

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 24 - Hiver 2010 / 2011

● Editorial
Philippe Delebecque
Page 1

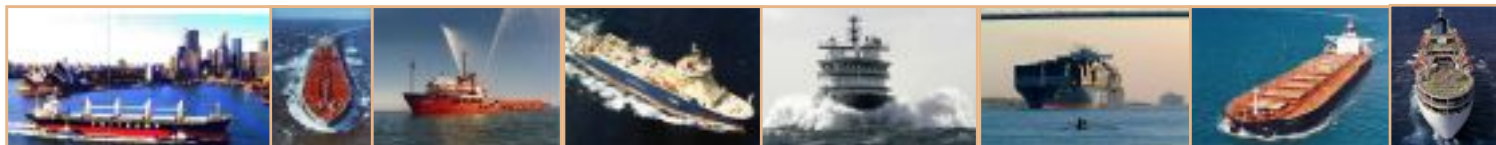
● L'Identification du
transporteur
Pages 2 - 3 - 4 - 5

● Marchés maritimes
Bilan 2010
Liz Shuker
Pages 6 - 7

● La dématérialisation
documentaire
maritime
Philippe Garo
Pages 8 - 9

● Passage du Nord-Est
Page 10

● Revue de presse
Page 11



"Qui rogat non errat"

Editorial

par P. Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

L'année 2011 s'ouvre sur l'entrée en vigueur de deux séries de textes que les arbitres maritimes auront certainement, à des degrés divers, l'occasion de mettre à l'épreuve. Ce sont d'abord les Incoterms dans leur version 2010, appelée à se substituer à la version 2000. Il faudra ainsi éviter de se perdre, car depuis 1936 les formules se succèdent, si bien que les Incoterms ne constituent plus de véritables usages du commerce international : ce sont plus exactement des modèles de contrats qu'il appartient aux praticiens de choisir en fonction de leurs intérêts. Les Incoterms 2010 ne sont plus présentés par famille, mais par mode de transport. Désormais, quatre formules (FAS, FOB - au demeurant modernisée, la référence au passage du bastingage étant supprimée, les frais et risques pesant sur le vendeur jusqu'au chargement à bord du navire -, CFR et CIF) ont vocation à couvrir les ventes maritimes. Elles s'appliquent dans la perspective de transports de vrac sec ou liquide ainsi que du transport de marchandises diverses non conteneurisées. Le terme « *connaissance maritime* » disparaît au profit de l'expression « *document de transport* », ce qui répond aux préoccupations des professionnels et s'inscrit dans le prolongement des innovations portées par les Règles de Rotterdam. Pour les autres modes de transport, dont le transport maritime conteneurisé ou le transport multimodal, sept autres Incoterms sont suggérés : Ex Works (lieu désigné), Franco Transporteur (lieu de livraison désigné), Port payé jusqu'à (lieu de destination désigné), Port payé, assurance comprise jusqu'à (Lieu de destination désigné), Rendu au terminal (précisé au lieu

de destination), Rendu au lieu de destination (précisé) et Rendu droits acquittés en un lieu précisé.

C'est ensuite, pour ce qui est du droit français, le code des transports, issu d'une ordonnance du 28 octobre 2010 d'essence publiciste et technocratique, auquel il faudra se référer. Les diverses lois de 1966, 1967 et 1969 (les « *lois Rodière* »), ainsi que les dispositions des codes existants (code disciplinaire et pénal de la marine marchande, code du travail maritime, codes des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, code des ports, ...) et des nombreuses lois éparses



du monde de la mer (sur les titres de navigation maritime, sur la pollution marine, sur le RIF, ...) sont aujourd'hui codifiées (art. L. 5000-1 s. à L. 5795-15). Tous les textes maritimes (de valeur législative pour le moment) ont été ainsi rassemblés, en principe à droit constant, ce qui est, il faut en convenir, très utile. Il faudra cependant s'habituer au plan adopté, les régimes de responsabilité étant, notamment, présentés avant que l'on connaisse le statut de l'armateur et les ventes maritimes étant considérées comme des « *contrats relatifs à l'exploitation du navire* ». Il est aussi permis de se demander pourquoi le législateur a jugé nécessaire de maintenir des

