fera éviter les écueils à l'armateur (on part le plus souvent d'un type de contrat imposé par le chantier, surtout en période de demande ferme, mais parfois aussi par l'armateur), il devra intervenir auprès du chantier et souvent des banques pour l'ouverture des garanties de restitution d'acomptes qui sont un préalable à la prise d'effet du contrat, il devra «redresser le tir» au plan des déviations pendant la construction, et, bien souvent intervenir très activement dans les disputes maintenant fréquentes au moment de la livraison, sans compter les négociations souvent âpres avec le chantier en cas de problèmes pendant la période de garantie du constructeur. Le courtier y est important pour l'armateur, car le chantier sait que, si cela se termine mal, il perdra le potentiel du courtier à lui amener d'autres commandes dans le futur. Donc : importance croissante de l'intervention post-contractuelle du courtier.

Une nouvelle variante du rôle des courtiers se dessine de plus en plus, c'est son rôle de promoteur de projets innovants. Un exemple : la solution de transport par navires d'éléments d'avions par AIRBUS.

Le courtier devra avoir une bonne connaissance, par ailleurs, des divers mécanismes de financement qui lui permettront d'orienter les solutions proposées à ses clients.

Ainsi, le rôle du courtier de construction neuve est très complet et s'exerce sur une longue période principalement au service de l'armateur. Nous parlions de la différence avec un consultant : celle-ci tend à devenir diffuse, car le courtier n'attend pas passivement le mandat de son principal. Il devient de plus en plus une aide à la décision. Le courtier doit identifier des projets possibles et, très en amont de la décision d'un armateur à démarrer un projet, il doit lui désigner des possibilités qu'il pense intéressantes pour tel ou tel armateur, par des études, et un contact quasi quotidien. Il guidera ainsi les armateurs à partir de signaux variés du marché non seulement de la construction neuve, mais des frets, et des ventes d'occasion. De plus en plus, un courtier de construction neuve ne sera pleinement efficace qu'en synergie avec ses collègues des ventes d'occasion et des affrètements, car la vie du navire est un cycle et de plus en plus de contrats de construction sont déclenchés par des affrètements ou des ventes de tonnage existant.

La façon de travailler a évolué aussi sur un autre plan, en corollaire des moyens de communication : le courtage en constructions neuves devient un combat tournoyant ! Ce n'est plus le projet à développement lent que nous connaissions encore il y a peu de temps. La concurrence acharnée y a aussi sa part.

De quel volume de marché parlons nous ? Le chiffre d'affaires de la construction navale mondiale en 2005 a été de 60 milliards d'Euros environ, ce qui représente 1991 commandes de navires pour 75.000.000 tpt. Si l'on considère une part de ce marché de 40 % en courtage, cela donne 24 milliards d'Euros à travers la communauté des courtiers, avec une rémunération maximum de 1 %, soit 240 millions d'Euros pour la communauté du courtage mondial (C'était en 2005, une année exceptionnelle. La moyenne est plus basse).

Les places sont chères !

## **Nouvelles du large - Actualités**

Les 3 préfectures maritimes ont mis en ligne depuis le début de l'année 2006 des sites internet afin de mieux informer le public et les médias sur l'organisation de l'Etat en mer.

Ces sites partagent structures et données générales (organisation et missions de l'action de l'Etat en mer) tout en permettant un accès rapide à l'information nautique intéressant les navigateurs (avis urgents aux navigateurs, arrêtés du préfet maritime...).

Premar Manche

<http://www.premar-manche.gouv.fr/>

Premar Atlantique

<http://www.premar-atlantique.gouv.fr/>

Premar Méditerranée

<http://www.premar-mediterranee.gouv.fr/>

# Le pouvoir de l'arbitre de prononcer une astreinte

Pierre Raymond  
Arbitre maritime  
Secrétaire Général de la CAMP

Rappelons qu'une astreinte est une peine privée, prononcée par le juge, qui s'analyse comme une mesure licite d'intimidation tendant à obtenir l'exécution d'une décision de justice. Elle est indépendante des dommages et intérêts et peut être prononcée d'office.

La question de savoir si l'arbitre a également, à l'instar du juge judiciaire, le pouvoir de prononcer une astreinte, a donné lieu à de nombreux débats.

L'article 1460 du Nouveau Code de Procédure Civile cite les articles de ce Code applicables à l'arbitrage et énonçant les principes directeurs du procès. Mais cet article 1460 omet de citer l'alinéa 2 de l'article 11, qui prévoit la possibilité pour le juge d'enjoindre à une partie, détenant un élément de preuve, de le produire, au besoin à peine d'astreinte.

Peut-on en déduire que le défaut de citation de cet alinéa signifie que l'arbitre est dépourvu du pouvoir de prononcer une astreinte pour obtenir d'une partie un document qui permettrait d'éclairer l'instruction d'un litige?

