



Vues sur mer : Quand un papillon asiatique perturbe l'application des clauses de charte-partie.

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

Depuis que les navires marchands sillonnent les mers, ils transportent dans leurs cales, ou leurs eaux de ballast, ou leurs cargaisons, des hôtes indésirables qui risquent d'envahir les pays de destination.

Chris Moore (avocat du Cabinet Ince & Co – Londres), lors du Congrès des arbitres maritimes qui s'est tenu à Singapour en février, a mis l'accent sur l'existence d'un nouvel hôte indésirable : une sorte de bombyx asiatique (Asian gypsy moth).

Cet insecte, qui sévit dans les ports russes du Pacifique et les ports du nord Japon, aime pondre ses œufs dans les appareils des navires ou recoins de cales et confier ainsi sa progéniture aux aléas du transport maritime.

Les œufs, fort résistants, attendent tranquillement l'arrivée au port de destination et un climat plus clément pour libérer une cohorte de chenilles voraces qui s'attaquent à la végétation et aux plantations du pays d'accueil, avec l'inquiétant risque de les y voir sédentariser.

Les Etats-Unis ont dressé une liste noire des navires qui fréquentent ces ports asiatiques et les attendent de pied ferme pour les inspecter.

Si le contrôle est positif, le navire pourra être immédiatement expulsé. Au mieux, il ne pourra remettre sa notice et le temps de planche ne comptera pas.

Bien entendu les rédacteurs de la charte-partie ignoraient tout de l'existence du Gypsy moth asiatique.

L'armateur peut-il tenir son affréteur responsable pour l'avoir dirigé vers un port infecté ?

Peut-il prétendre que le port était "unsafe" ?

Ces questions, et bien d'autres, n'ont, aujourd'hui, pas de réponse.

On connaissait l'infestation par des insectes des cargaisons ou des cales qu'il était possible de traiter par des opérations de fumigation. Il va falloir inventer, pour les navires qui fréquentent ces ports asiatiques, la chasse aux papillons, beaucoup plus difficile à réaliser qu'une fumigation, car les œufs sont cachés dans toutes les cavités du navire et surtout près de l'éclairage des appareils en haut des mâts ou des grues.

Faute d'une telle chasse, les clauses de déchargement risquent de nourrir des contentieux en arbitrage pendant que les progénitures des bombyx asiatiques dévorent les feuillages des arbres américains.

Mais tout finira sans doute par la création dans les ports infectés d'un corps d'inspecteurs voltigeurs « de la quille à la pomme du mât » suivant le titre du fameux dictionnaire du commandant Paasch et l'exigence de nouveaux certificats sanitaires délivrés au départ des ports infectés.



Les sentences récentes

N°1133 – Mention au connaissance du poids embarqué – Obligation de l'armateur de décharger le poids connaissance

Bien que le connaissance contienne l'indication « Poids, qualité et quantité inconnus », cette mention est contredite, et donc annulée, par l'indication d'un poids embarqué précis. L'armateur avait donc la stricte obligation de délivrer le poids embarqué, sauf à prouver que les manquants ne proviennent pas de son fait. Il a donc été avisé de conclure une transaction amiable avec les réceptionnaires, mais ne peut en réclamer remboursement aux affréteurs.

N° 13 - Printemps
2007

Sommaire

Page 1 - L'éditorial du Président

Page 1 - Les sentences récentes

Page 2 - Communications des arbitres de la Chambre lors du Congrès ICMA XVI à Singapour

Page 5 - Revue de presse

Page 6 - Arbitrage & expertise

Page 8 - Sur le web : L'élection présidentielle et la mer

Page 8 - L'actualité de la Chambre

« Non deficit jus, sed probatio »

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



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/awardsG13.pdf>

Les sentences récentes (suite & fin).

N°1134 – Action mal dirigée contre propriétaire étranger à la c-p contenant clause compromissoire – Tribunal arbitral incompétent

Les arbitres se déclarent incompétents pour juger de l'action d'assureurs subrogés dans les droits du destinataire contre l'armateur propriétaire du navire et son capitaine pour la perte d'une cargaison résultant du naufrage du navire. Ils constatent que l'action est mal fondée et aurait dû être dirigée contre le fréteur/affréteur à temps qui était le transporteur maritime ; d'autant que les réceptionnaires ne pouvaient ignorer l'existence du fréteur/affréteur, les assureurs fondant leur demande d'arbitrage sur la clause compromissoire de la charte partie qui précisait clairement l'existence du fréteur/affréteur.

N°1135 (second degré) – Intervention d'un remorqueur auprès d'un navire échoué en rivière – Simple service de remorquage et non pas acte d'assistance

A la suite d'un échouement en Seine causé par une défaillance du moteur principal, un navire roulier réussit néanmoins un amarrage de fortune à un appontement proche. Il demande la présence d'un remorqueur en attendant le flot puis réussit avec l'aide du remorqueur et de son propulseur d'étrave à se déséchouer. Il reprend alors sa route, sa machine ayant été remise en état pendant l'échouement. Les arbitres ont refusé de qualifier l'action du remorqueur d'assistance estimant qu'il n'y a jamais eu de danger ni pour le navire ni pour la cargaison et qu'il ne s'agit que d'un service de remorquage et de surveillance de flot.