dispositions désuètes – c'est le cas en matière d'assistance où la Convention de 1989 est superbement ignorée ou encore en ce qui concerne les avaries communes où les évolutions récentes ne sont pas prises en compte (cf. « *la dépense ou le sacrifice non raisonnablement effectué ou encouru* ») – ou difficiles à articuler avec les exigences du droit commun (il n'est pas certain que l'on puisse dire en même temps que l'armateur répond de ses préposés maritimes dans les termes du droit commun (art. L. 5412-1) et que le capitaine répond de ses fautes (art. L. 5412-2), alors précisément que le droit commun prévoit des larges immunités en faveur des préposés ; voir encore, pour une difficulté concernant les pilotes, art. L. 5341-14), tout en abrogeant d'autres (Loi 1966, art 16). Quant à la définition donnée du navire qui se veut de portée générale (art. L. 5000-2, renvoyant à « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* »), elle n'est pas spécialement convaincante. Les nouvelles règles (art. L. 5241-6) sur l'immobilisation des navires présentant un « *risque manifeste pour la sécurité ou la santé des passagers et de l'équipage, pour les autres navires ou pour l'environnement marin* » le sont davantage, mais supposent, une fois encore, une réelle mise à l'épreuve par les professionnels du monde maritime. Seule l'expérience permet de mesurer les qualités et les défauts des textes, sans doute parce qu'elle fonde toute connaissance.



Verbatim : «La *Chambre Arbitrale Maritime de Paris* est une alternative pratique, rapide, discrète et moins coûteuse à l'instance judiciaire ; C'est une « justice privée » dûment régie par le Code de procédure civile. Les professionnels du maritime et du fluvial sont jugés par leurs pairs; La Chambre se doit de maintenir cet esprit»
M.Leparquier, Secrétaire Général



Photo STX Europe
« Allure of the Seas »
Le plus gros paquebot du monde

361 mètres de long et 66 mètres de large, l'Allure of the Seas de Royal Caribbean livré fin octobre 2010 à Turku (Finlande) par les chantiers navals STX peut accueillir 6.360 passagers sur ses 16 ponts avec ses 2.100 membres d'équipage de 65 nationalités.

Son tonnage équivaut à cinq « Titanic ». A sa sortie de chantier, le navire a du passer, en rétractant de sept mètres ses cheminées spécialement conçues à cet effet, sous le pont danois de Storebaelt, un des plus grands ponts suspendus du monde.

Attention à votre clause d'arbitrage Vérifiez sa rédaction

La clause d'arbitrage
ou
le compromis d'arbitrage
doivent mentionner :
**la Chambre Arbitrale
Maritime de Paris
&
son règlement**
[Exemple en français ici](#)
[Exemple en anglais ici](#)

“Deep Water Horizon”
BP a publié début septembre 2010 son rapport interne sur l'accident survenu dans le Golfe du Mexique le 20 avril :
<http://tinyurl.com/2febyke>
Le dossier remarquable du New-York Times du 25 décembre :
<http://tinyurl.com/3a7n2jn>
En raison d'un impératif éditorial, notre article sera publié dans une prochaine Gazette

Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie

La *Chambre Arbitrale Maritime de Paris* a invité les avocats maritimes et les arbitres de la Chambre, le 18 novembre 2010, à bord de la péniche du « Cercle de la mer » au pied de la Tour Eiffel, à une réunion débat sur le thème « Identification du transporteur » sur les connaissements de Charte-Partie. Les quelques 80 personnes présentes ont pu débattre sur ce sujet après avoir écouté les exposés de Messrs **Philippe Delebecque** et **Jean-Yves Thomas**, tous deux arbitres maritimes. Un cocktail était ensuite offert par la Chambre à ses invités. Nous reproduisons ci dessous les interventions des deux arbitres et un résumé du débat qui a suivi.

Intervention de M.Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Notre réunion est l'occasion d'évoquer la « jurisprudence » de la CAMP sur une question importante et quelque peu controversée : l'identification du transporteur. On peut assurément parler de « jurisprudence arbitrale ». Celle-ci, a-t-on récemment écrit (cf. J.M. Jacquet, Avons-nous besoin de jurisprudence arbitrale ? Rev. arb. 2010, 445), dépend de la proximité que les arbitres peuvent avoir avec les règles qu'ils doivent appliquer au fond du litige. C'est précisément la situation de la CAMP qui est une chambre de professionnels du monde maritime.