Certains auteurs l'ont admis. Ainsi M. M. de Boissésan écrit dans son ouvrage, "Le droit français de l'arbitrage" - § 194 - : "*l'arbitre ne peut assortir son injonction d'une astreinte. Il ne peut que tirer, dans sa sentence, les conséquences de l'attitude d'une partie qui aurait refusé de répondre à son injonction.*"

D'autres, à contrario, estiment que l'arbitre détient ce pouvoir. Ainsi le Professeur Ph. Fouchard, dans son "Traité de l'arbitrage commercial et international- § 1274", considère que : "*...rien n'empêcherait, selon nous, des arbitres du commerce international d'assortir leurs injonctions de telles mesures (les astreintes), à la condition, pour les rendre exécutoires, de les incorporer dans une sentence intérimaire susceptible d'exequatur.*"

Cependant la jurisprudence des Cours d'appel remet un peu d'ordre dans ces opinions divergentes en admettant que l'arbitre a le pouvoir d'ordonner une astreinte.

Un récent arrêt de la Cour d'appel de Paris (7 oct. 2004 - 1ere Ch C) vient de confirmer cette jurisprudence en considérant dans un de ses attendus que : "*le prononcé d'astreintes ou d'injonctions...constitue un prolongement inhérent et nécessaire à la fonction de juger pour assurer une meilleure efficacité au pouvoir juridictionnel et ne caractérise ainsi aucun dépassement de la mission de l'arbitre.*" (voir Revue de l'arbitrage 2005-N°3- page 737).

Cet arrêt n'indique malheureusement pas si le Tribunal Arbitral, qui avait décidé l'astreinte, avait également le pouvoir de la liquider, c'est à dire d'en arrêter le montant que le débiteur devra payer au créancier au titre de la pénalité. Le juge étatique, pourvu de l'impérium (c'est à dire le pouvoir de commandement conféré par l'Etat), détient ce pouvoir. Il n'en est pas de même de l'arbitre.



## Nouvelles du large - Revue de presse (suite et fin)

**Le Lloyd 10-3-06** : Les chargeurs veulent la peau de toutes les conférences. Le Tripartite Group est convaincu que dès que l'UE commencera à démanteler le régime conférentiel, des modifications seront apportées à d'autres réglementations à l'échelle mondiale

**L'Antenne 21-3-06** : Les super paquebots inquiètent aux Etats-Unis. «Les paquebots doublent de taille chaque décennie» dit T. Degerman, V-P des chantiers Aker. Le Queen Mary 2, actuellement le plus grand paquebot du monde sera bientôt dépassé par le Freedom of the Seas, qui pourra embarquer 3600 passagers, il sera lui-même dépassé par le Génesis qui accueillera 5400 passagers...

**MarSeaMer 22-3-06** : Anne Barthe, portrait d'une femme de tête dans un secteur d'hommes, qui s'est installée depuis deux ans dans le fauteuil de déléguée générale d'Armateurs de France

**Mer et Marine 27-3-06** Le GIE Fiscal, qu'est ce que c'est ? Ce GIE a vocation à s'appliquer, notamment, au secteur maritime et est un des moyens de restaurer l'attractivité du pavillon français. Il permet aux sociétés de la marine marchande de bénéficier d'un amortissement exceptionnel et d'une exonération d'imposition sur les plus-values de cession.

**L'Antenne 6-4-06** : Le RIF serait-il pénalisé par son classement pavillon de complaisance par l'Itf ? Telle est la principale raison d'Armateurs de France pour expliquer le faible nombre de navires immatriculés sous le nouveau registre à ce jour.

**Tankerworld 6-4-06** : Les amendes pour pollution augmentent. Le "Maersk Barcelona" condamné par un Tribunal français à une amende de 800 000 € .

**Lloyd's List 5-4-06** : Le D-G de Delmas, Yves Perrin, élu à la tête d'Armateurs de France.

**Le Marin 7-4-06** : Barry Rogliano Salles fête ses 150 ans. Née à Marseille en 1856, la société est désormais l'un des premiers courtiers maritimes au monde.

## Nouvelles du large - Les chantiers navals, quelques sites

En 2004, 1 611 navires ont été livrés dans le monde entier pour un total de 24,7 mio TBC (tonne brute compensée). Presque 80 % provenaient des chantiers asiatiques et 18,5 % de chantiers navals européens.