N°1136 – B/L de C-P Gencon – Prescription interrompue par action devant tribunal incompétent – Destinataire filiale de l'affréteur – Dommages aux produits métallurgiques non imputables au transporteur

L'action portée devant un tribunal américain, qui se déclare incompétent, interrompt la prescription.

Lorsque le destinataire d'une cargaison est une filiale de l'affréteur signataire de la charte-partie, il ne peut situer son action, en qualité de tiers porteur du connaissement, sur le seul contrat de transport mais doit tenir compte des termes de la charte partie notamment en ce qui concerne les conditions de déchargement.

Quand les dommages sont constatés chez les clients des réceptionnaires, il lui appartient de démontrer qu'ils sont bien imputables au transporteur maritime.

Communications des arbitres de la Chambre au Congrès international des arbitres maritimes (ICMA XVI) à Singapour

Martine Rémond-Gouilloud - Philippe Delebecque - Jean-Yves Thomas
Arbitres maritimes

A/ Compétence-compétence - Récentes avancées de la jurisprudence française sur le pouvoir de l'arbitre de statuer sur sa propre compétence (M.Rémond-Gouilloud)

Reconnu en France de longue date, le principe compétence-compétence s'y trouve consacré par le nouveau Code de procédure civile. Une série de décisions récentes de la Cour de cassation contribue à l'affermir et à en préciser les contours. Il faut, pour le comprendre, remonter le cours de l'histoire du principe. Celle-ci comporte trois étapes, caractérisées par trois textes.

1. Article 1466 NCPC : la reconnaissance du principe

Depuis un arrêt de Cass. 22 février 1949 (J.C.P 49 II 4899, note MOTULSKY), il n'est plus douteux en droit français que l'arbitre dont le pouvoir juridictionnel est contesté par l'une des parties, dans son principe ou son étendue, a compétence pour statuer sur la validité ou les limites de son investiture. Ce principe, inscrit par la suite dans l'article 1466 NCPC, a connu une très large reconnaissance internationale. La raison première de ce succès tient sans doute simplement à ce qu'il permet d'économiser temps et efforts sinon nécessaires pour former un recours devant les instances judiciaires de contrôle. Cependant, ainsi posé, le principe ne dit pas si la compétence ainsi reconnue à l'arbitre lui « appartient » à titre exclusif.

2. Article 1458 NCPC : l'aspect négatif

Suivant ce texte, la juridiction d'Etat appelée à connaître d'un litige dont un tribunal arbitral est saisi en vertu d'une convention d'arbitrage, doit se déclarer incompétente. Il en va ainsi, que le tribunal arbitral ait déjà été constitué ou non. A première vue cette conséquence négative du principe s'impose comme la condition nécessaire de son efficacité.

Communications des arbitres à ICMA XVI (suite)

On le voit cependant fortement critiqué en ce qu'il dépouille l'institution judiciaire de ses pouvoirs naturels, en ce qu'il prive le justiciable de son droit, prévu par la Convention européenne des droits de l'homme « à être entendu par un tribunal », et finalement en ce que, ne préjugant pas d'un contrôle judiciaire ultérieur, il représente simplement une perte de temps. Dépourvu de consécration législative en dehors de la France, il a été à ce jour mal reçu dans le monde, et notamment au Royaume-Uni. Une décision de la Cour Suprême d'Inde (12 août 2005) le mettant en œuvre, constitue toutefois une avancée intéressante. En France même, l'exception prévue par la loi a donné prise à une controverse (GAILLARD, Rev. Arb. 2006, n°4 p.947).

3. Article 1458 al.2 NCPC : le cas d'une convention manifestement nulle

Si la convention d'arbitrage est manifestement nulle – hypothèse à laquelle la jurisprudence assimile celle d'une convention manifestement inapplicable – la juridiction étatique retrouve sa compétence, ce, à condition que le tribunal arbitral n'ait pas encore été saisi. Ces exceptions à la compétence prioritaire de l'arbitre ont alimenté un contentieux important, récemment clarifié par une série d'arrêtés de la Cour de cassation. Le 21 février 2006 (PELLA), la Chambre commerciale souligne n'avoir pas à se prononcer ici sur l'inopposabilité de la clause d'arbitrage, écartant donc cette question controversée du débat. Elle rejoint là-dessus une position fermement défendue par la première Chambre civile, notamment dans deux arrêts récents :

- Civ1. 22 novembre 2005 souligne que le caractère habituel de la clause rend inutile le consentement exprès des destinataires et assureurs subrogés auxquels elle est opposée.

- Civ1. 28 novembre 2006 écarte tous arguments touchant à l'inopposabilité comme « impropres à établir le caractère manifestement nul ou inapplicable de la clause ».