Ce sont les armateurs, les assureurs, les courtiers, les chargeurs, les experts, les navigateurs d'hier et d'aujourd'hui et quelques juristes maritimes qui la composent et l'animent. Des sentences rendues se dégagent certainement une jurisprudence, à telle enseigne que, par exemple, les difficultés d'interprétation des surestaries ne se posent pratiquement plus : la plupart d'entre elles ont été réglées par les arbitres de la Chambre dans des décisions que les praticiens connaissent et apprécient. Depuis quelque temps de nouvelles questions se posent notamment sur les garanties attachées aux contrats de construction de navires de grande plaisance, sur les clauses dites de « *hardship* » stipulées dans les affrètements de longue durée ou encore sur la faculté de rompre d'une manière anticipée tel ou tel contrat maritime. Certains contentieux étant en cours, il faut s'abstenir d'en parler, la jurisprudence étant ici en cours d'élaboration. Contentons-nous, dans ces conditions, d'évoquer le thème, classique, mais récurrent, de l'identification du transporteur, spécialement lorsqu'un connaissement « *to be used with a charter party* » est émis, ne comporte pas d'en-tête et se trouve, le plus souvent, signé par un intermédiaire déclarant intervenir « *as agent only* ».

La jurisprudence étatique décide alors que le propriétaire du navire est le transporteur (Cass. com. 21 juill. 1987, « *Vomar* », DMF 1987, 573), ce qui permet au tiers porteur qui n'a pas connaissance de la charte et de ses données d'avoir un interlocuteur et de ne pas être privé de tout recours, quitte pour le propriétaire à exercer son propre recours dans le cadre de la C/P qui le lie. Cette solution a le mérite de la prévisibilité. Elle est, au demeurant, retenue par la communauté maritime internationale : les Règles de Rotterdam prévoient en effet (art. 37.2) que si les termes du contrat ne permettent pas d'identifier le transporteur conformément aux exigences de la convention internationale (art. 36.2), mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, « *le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur* ». Il reste que cette présomption est simple et peut être renversée, aussi bien en cas d'affrètement coque-nue que dans le cadre d'un affrètement à temps. En d'autres termes, si la jurisprudence « *Vomar* » sert de référence, elle ne doit pas être appliquée systématiquement. Les éléments de fait peuvent conduire à renverser la présomption qui pèse sur le propriétaire. C'est cette solution qu'il faut avoir à l'esprit, même si sa mise en musique ne va pas de soi. Ce sont précisément ces nuances dans lesquelles les arbitres peuvent (doivent ?) entrer, comme Jean-Yves Thomas va le démontrer.



INCOTERMS® 2010

Les nouveaux Incoterms® 2010 entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2011

La Chambre Internationale de Commerce (ICC) qui gère les règles du commerce international a révisé en les simplifiant les Incoterms® dont la dernière version datait de l'an 2000.

Les Incoterms sont une sorte « d'espéranto commercial » qui permet à des acheteurs et vendeurs appartenant à des environnements juridiques et culturels très différents de commercer avec une relative sécurité (JMM 8 oct. 2010) :

<http://petitsliens.com/5532> & <http://www.iccwbo.org/incoterms/>

Code des transports

Le secrétaire d'État chargé des
Transports

a présenté en conseil des ministres
une ordonnance relative
à la partie législative du
Code des transports.

Cette ordonnance, prise sur le fondement de la loi du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures, crée un nouveau code, le Code des transports, qui se substituera à des dispositions aujourd'hui éparpillées entre plusieurs codes spécialisés (le code du travail maritime, le code des pensions de retraite des marins français, le code de l'aviation civile et le code des ports maritimes) et lois isolées. Cette codification, qui intervient dans un contexte marqué par les évolutions européennes, permet ainsi d'ordonner et de structurer des législations diverses. Par ailleurs, des dispositions parfois obsolètes ont fait l'objet d'une abrogation ou d'une mise à jour. Aboutissement d'un projet engagé il y a plus d'une dizaine d'années, le Code des transports, qui comporte six parties et plus de 2200 articles, permettra de faciliter l'accès à une législation qui concerne un grand nombre de professionnels et d'usagers.