**France** - Alstom Marine :

<http://www.marine.alstom.com/home/index.FR.php?languageId=FR>

Piriou : <http://www.piriou.com/Pages/Page1.html>

Chambre syndicale des constructeurs de navires

<http://www.cscn.fr/accueil.html>

CESA - Communauté des associations de chantiers navals européens : <http://www.cesa-shipbuilding.org>

**Hollande** - Niersten Sander

<http://www.niesternsander.com/EN.htm>

Spécialistes des lancements par le côté : (navire Dupuy de Lôme) :

<http://www.netmarine.net/bat/divers/minrem/lancement.htm>

<http://www.netmarine.net/bat/divers/minrem/lancminrem.WMV> (Format WMV, nécessite un codec divx)

**Finlande** - Aker, constructeur du plus gros paquebot du monde le 'Freedom of the seas' et maître d'oeuvre du projet Genesis, paquebot de 220,000 GRT

<http://www.akerfinnyards.com/>



"M/T Roquebrune"  
Rade de La Pallice - Été 1970



## Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou  
75002 Paris

Tel : 01 42 96 40 41  
Fax : 01 42 96 40 42

Secrétariat de  
la Chambre :

[contact@arbitrage-  
maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Gazette de la  
Chambre :

[editeur@arbitrage-  
maritime.org](mailto:editeur@arbitrage-<br/>maritime.org)

Rejoignez-nous sur  
notre site Web !

[www.arbitrage-  
maritime.org](http://www.arbitrage-<br/>maritime.org)

### Les chantiers navals, quelques sites (suite et fin)

**Danemark** - Groupe Maersk : <http://www.oss.dk/>

**Hollande** - Damen : <http://www.damen.nl/index.asp>

Pour la construction de spectaculaires mega-yachts aller sur 'Products'/  
'Product range' et 'Mega-yachts'

**Italie** - Fincantieri : <http://www.fincantieri.com/home.asp>

**Japon**

Tsuneishi :

<http://www.tsuneishi.co.jp/english/products/index.shtml>

Mitsubishi : <http://www.mhi.co.jp/ship/english/index.htm>

IHI : <http://www.ihim.co.jp/ihimu/english/products.html>

Oshima : <http://www.osy.co.jp/en/index.html>

**Corée**

Hyundai : <http://www.hmd.co.kr/english/>

Samsung : <http://www.shi.samsung.co.kr/eng/product/main.asp>

**Chine**

Nantong : <http://www.nacks.com.cn/index-e.php>

Hudong : <http://www.hudong.com.cn/>

Jiangnan : [http://www.jnshipyard.com.cn/en/indexmain\\_e.htm](http://www.jnshipyard.com.cn/en/indexmain_e.htm)

Shanghai : <http://www.sh-shipyard.com/english/index.htm>

## L'actualité de la Chambre

**Le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale de la Chambre se réuniront le 14 juin 2006.** A cette occasion les arbitres qui ont souhaité devenir membre adhérent "physique" de notre association, à titre personnel, pourront bien évidemment assister à la réunion de l'Assemblée. Ils recevront une convocation en temps utile.

Le traditionnel dîner des arbitres, qui revêtira cette année un caractère particulier en raison du 40ème anniversaire de la création de notre Chambre, suivra en soirée ces réunions.

Des questions nous sont souvent posées sur le rôle du Comité de la Chambre. Pour satisfaire cette curiosité, nous décrivons ci-après en quelques mots les missions dévolues au

### Comité de la Chambre

Les Statuts de la Chambre disposent que le Comité a pour mission de pourvoir à la mise en œuvre et à la conduite des arbitrages. Cette mission consiste :

= à désigner le ou les arbitres :

- l'arbitre unique lorsque les parties sont d'accord
- le 3ème arbitre au 1<sup>er</sup> degré
- les 3 arbitres au second degré ou en cas de procédure d'urgence

= à donner son avis sur l'agrément d'un arbitre hors liste proposé par les parties,

= à relire les sentences et suggérer aux arbitres, le cas échéant, toute modification de forme et attirer leur attention sur le fond, tout en respectant strictement leur souveraineté. Ce contrôle a pour but de mettre les sentences à l'abri de tout risque d'annulation, de corriger toute erreur de droit, de signaler toute divergence flagrante avec la "jurisprudence" établie de la Chambre,

= à donner un avis à la demande du Président à l'occasion de toute difficulté de procédure ou d'interprétation du Règlement, et à statuer sur le caractère d'urgence dans une affaire faisant l'objet d'une procédure d'urgence,

= enfin à statuer dans le cas de demande de récusation d'arbitre.

Ainsi, dans le contexte du Règlement, la mission du Comité, constitué par le Président et deux membres titulaires (un arbitre juriste et un praticien expérimentés) plus quatre membres suppléants (également arbitres expérimentés), est une lourde tâche qui exige compétence, disponibilité et bonne connaissance des arbitres. Son rôle est essentiel au bon fonctionnement et au renom de notre Chambre.

### 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.