L'exception, touchant au caractère « manifestement inapplicable » de la convention d'arbitrage alimente à son tour le contentieux. Celui-ci, portant sur le jeu de conventions liées, dont l'interdépendance affecte l'effet relatif de leurs clauses, intéresse au premier chef les transports maritimes où de tels contrats sont légion. Les leçons de la jurisprudence manquent encore ici de clarté. Ainsi dans une affaire où la clause d'arbitrage portée sur une booking-note, coexistait avec une clause de juridiction portée sur le connaissance, la Cour de cassation (civ1. 21 avril 2006) approuve le recours au juge étatique. Mais s'agissant d'une série d'accords dont seul le premier comportait la clause, civ1. 28 novembre 2006 reconnaît la compétence exclusive de la juridiction arbitrale. Civ1. 23 janvier 2007 rappelle enfin l'effet de la clause portée sur l'accord garantissant un contrat de construction navale, par lequel le demandeur prétendait n'être pas lié.

En règle générale, la tendance de la Cour de cassation à interpréter strictement l'exception de l'article 1458 al.2 témoigne de la faveur accordée au principe compétence-compétence par le droit français.

B/ Le projet de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer (Projet CNUDCI - UNCITRAL) - (P.Delebecque)

1. *Présentation générale.* Depuis 2001, un Groupe de travail, formé de représentants de près de 35 Etats composant la Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International (CNUDCI / UNCITRAL), dont Singapour, les Etats-Unis, la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde et la plupart des pays européens y compris la France, est chargé de mettre au point une nouvelle Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer. La raison de ce projet, aujourd'hui bien avancé, en raison de réunions plénières bi-annuelles à Vienne et New-York, est facile à comprendre : il tient à l'éclatement actuel du droit des transports maritimes. Règles de La Haye, Règles de La Haye-Visby, Règles de Hambourg, Code nordique, lois nationales ..., on ne sait plus à quel texte se fier : il était donc temps de s'engager dans la ré-unification du droit des transports maritimes. Le nouvel instrument, appelé à devenir la nouvelle convention internationale sur les transports maritimes, se propose de couvrir tous les aspects du contrat de transport de marchandises, en respectant, dans la mesure du possible, un équilibre entre les intérêts des armateurs et ceux des chargeurs, en cherchant aussi à moderniser le droit applicable, notamment en affirmant l'équivalence entre les documents traditionnels et les documents électroniques, et en voulant promouvoir la bonne foi dans les transactions commerciales internationales. Le texte est assez innovant. Il est multimodal, plus exactement « maritime plus », en ce sens qu'il ne se limite pas au seul transport maritime : il peut s'appliquer aux trajets terrestres précédents ou subséquents, en d'autres termes, il est « door-to-door ». Il reconnaît également aux parties la possibilité de stipuler certaines clauses

et même, dans les contrats dits de volume, de déroger à des pans entiers des dispositions prévues. Enfin, il insiste sur des questions importantes, spécialement sur l'exécution du contrat et la délivrance des marchandises.

2. *Champ d'application.* La convention est appelée à régir les transports internationaux au départ ou à destination d'un pays contractant et à couvrir la période entre la prise en charge et la livraison, pris en charge et livraison dont les modalités peuvent être définies par les parties elles-mêmes. Elle s'applique, principalement, aux opérations de ligne, en excluant les chartes parties et les « slot charters ». Dans les transports non réguliers, elle ne jouera que dans la mesure où le contrat est un contrat de transport, de surcroît couvert par un document de transport. Les connaissements de charte-partie y seront soumis, mais uniquement pour ce qui est des relations transporteur / porteur.

3. *Dérogations.* En principe, toute clause limitant ou écartant la responsabilité et/ou les obligations du transporteur ou encore du chargeur est frappée de nullité. La convention reste très largement impérative. Il est néanmoins possible de s'évader des prescriptions du texte dans les transports d'animaux vivants, dans les transports exceptionnels et, ce qui est une petite révolution, dans les contrats dits de volume, définis comme les

**= Le droit français favorise le principe de compétence-compétence
= L'ambitieux projet CNUDCI, s'il voit le jour, sera la convention du XXI^{ème} siècle
= Près de 25 % des sentences sont examinées au second degré, qui, dans environ 40 % des cas infirment le premier degré, principalement parce que de nouveaux moyens sont produits**

Communications des arbitres à ICMA XVI (suite)

contrats qui prévoient le transport d'une quantité spécifiée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période convenue. Dans ces contrats, la liberté contractuelle devient la règle dans la mesure où le contrat a été négocié ou la clause qui contient la dérogation est stipulée en caractères apparents. Ce point ne fait cependant encore l'unicité et doit encore faire l'objet de discussions.

4. *Conclusion du contrat.* Le texte porte une attention particulière aux documents de transport, quelle que soit leur nature, et s'intéresse à la situation des parties : l'expéditeur, le chargeur, la partie contrôlante d'un côté, le transporteur, la partie exécutante et la partie exécutante maritime de l'autre. Le transporteur répond du transporteur substitué, tandis que le manutentionnaire ou toute partie exécutante maritime est tenu des mêmes règles que celles qui pèsent sur le transporteur.

5. *Obligations du transporteur.* Le transporteur doit, conformément aux clauses du contrat de transport, transporter les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livrer au destinataire. Il doit aussi assurer de façon appropriée et soignée la réception, le chargement la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, le soin, le déchargement et la livraison des marchandises, étant précisé que la manutention, le chargement et le déchargement peuvent être confiés par convention au chargeur ou au destinataire, ce qui est une façon de reconnaître la validité de la clause F.I.O. Pour ce qui est la partie maritime, le transporteur doit également faire toute diligence pour assurer la navigabilité du navire au commencement et pendant le voyage. Rien n'est changé quant aux avaries communes.