Rapport au Pdt de la République :

<http://tinyurl.com/334lpzb>

Ordonnance :

<http://tinyurl.com/3ybl4b2>



"L'identification du transporteur"

Le Président Delebecque

et M. J-Y Thomas

Verbatim : "La **Chambre Arbitrale Maritime de Paris** organise les procédures d'arbitrage de litiges issus de contrats liés au transport maritime et aux événements de mer, lorsque les parties en ont décidé ainsi dans une clause compromissoire ou un compromis d'arbitrage; La Chambre permet le règlement des contentieux par des professionnels du monde maritime rapidement et au moindre coût." **P.Raymond, Vice-Président**

Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie

Exposé de **M.Jean-Yves THOMAS**

Arbitre maritime

Dans les litiges qui sont soumis aux arbitres de la Chambre Arbitrale Maritime, les demandes sont assez fréquemment dirigées contre le transporteur maritime. L'identification de celui-ci peut se poser lorsque le fréteur au voyage est affréteur à temps du navire, et qu'il n'en est donc pas l'armateur. L'identification du transporteur peut également être en question lorsque le vendeur C.A.F. de la cargaison est en même temps l'affréteur à temps.

Le point de vue ici exposé n'est pas celui du juriste, mais celui d'un arbitre praticien de l'affrètement et du transport maritime. Sans vouloir les opposer, car elles se complètent et fort heureusement, il faut constater que l'approche du juriste et celle du praticien sont différentes, l'un se référera d'abord au droit en vigueur et l'autre à sa pratique professionnelle. Or, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris est une organisation professionnelle et il est essentiel que le juridisme ne l'emporte pas sur la réalité des relations commerciales.

A propos de la rédaction du connaissement de charte-partie, il y a d'abord un point qui mérite d'être souligné et qui n'est peut-être pas assez précisé dans les divers commentaires que l'on peut lire ici ou là où il est souvent écrit que le connaissement est délivré par le capitaine ; dans la vie réelle, ce n'est pratiquement jamais le cas. Au mieux, on lui demandera de le signer mais les mentions qui y figurent se font rarement sous sa dictée, la seule chose qu'on lui demandera de vérifier c'est la quantité, en tonnes ou en unités de colisage ; il pourra éventuellement y inscrire des réserves mais il en sera souvent dissuadé quand cela peut remettre en cause le crédit documentaire. En outre, la charte-partie prévoira fréquemment que la signature des connaissements pourra ou devra être déléguée à l'agent consignataire.

On répondra que cela importe peu si le connaissement est en fait établi par l'agent qui, en principe, est le mandataire de l'armateur. Ceci n'est qu'en partie vrai. A l'inverse de ce qui existe dans la ligne régulière où l'armateur opérateur a un contrôle complet sur son agent, dans le domaine de l'affrètement, c'est n'est pas le cas le plus fréquent. Déjà, lorsqu'il y a affrètement au voyage, et c'est une évolution qui aura été constante tout au long des quarante dernières années, l'agent du navire, payé par l'armateur, est le plus souvent désigné par l'affréteur.

Bien évidemment lorsque le navire est affrété à temps par le vendeur C.A.F. de la cargaison, ce dernier qui porte la double casquette de vendeur et de transporteur en charge de la gestion commerciale nommera et paiera l'agent.

Il en découle, tout naturellement, pour ce qui concerne les opérations commerciales, que l'agent considérera que son véritable client est non pas l'armateur qui le paie mais l'affréteur qui l'a désigné - et à plus forte raison quand le vendeur a affrété à temps le navire - qu'en conséquence, il en suivra les instructions lorsqu'il s'agira de rédiger la documentation, notamment d'inscrire ou non sur les connaissements le nom du transporteur. Encore faut-il, lorsque le nom d'un transporteur y figure, qu'il s'agisse bien du transporteur réel car certains affréteurs à temps s'autorisent en effet à faire mentionner l'armateur comme transporteur lorsque la charte-partie à temps prévoit qu'ils peuvent demander au capitaine de déléguer à l'agent la signature des connaissements ; on a pu le constater dans une affaire récente soumise à la Chambre.

On se trouve alors dans la situation pour le moins paradoxale, d'un connaissement de charte-partie où deux des parties principales au contrat, d'un côté le transporteur ou supposé tel, et de l'autre côté le destinataire n'ont pas eu leur mot à dire sur la rédaction du document qui les lie.