6. *Obligations du chargeur.* Sans préjudice de la réglementation des marchandises dangereuses, le chargeur voit désormais ses obligations précisées. Il lui appartient de remettre les marchandises prêtes pour le transport. Il doit en même temps fournir au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises. A défaut, il engage sa responsabilité à l'égard du transporteur, cette responsabilité étant une responsabilité présumée et, pour l'heure, non limitée, ce qui, on l'imagine, est encore sérieusement discutée (quid des critères des éventuels plafonds de responsabilité ?).

7. *Responsabilité du transporteur.* Le système de responsabilité du transporteur reste très proche de celui des Règles de La Haye-Visby : présomption de responsabilité en cas de perte et d'avaries (et de retard, ce qui est nouveau) ; possibilité de renverser cette présomption par la preuve d'une « non faute » ou d'un cas excepté (dont la liste traditionnelle est maintenue, sous réserve de la faute nautique et de l'incendie non à bord) ; possibilité pour la victime de réintroduire la responsabilité du transporteur en prouvant que le dommage provient d'un cas autre que l'un de ceux que le texte énumère ou encore d'une innavigabilité du navire. La réparation est, comme toujours, limitée. Les plafonds devraient être rehaussés et seront écartés en cas de faute personnelle intentionnelle ou inexcusable du transporteur.

8. *Questions de procédure.* La victime doit adresser au transporteur, comme c'est habituel, une « notice » en cas de perte, d'avarie ou de retard. Il lui appartiendra, dans les pays de droit civil, de prouver sa qualité et son intérêt à agir, car cette question est abandonnée à la loi applicable. Elle devra aussi engager son action dans un délai « incompressible » de deux ans. Le projet de convention s'est attaché aux questions de compétence, mais avec peu de bonheur. Le texte cherche à valider les clauses de compétence dans des dispositions qui, pour l'heure, restent très confuses et dont il est prévu qu'elles ne joueront que dans la mesure où les Etats concernés décideraient de les adopter (mécanisme d'opting-in). Des dispositions, au demeurant proches de celles adoptées dans les Règles de Hambourg, ont été également prévues en matière d'arbitrage. Elles prévoient la possibilité d'organiser un arbitrage en dehors du siège convenu dans la clause, ce qui est critiquable. D'où, comme pour la compétence étatique, un mécanisme d' « opting-in ».

9. *Conclusion.* Les promoteurs du projet CNUDCI présentent ce texte comme la Convention du 21^{ème} siècle sur les transports maritimes. Le texte est donc ambitieux. Verra-t-il le jour ? Il faut l'espérer, au prix cependant de certaines conditions : assurer un meilleur équilibre entre les intérêts des chargeurs et des armateurs et régler toutes les difficultés liées à la dimension multimodale du texte.

C/ Une particularité de la Chambre arbitrale maritime de Paris (J-Y Thomas)

A Paris, selon le règlement de la Chambre Arbitrale Maritime, le seul recours contre une sentence arbitrale est en annulation devant la Cour d'Appel si les principes directeurs du procès énoncés par la loi n'ont pas été observés. Cependant les règles de la Chambre ont ouvert la porte à une revue du litige appelé « examen au second degré ». Dans ce cas, la première sentence est réduite à l'état de projet et la sentence au second degré considérée comme la seule rendue en la cause.

Un nouveau tribunal de trois membres est désigné par le comité de la Chambre, eux-ci étant choisis en fonction de leur compétence et de leur expérience. Le règlement a prévu des délais de procédure en principe raccourcis afin de ne pas retarder indûment l'issue de l'instance.

Les sentences rendues après un examen au second degré représentent près d'un quart de l'ensemble des sentences rendues par la Chambre et dans environ 40 % des cas infirment celles du premier degré. Dans une proportion significative, les sentences au premier degré ayant été infirmées l'ont été parce que de nouveaux moyens ou de nouveaux documents ont été produits au second degré.

Quatre cas de sentences infirmées au second degré ont été exposés :

- *Sentence n° 1050-* Dans un accord croisé d'affrètement d'espaces, le cas du retrait momentané d'un navire à la suite d'une avarie n'avait pas été expressément prévu. En se fondant sur les usages du commerce, la sentence au second degré a renversé celle des premiers arbitres fondée sur leur interprétation de l'intention des parties.

- *Sentence n° 1085-* A propos d'une avarie à un navire lors d'un déchargement sous charte-partie Synacomex, la sentence au premier degré avait déclaré irrecevable la demande du frêteur qui avait été entre-temps indemnisé par son assureur. Au second degré, l'assureur s'étant joint au demandeur en qualité d'intervenant volontaire, sa demande a été jugée recevable et satisfaite.

L'Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR) vient de publier une courte synthèse historique sur les armements français, téléchargeable en suivant le lien ci-dessous :

<http://www.isemar.asso.fr/syntheses/pdf/94.pdf>



M/T Abeille Liberté assistant le MSC Napoli
(Copyright MARINE NATIONALE)

"Erika"

Alors que le procès s'est ouvert le 12 février, retrouvez sur le site de "Mer et Marine", en suivant le lien ci-dessous, les photos marquantes prises, à l'époque, par le Second-Maître Mylène Le Joncour et Stéphane Marc

<http://www.meretmarine.com/diaporama.cfm?id=103851&page=3>

Communications des arbitres à ICMA XVI (suite & fin)

- *Sentence n° 1114*- Les premiers arbitres avaient jugé qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à un manutentionnaire lors d'une manœuvre au cours de laquelle une grue de bord avait été endommagée. Au second degré, le Tribunal a renversé le fardeau de la preuve en jugeant que sous conditions F.I.O. c'était à l'affrèteur de prouver que la cause de l'avarie lui était extérieure. L'affrèteur a donc été condamné mais sa responsabilité réduite de 50% en raison notamment de l'absence à bord de procédures écrites requises par le code ISM.

- *Sentence n° 1132*- Au terme de nombreuses péripéties, la cargaison de riz destinée à Madagascar avait été vendue par les armateurs du navire et déchargée en Somalie. Les assureurs subrogés et les destinataires demandaient la condamnation de l'armateur. Faute d'une charte-partie signée par les parties et de documents prouvant la réalité de la transaction, les premiers arbitres avaient déclaré la demande irrecevable. Au second degré, les demanderesses produisirent la récapitulation d'affrètement qui permit au Tribunal arbitral de se déclarer compétent et de condamner l'armateur.

Nouvelles du large : revue de presse

Le Marin 2-2-07 Origine des marins - Plus d'un marin sur trois est philippin selon une étude américaine fondée sur la nationalité des équipages ayant touché les principaux ports américains.

Mer & Marine 20-2-07 Brittany Ferries orpheline de son fondateur. Alexis Gourvenec s'est éteint lundi matin 19 février à Morlaix, à l'âge de 71 ans, des suites d'une grave maladie.

Figaro 24-2-07 La fonte des glaces ouvre de nouvelles routes maritimes - L'augmentation des températures permettra aux plus gros bateaux de relier l'Europe et l'Asie, sans passer par les canaux de Suez ou de Panama, en utilisant la route du Nord-Ouest entre l'Arctique et le Canada, ou la route du Nord-Est.

Lloyd's List 28-2-07 Dans l'affaire "Front Comor", la Chambre des Lords renvoie la question de l'anti-suit injunction devant la CJE.

AFP 2-3-07 Accord pour la surveillance maritime des eaux européennes par satellite pour permettre de "détecter des déversements d'hydrocarbures au moyen d'images radar fournies par des satellites", alertant "les Etats côtiers de l'Union européenne et l'EMSA dans un délai de trente minutes à compter de l'acquisition des images", selon l'ASE.

TradeWinds 6-3-07 Selon l'IUMI les pertes totales de navire ont été divisées par 2 depuis 2000, mais les dommages aux navires ont bondi de 200% dans la même période.

La Provence 7-3-07 Les armateurs marseillais dopent la marine marchande - La place portuaire rassemble dix entreprises qui se développent, dont le n°3 mondial du transport maritime par conteneurs.

TradeWinds 9-3-07 Rassemblés à Londres, les assureurs et les sauveteurs s'interrogent sur les défis difficiles à imaginer représentés par le sauvetage des méga porte-conteneurs (+12,000 TEU) et paquebots (+5,000 pax).

Changing Course 3-07 Selon Clarksons, en 2006, 2,6 milliards de tonnes de vrac sec et autant de vrac liquide furent transportées. Les flottes respectives étant voisines en taille 365 mio de tonnes de port en lourd pour les pétroliers contre 368 pour les vraquiers.

Lloyd's List 28-3-07 L'arbitrage coûteux à Londres mérite-t-il sa popularité si la qualité n'est pas garantie ?

Shipping Gazette 28-3-07 Les officiers navigants quittent de plus en plus la navigation craignant les répercussions judiciaires en cas d'accident, même s'ils ont fait l'impossible pour l'éviter.

Le Marin 30-3-07 Changement de têtes à Armateurs de France - L'Assemblée Générale du 3 avril prochain devrait élire Eudes Riblier (SeaFrance) à la tête d'AdF et entériner l'arrivée d'Anne-Sophie Olivier-Avé comme déléguée générale en remplacement d'Anne Barthe.

Newsletter Groupama Tr. 3-07 La profession d'expert maritime libéral n'étant pas réglementée en France et les professionnels du maritime ayant constaté un déficit de qualification de certains experts maritimes, l'ENMM et l'Université du Havre ont créé une formation d'expert maritime délivrant un diplôme d'université de niveau bac +5.

Seaways 4-07 La Directive « Ship-source pollution » entrée en vigueur le 1-4-2007, introduit des sanctions pénales pour ceux reconnus coupables de pollutions volontaires ou accidentelles. La directive est très vivement contestée par les organisations professionnelles jusque devant le CEJ, notamment parce que le concept de « sérieuses négligences » n'est pas défini dans le texte, laissant ainsi la porte ouverte à toutes les interprétations.