C'est souvent pour des raisons de commodité ou pour préserver les relations commerciales entre le réceptionnaire et le vendeur que l'armateur propriétaire se retrouve en position de défendeur, en particulier parce qu'il est souvent relativement facile de pratiquer une saisie conservatoire du navire afin d'obtenir une garantie de son P and I Club. On peut remarquer à ce propos que l'affréteur à temps est lui aussi normalement assuré en responsabilité, le plus souvent par affiliation à un P and I Club, et qu'il est toujours possible de saisir les soutes du navire qui lui appartiennent et d'obtenir de la même manière une garantie de son assurance.

Quand il s'agit d'un affrètement au voyage, le connaissement généralement utilisé, le « *congenbil* », mentionnera rarement le nom du transporteur qui sera en principe le fréteur au voyage. Si des dommages sont constatés à la délivrance de la marchandise, le tiers porteur du connaissement, qui n'est pas informé de l'éventuelle succession des affrètements et des sous-affrètements du navire, s'adressera naturellement à l'armateur propriétaire, quitte pour ce dernier à appeler en garantie son affréteur. La jurisprudence VOMAR de la Cour de cassation du 21 juillet 1987 trouve alors tout à fait logiquement son application. **Suite page 4.**



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://tinyurl.com/qon9ch>

La politique maritime de la France

Aux 6^{ème} assises de l'Economie de la Mer et du Littoral à Toulon le 30 novembre 2010.

La ministre,

Mme Kosciusko-Morizet :

<http://petitsliens.com/6000>

Le Cluster Maritime Club,

M. Francis Vallat :

<http://petitsliens.com/6009>

La Commission européenne a engagé fin août 2010 une enquête portant sur les règles de concurrence des P & I clubs et du pool, The International Group. Les conclusions pourraient impliquer de grands changements au niveau de l'assurance responsabilité dans le transport maritime :

<http://tinyurl.com/33kl2v6>

Le pool : <http://www.igpandi.org/>

La brochure 2010-2011 du Cluster Maritime Français est parue

<http://petitsliens.com/6246>



Le « general cargo » sur les navires porte-conteneurs

Il existe plusieurs raisons pour lesquelles les opérateurs de navires porte-conteneurs veulent accepter de charger à bord de leurs navires spécialisés des marchandises non conteneurisées.

Le Standard Club de Londres apporte, dans son étude publiée en août 2010, des réponses aux questions liées au transport à bord de navires porte-conteneurs de « marchandises diverses » tels que les tubes, plaques, bobines, pâtes à papier et autres « project cargo ».

<http://tinyurl.com/2vaj6vu>

Identification du transporteur maritime - Suite de la page 3.

Mais qu'en est-il lorsque le tiers porteur a connaissance de l'identité de l'affréteur à temps notamment lorsque sa demande est portée à l'encontre à la fois du fréteur, affréteur à temps du navire, et de l'armateur propriétaire ? En un tel cas, dans une sentence de la Chambre du 15 juin 2000, un arbitre unique avait condamné l'armateur propriétaire à indemniser le tiers porteur en s'appuyant sur un arrêt de la Cour de cassation du 3 mars 1992, navire TAMAR, selon lequel « les connaissances intégrant la clause d'arbitrage de la charte-partie et signés par le capitaine du navire avaient été émis sous le timbre de la société propriétaire du navire laquelle figurait donc en qualité de transporteur maritime ». On peut cependant se demander si, lorsque pour authentifier sa signature, le capitaine y ajoute le timbre du navire qui souvent porte le nom de la compagnie, cela suffit pour faire de l'armateur le transporteur alors que le capitaine est aux ordres de l'affréteur à temps pour ce qui concerne la gestion commerciale du navire et que par ailleurs le destinataire est parfaitement informé de l'identité du fréteur au voyage.

Si on considère maintenant le cas du navire affrété à temps par le vendeur C.A.F. de la cargaison, la situation peut se présenter différemment selon que le connaissement a changé ou non de main en cours de route. Si la cargaison a été vendue en cours de voyage, et que le connaissement est sans en-tête, le destinataire peut ne pas connaître le lien entre le navire et le transporteur réel et donc on se retrouve dans la situation où, en cas de dommages, en vertu de la jurisprudence VOMAR, il pourra se retourner envers l'armateur propriétaire. Mais si le destinataire est l'acheteur qui figure au connaissement et qu'un courant d'affaires régulier existe entre le vendeur et le destinataire, ce dernier n'ignore généralement pas l'identité du transporteur réel. Dans l'incertitude, il lui suffit d'interroger le capitaine ou l'agent sur le type d'affrètement dont le navire est l'objet.