Fairplay 3-4-07 La Grèce a fermement rejeté l'idée de J. Barrot de représentation commune des pays de l'UE à l'OMI.

Le Marin 6-4-07 Le paquet "Erika 3" adopté par le Parlement européen. Il a 3 volets principaux : (i) renforcement de l'autorité de l'Etat du pavillon en obligeant les navires inscrits sur leurs registres nationaux à respecter les règles internationales (ii) arriver, à terme, à faire contrôler par les ports de l'UE, 100% des navires y escalant (iii) établir des procédures d'accès aux lieux de refuge pour les navires en détresse.

Arbitrage et expertise

Commandant Georges Figuière, arbitre maritime
en collaboration avec Christian de Chassy, arbitre maritime honoraire
et Maître Guillaume Brajeux, avocat à la Cour

INTRODUCTION

L'arbitrage a toujours voulu se démarquer de la procédure de droit commun en soulignant son caractère technique et spécialisé par opposition aux tribunaux d'ordre étatique. Il peut donc sembler singulier de vouloir avoir recourir à l'expertise à l'occasion d'une procédure d'arbitrage. Cependant, un certain nombre de situations d'arbitrage imposent d'avoir recours aux experts.

A – QUELLE EXPERTISE POUR QUEL ARBITRAGE ?

La plupart du temps les arbitres sont experts dans le domaine objet du litige qui leur est soumis. C'est bien là l'une des raisons pour lesquelles les parties choisissent de recourir à l'arbitrage pour trancher leur différend.

Il arrive cependant que, bien qu'étant eux-mêmes praticiens du commerce maritime, les arbitres éprouvent le besoin de solliciter un avis éclairé sur un ou des points particuliers du dossier, voire d'ordonner un complément d'investigation. C'est bien dans ce cas précis que la décision de désigner un expert sera prise.

Le choix de l'expert sera délicat. Il devra d'abord être très compétent dans le domaine du litige. Il devra être indépendant et posséder une solide expérience de l'expertise, de l'organisation de débats et observer le principe du contradictoire.

On voit donc que la désignation d'un expert par le tribunal arbitral présente de nombreux points communs avec la nomination d'un expert judiciaire dans la procédure de droit commun. Dans un cas comme dans l'autre la nomination de l'expert ne sera parfaite que lorsqu'il aura accepté la mission qui lui est confiée et qu'il n'aura pas été récusé par l'une des parties à l'expertise.

Sous l'empire de la « Common Law », l'expert sera traité et considéré comme un autre témoin, même s'il s'agit d'un « expert witness », dont le rôle consistera à donner un avis éclairé sur un sujet technique ou scientifique. L'« expert witness » pourra être entendu sur requête du tribunal ou bien encore à la demande de l'une des parties. Chacune des parties pourra produire son propre « witness ».

Au Royaume Uni, la « High Court » et les Cours d'Appel (« Courts of Appeal ») peuvent désigner des assesseurs pour assister les magistrats dans leur tâche. Ce pouvoir discrétionnaire est très rarement utilisé par ces juridictions, sauf pour les cas relevant de la pratique de la navigation ou « Admiralty Cases » pour lesquels il est de règle que le juge soit assisté par des assesseurs, les « Elder Brethren of Trinity House » (ou « special masters »)*

Dans un cas comme dans l'autre, le rôle de l'expert, aussi important qu'il puisse être, sera limité à la délivrance d'un simple avis concernant généralement un point d'ordre technique, scientifique, médical ou bien encore réglementaire.

En tout état de cause, l'expert n'aura pas à connaître de l'ensemble du dossier, et selon la nature de son intervention pourra être dispensé de requérir la présence des parties aux opérations d'expertise, mais il devra répondre aux questions précises qui lui seront posées par les arbitres et, si la procédure choisie est celle de la « Common Law », par les conseils des parties.

Les arbitres devront s'assurer que le rapport de l'expert, accompagné de ses annexes, a été communiqué à toutes les parties, en offrant à celles-ci un délai suffisant pour l'examiner et s'exprimer à son sujet.

Quel que soit le système juridique dans lequel on se situe, « Civil Law » ou bien « Common Law » les rôles de l'arbitre et celui de l'expert seront bien distincts.

L'expert	L'arbitre
Ne tranche pas, il donne son avis	Tranche et juge
Peut ne pas convoquer les parties à toutes les étapes de l'expertise	Doit toujours respecter la règle du contradictoire, il ne peut mener son arbitrage sans le concours des parties
N'a pas de règle particulière à respecter pour donner son avis. Il se doit de respecter la vérité et la rigueur scientifique	Doit toujours juger en respectant la règle de droit que les parties ou les textes applicables lui ont imposés, à moins d'avoir été désigné pour statuer en amiable compositeur

B – QUAND DOIT ON DECIDER DE RECOURIR A L'EXPERTISE ?

Deux cas peuvent se présenter :

(i) Le recours à l'expertise, si celui s'avérait nécessaire, a été prévu par le compromis.

(ii) En cours d'arbitrage, les parties et les arbitres décident, après en avoir débattu, de recourir à l'expertise. Tant la mission de l'expert que le choix de celui-ci sera arrêté au cours d'un débat contradictoire.

Quid si la convention d'arbitrage est muette quant au recours à l'expertise, et qu'en cours d'arbitrage les parties voudraient recourir à cette mesure, alors que les arbitres ne le souhaiteraient pas ?

* « TRINITY HOUSE » principale organisation de certification des pilotes et aussi en charge de la supervision des phares et balises d'Angleterre, du Pays de Galles, des Iles Anglo-Normandes, de Gibraltar ainsi que des marques de navigation installées et entretenues par les autorités locales.

Arbitrage et expertise (suite et fin)

Certains auteurs soutiennent que les parties peuvent imposer une mesure d'expertise aux arbitres, d'autres disent au contraire que les arbitres ne sont jamais tenus d'accepter le principe d'une expertise qu'ils ne souhaitent pas.

Dans un arrêt du 13 mai 1980 (aff. Airintergulf c/Secca) la Cour d'Appel de Paris a décidé que lorsque l'arbitre dispose d'éléments suffisants pour fonder sa conviction, il n'est pas obligé de recourir à une expertise et « que son refus d'ordonner en pareil cas la mesure d'instruction sollicitée par une partie ne saurait constituer une atteinte aux droits de la défense ».

Certaines conventions d'arbitrage écartent le recours à l'expertise, précisant même que les arbitres devront élucider, sans concours extérieur, tous les problèmes techniques qui pourraient se présenter au cours de la procédure ; cette interdiction ne semble pas être souhaitable. Au contraire, il est bien préférable d'inclure dans le compromis la possibilité pour les arbitres de recourir à l'expertise sans que cela ne devienne jamais une obligation. Il serait en effet choquant, sur le plan des principes, que les parties puissent imposer une mesure d'instruction à leurs juges !

C – QUID DE L'UTILISATION DES EXPERTISES PREEXISTANTES ?

Les parties produisent les rapports d'expertises amiables, contradictoires ou non, voire judiciaires. Que l'arbitrage se déroule sous l'empire de la « Civil Law » ou de la « Common Law », le traitement réservé à ces rapports d'expertise sera sensiblement le même. Ces documents seront considérés comme de simples sources d'information contribuant à la réflexion. Les arbitres ne sont pas liés par la conclusion des auteurs de ces rapports, fussent-ils judiciaires !

Le 24 mai 1991, dans le cadre de la Chambre arbitrale maritime de Paris, une sentence « Chezine » indique avoir été rendue après qu'aient été étudiés les rapports de l'Expert des chargeurs, des affréteurs, du P&I et enfin le rapport déposé par l'expert judiciaire. Les conclusions du rapport d'expertise judiciaire ont été retenues *car elles confirmaient celles des autres experts.*

D – PROCEDURE DE DESIGNATION DE L'EXPERT PAR LES ARBITRES

1/ L'expert sera nommé par un document signé par toutes les parties et chacun des arbitres. Le plus souvent la désignation de l'expert et la définition de sa mission feront l'objet d'une sentence « avant dire droit » notifiée à chacune des parties conformément à la procédure retenue.

Quelle qu'ait été la procédure choisie, il incombera aux arbitres de définir la mission de l'expert avec une extrême précision, sans le brider inconsidérément, et en veillant à ne pas lui déléguer ne fût-ce qu'une infime partie de leur mission « juridictionnelle ». Si cela s'avérait nécessaire à l'accomplissement de sa mission, l'expert devra en solliciter une extension au tribunal arbitral. L'expert ne devra jamais se prononcer sur la responsabilité des parties, même sur un point particulier du différend. Le non-respect de cette obligation pourrait entraîner une annulation de la procédure, voire de la sentence.

A titre d'exemple, le 2 novembre 1984, dans le cadre de la Chambre arbitrale maritime de Paris, a été rendue une sentence (« Douce France III ») qui faisait référence à une précédente sentence avant dire droit du 28 juin 1984 par laquelle un expert avait été désigné avec une mission large mais très précise.

2/ Le deuxième point très important est celui du choix de l'expert. Les arbitres devront appliquer les mêmes critères que ceux retenus par les Tribunaux de l'or-

dre judiciaire. En bref l'expert proposé aux parties devra être compétent dans la matière du litige soumis à leur jugement, indépendant, et sauf cas particulier, être rompu à la conduite d'une expertise.

Tout comme l'arbitre, l'expert peut être récusé. En l'absence de texte spécifique, il est d'usage d'appliquer les dispositions de l'article 234 du nouveau code de procédure civile qui dit que les experts peuvent être récusés pour les mêmes raisons que les juges. La procédure en récusation d'expert devrait normalement être portée devant le Tribunal arbitral qui décidera d'accueillir ou rejeter la demande de récusation en prononçant une sentence « avant dire droit ».

E - EXECUTION DE LA MISSION D'EXPERTISE

L'expert, après avoir accepté sa mission, devra informer les arbitres et les parties de l'agenda de ses opérations. Il devra conduire ses opérations dans le strict respect de sa mission, dans le seul but d'éclairer le tribunal en toute conscience, indépendance, clarté et objectivité. On saisit qu'il s'interdira de laisser percer sa préférence pour l'une ou l'autre des thèses soutenues par les parties.