C'est ce qui avait été mis en évidence par les arbitres dans une sentence de la Chambre du 31 août 2007. Il s'agissait, en l'espèce, d'un navire affrété à temps par le vendeur d'une cargaison de riz en sacs chargée en Chine à destination de plusieurs ports africains. Après un certain nombre de péripéties, le navire arriva à destination où des dommages à la cargaison furent constatés. Le connaissement étant sans en-tête, le destinataire et les assureurs subrogés formèrent une demande à l'encontre de l'armateur devant la Chambre dont la compétence résultait de la garantie obtenue du P and I Club à la suite de la saisie conservatoire du navire.

La défenderesse ayant contesté sa qualité de transporteur maritime, le Tribunal arbitral s'est attaché à vérifier si le destinataire de la cargaison avait pu identifier le transporteur réel. Or il ressortait du dossier que plusieurs semaines avant l'arrivée du navire, le vendeur, arguant d'un lourd déficit, avait demandé à son acheteur de prendre à sa charge les frais d'escale au port de destination. Seul le transporteur maritime pouvait demander une telle faveur : se faire rembourser les frais de port.

Les arbitres ont estimé que « la solution dictée par l'arrêt VOMAR ne pouvait s'appliquer impérativement, le porteur ayant eu connaissance de l'identité du transporteur maritime avant la réception des documents ». Ils se sont référés en particulier à un arrêt EVELYN de la Cour de Rennes du 22 juillet 1996 qui indiquait que le porteur du connaissement « fait à juste titre valoir que la présomption de qualité de transporteur qui pèse à l'encontre de l'armateur ...est une présomption simple susceptible de preuve contraire lorsqu'il est établi que les porteurs de connaissements... pouvaient savoir que le transporteur responsable à leur égard n'était pas l'armateur propriétaire du navire mais l'affréteur à temps et qu'ils avaient connaissance d'un tel fait. »

Les arbitres ont conclu que les demandes étaient mal dirigées, les demandeurs étant renvoyés à se mieux pourvoir.

La lecture du dossier d'arbitrage permet ainsi quelquefois à l'arbitre issu du milieu professionnel non seulement de n'avoir aucun doute sur l'identité du transporteur réel, notamment quand il s'agit d'une maison de négoce connue internationalement, mais d'apprécier si le destinataire pouvait ou devait ne pas l'ignorer. Lorsque l'armateur propriétaire conteste la qualité de transporteur, le Tribunal arbitral peut certes rétablir l'ordre des choses, mais ce n'est pas toujours le cas ; on constate parfois que le conseil du défendeur ne remet pas en cause la qualité de transporteur attribuée à son client pensant probablement qu'en présence d'un connaissement sans en-tête et en l'absence de la charte-partie dans le dossier de la demande, la jurisprudence VOMAR s'imposera certainement.

Dans la sentence qui vient d'être citée, la décision avait été prise à la majorité, ce qui montre qu'au sein de la Chambre, le débat n'est sans doute pas clos. En tout cas, la jurisprudence de la Chambre sera d'autant mieux établie qu'en présence d'un connaissement sans en-tête d'un navire affrété à temps, la question de l'identité du transporteur maritime sera posée ; allons plus loin : même si le connaissement porte le nom de l'armateur mais qu'il est démontré, d'une part, que l'armateur n'a pas donné son assentiment à la rédaction du connaissement et, d'autre part, que le destinataire ne pouvait manquer de connaître la véritable nature des relations entre l'affréteur et le propriétaire du navire. Pour sa part, l'arbitre praticien sera certainement attentif aux arguments qui seraient développés dans ce sens.

En guise de conclusion, posons simplement la question : en cette matière comme en d'autres, la connaissance par les arbitres de la réalité des choses doit-elle ou non primer sur la jurisprudence, y compris celle de la Cour de cassation, sachant par ailleurs qu'au bout du compte, ils resteront toujours maîtres de leur décision qui n'est pas susceptible d'appel ?

TOP 100 : Lloyd's List a classé les 100 premières personnalités influentes du maritime mondial en 2010 :

Le N°1 est le Ministre des transports chinois.

Le N°4 est un chef pirate somalien.

Le N°32 est le 1^{er} français nommé, M. Jacques Saadé.

Le classement : <http://tinyurl.com/22uolbd>

ICS & ECS

Import Control System & Export Control System

Nouvelle réglementation européenne : A compter du 1er janvier 2011, toutes les marchandises à l'import ou à l'export des pays de l'Union Européenne devront faire l'objet d'une nouvelle procédure: Les opérateurs du commerce international devront émettre une déclaration électronique préalable aux autorités douanières.

BIMCO a émis deux nouvelles clauses pour les chartes-parties :

Charte Partie à temps :

<http://tinyurl.com/28zwymx>

Charte-Partie au voyage :

<http://tinyurl.com/32pw4c5>



Oceanic Vega

Photo CGG Veritas

Premier navire à étrave inversée livré en juillet 2010 à CGG Veritas; 106 mètres de long pour 28 mètres de large pouvant être exploité dans les zones arctiques.

C'est le navire le plus puissant en matière de recherche sismique marine.

Il dispose d'une capacité de traction de 20 steamers (flûtes remorquées dotées d'hydrophones).

QACE

Quality Assessment and Certification of Organisations recognised by the European Union

A l'initiative de la Commission Européenne, les sociétés de classification ont fondé une entité sous le nom de QACE avec siège social à Londres afin de promouvoir la sécurité et contrôler la qualité de leurs activités respectives.

QACE est totalement indépendante de l'IACS et des sociétés de classification même si elle s'appuiera sur elles et leurs propres systèmes pour les contrôler. QACE sera elle-même sous le contrôle de l'Agence européenne de sécurité maritime.

Un des 5 directeurs élus est M.Francis Vallat, par ailleurs Président du Cluster Maritime Français, Président honoraire de l'Institut Français de la Mer et arbitre maritime à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

A noter que les directeurs de QACE ne doivent (plus) avoir de responsabilité opérationnelle ni de liens opérationnels avec les sociétés de classification.

Résumé du débat Identification du transporteur maritime

Préparé par M. Olivier Jambu-Merlin, arbitre maritime

A la suite de l'intervention de J-Y.THOMAS, s'est ouvert un échange animé sur l'inépuisable question de l'identification du transporteur, en présence d'un connaissance de charte-partie. Au cœur du débat, bien entendu la jurisprudence née de l'arrêt VOMAR, du 21 juillet 1987.

Les contempteurs de cette jurisprudence n'ont pas manqué de rappeler les critiques qu'elle a fait naître. D'une part, en faisant « remonter » à l'armateur du navire les effets d'un connaissance qui se situe hors de sa sphère contractuelle, la règle VOMAR se livre à une violation sérieuse du principe de l'effet relatif des contrats. Il reste en effet difficile d'admettre que A, débiteur envers B d'obligations d'armement du navire, puisse se voir contraint envers Z au titre d'obligations d'un autre type souscrites par B, voire par X ou Y.

Sur ce point, il est ressorti du débat que la question se pose plus particulièrement face à une charte-partie à temps, dont l'objet est le plus éloigné de celui du connaissance. Alors qu'en termes de connaissance émis au titre d'une charte-partie au voyage, la condamnation de la règle VOMAR pourrait être plus nuancée : les deux contrats ont, si ce n'est des objets proches, tout au moins un objectif similaire et étranger à la charte à temps, le déplacement de la cargaison. Pour autant faut-il que le connaissance ait circulé et que le fréteur au voyage soit l'armateur : on retombe alors dans le cadre du droit commun, avec un tiers porteur qui s'adresse à l'émetteur du connaissance, celui-ci étant le transporteur réel, fût-il fréteur au voyage.

Sur ce point, il a été souligné au cours du débat que nombre d'affrètements à temps de courte durée, souvent effectués « one leg », n'avaient pour objet que de procéder au déplacement de la cargaison sur un trajet prédéterminé. Pour ces affaires, comme dans le cas de l'affrètement au voyage, l'identification du transporteur ne devrait guère poser de problèmes, le connaissance étant a-priori émis par le fréteur. Reste toujours que le fréteur peut ne pas être l'armateur.