Si en cours d'expertise, l'expert jugeait sa mission trop restrictive pour explorer une piste qu'il estime indispensable à l'instruction du dossier, il devra en informer le tribunal et solliciter une extension de sa mission.

L'expert devra toujours respecter le principe du contradictoire, sauf pour des expertises à caractère scientifique, telles qu'analyses métallurgiques ou chimiques. La cour d'Appel de Paris a rendu le 25 mars 1997 un arrêt confirmé par la Cour de cassation qui soutenait que : « Dans un tel cas, les principes de justice naturelle n'ont pas été transgressés, dans la mesure où il a été donné aux parties la possibilité de commenter les résultats d'une telle expertise et en particulier le rapport communiqué à l'arbitre par l'Expert qu'il avait désigné ».

L'expert devra en effet veiller à recueillir les observations des parties si sa mission le rend nécessaire.

F –POIDS DE L'OPINION de L'EXPERT - MODALITE DE LA COMMUNICATION DE SES CONCLUSIONS

Le poids des conclusions de l'expert dépendra, cela va de soi, de la qualité de son travail, de sa compétence, de son impartialité, et bien sûr de sa réputation. Autant de qualités, que les arbitres, en raison de leurs activités professionnelles, seront mieux à même d'apprécier qu'un juge professionnel.

Dans le cas d'un arbitrage conduit sous l'empire de la « Civil Law », l'expert déposera son rapport avant la date prévue pour l'audience, le tribunal pourra lui demander d'assister aux débats, voire même de répondre aux questions que pourraient lui poser les parties. Généralement il lui suffira de déposer son rapport qui sera soumis aux parties.

Sous l'empire de la « Common law » (en application des règles du « Chartered Institute of Arbitrators ») l'expert rendra compte soit oralement, soit par écrit de sa mission, et sauf disposition contraire de la convention d'arbitrage, il assistera à l'audience pour se soumettre au rituel de l'interrogatoire et du contre-interrogatoire des conseils des parties, les « leading questions » étant interdites.

CONCLUSION

Les arbitres appelés à juger des litiges relevant de leurs propres spécialités professionnelles ne feront que très exceptionnellement appel à des experts ; il est cependant indispensable qu'ils puissent avoir recours à eux quand les circonstances l'exigent.



G/T Excalibur

L'élection présidentielle et la mer

A l'initiative de l'Institut Français de la Mer et du Cluster Maritime Français, Nicolas Sarkozy, Marie-Ségolène Royal et François Bayrou ont précisé leurs positions respectives sur les principaux thèmes liés aux questions touchant à la mer.

La synthèse des réponses peut se consulter en suivant ce lien : <http://www.cluster-maritime.fr/pdf/presidentielles.pdf>

Les réponses plus détaillées se consultent ici : <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2007/reponsecandidat-v3.pdf>



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

Gazette de la
Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Rejoignez-nous sur
notre site Web !

www.arbitrage-maritime.org

L'actualité de la Chambre

Le 16ème Congrès International des Arbitres Maritimes (ICMA XVI) s'est tenu à Singapour du 26 février au 2 mars 2007.

L'organisation de ce congrès dans une imposante tour du centre de la City et la réception des délégués par les différentes associations d'arbitrage de Singapour furent impeccables, en dépit d'une pluie diluvienne qui a un peu gâché la journée consacrée au tourisme.

23 pays étaient représentés par 166 délégués. Les principales délégations furent celles de Singapour (51), UK (23), Chine (20), USA (14) et Allemagne (13).

La France était représentée par 6 participants dont 5 arbitres de la Chambre.

D'intéressants sujets ont été exposés et débattus parmi lesquels : revue de l'Arbitration Act de 1996, pratique et procédures d'arbitrage dans les différents centres, arbitrage et tribunaux étatiques, cas spécifiques concernant des conditions de chartes-parties, travaux préparatoires à la Convention UNCITRAL sur le transport par mer, etc...

Trois arbitres de la Chambre sont intervenus dans ces exposés (voir l'article juridique de cette Gazette).

Le prochain congrès ICMA XVII se tiendra à Hambourg du 5 au 9 octobre 2009.

Dans le cadre de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM), le Président François ARRADON a proposé une communication, le 22 mars 2007, sur le thème : "L'arbitrage maritime en France : le point de vue du praticien".

Il a particulièrement insisté sur le caractère international de la plupart des litiges portés devant la Chambre, et la grande liberté que le législateur français a donné aux arbitres pour motiver leur sentence et organiser la procédure de l'instance arbitrale.

Cette intéressante communication peut être lue et téléchargée à la rubrique "Miscellanées" du site de la Chambre.

La réunion du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale de la Chambre se tiendra le mercredi 13 juin 2007.

A cette occasion, le Conseil proposera une modification des Statuts tendant à renforcer la composition du Comité de la Chambre.

Il a été en effet jugé nécessaire d'élargir le Comité par la désignation de deux membres suppléants supplémentaires. Cette modification a pour but d'équilibrer les spécialités des différents membres appelés à examiner les sentences, notamment lorsque les membres titulaires en sont empêchés.

La réunion du Conseil et de l'Assemblée sera suivie dans la soirée par le traditionnel dîner des arbitres au Yacht Club de France.

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.