A été également évoquée au cours du débat l'application éventuelle à l'armateur fréteur coque-nue de la règle VOMAR : en allant au bout du raisonnement, pourquoi ne pas faire remonter les effets du connaissance jusqu'au propriétaire ultime du navire ? Il semble que la limite de l'exercice soit atteinte, en ce que le propriétaire ne dispose ni de la gestion nautique ni de la gestion commerciale du navire, et qu'il semble difficile de ne pas trouver, en remontant la chaîne de relations contractuelles en amont du connaissance, à qualifier de transporteur une quelconque entité.

Un dernier point a enfin été relevé par les détracteurs de la jurisprudence VOMAR : il doit être possible à tout réceptionnaire, porteur de bonne foi d'un connaissance, d'identifier le transporteur avec lequel il a traité, qui lui a livré la marchandise ; il doit suffire d'interroger le transitaire, le commissionnaire ou l'agent maritime. C'est bien là que prend sa valeur la restriction à VOMAR émise par plusieurs sentences arbitrales ou arrêts d'appel : la règle VOMAR ne vaut que comme présomption simple ; si le porteur du connaissance a eu connaissance de l'identité du transporteur ou pouvait en avoir connaissance, la mise en cause de l'armateur doit être écartée.

Du côté des assureurs et des intérêts cargaison, la thèse est autre. La principale justification de la jurisprudence VOMAR est la sécurité juridique dont doit bénéficier le porteur du connaissance. Face à une possible nébuleuse de contrats et de parties prenantes au transport, il ne dispose que d'un sujet apparent sur lequel exercer son recours, le propriétaire du navire ; navire facilement saisissable, chacun le sait.

En retour, il a été relevé par les opposants à VOMAR que les soutes du navire, appartenant à l'affréteur à temps, sont aussi saisissables.

Certes, ont répondu les intérêts cargaison, mais nous sommes au cœur du problème : si l'affréteur à temps transporteur est identifiable, la saisie des soutes est possible ; mais cette identification est-elle toujours possible dans des délais compatibles avec l'exercice d'une saisie ? La solution qui apporte la sécurité au porteur du connaissance est donc bien de s'en prendre à l'armateur, qui peut ensuite exercer un recours contre son affréteur à temps.

La sécurité juridique a bon dos, en ce qu'elle ne devrait s'exercer qu'à sens unique. Si le porteur du connaissance – ou son assureur subrogé - a si peu confiance dans son transporteur au moment d'exercer un recours, l'armateur doit-il avoir plus confiance dans son affréteur à temps ? Et si l'affréteur à temps n'est pas le transporteur (il peut y avoir un ou deux échelons de contrats intermédiaires), que vaudra in-fine le recours de l'armateur ?

Si l'on regarde VOMAR non plus seulement dans un cadre strictement maritime, mais dans celui du louvoyage erratique qu'a pratiqué la Cour de Cassation au cours des années 1980 en fait de chaînes de contrats, la solution peut étonner. Depuis le dernier arrêt majeur sur ce point (BESSE, 12 juillet 1991), il semble acquis que, dans le cas d'une chaîne de contrats non translatifs de propriété, la responsabilité « remontante » a le caractère délictuel ; au vu de la date de cette décision, on aurait pu imaginer un aggrèvement de la règle VOMAR.

Il n'en a rien été. Seules de rares tentatives, notamment en arbitrage, ont été faites en ce sens, et se sont heurtées à de sérieux obstacles, principalement en ce qui concerne la qualification délictuelle de manquements contractuels allégués et l'incompatibilité entre les obligations du fréteur et les droits du porteur de connaissance. Obstacles qui semblent devoir rester insurmontables pour le moment.

La voie délictuelle semble être une impasse, et la jurisprudence VOMAR consacre le recours contractuel contre l'armateur qualifié un peu vite de transporteur. La solution raisonnable réside certainement dans le tempérament apporté par la jurisprudence ultérieure : la règle n'est qu'une présomption simple. Aux arbitres d'exercer leur pouvoir d'investigation durant la phase d'instruction.



La CNUCED identifie, harmonise et valide des informations provenant de différentes sources internationales.

Grâce à UNCTADstat, sa plateforme de diffusion des données, elle donne libre accès à un large éventail de séries chronologiques et d'indicateurs statistiques nécessaires à l'étude du commerce international, des tendances économiques, du transport maritime etc ...

Pour les lecteurs avides de chiffres et de statistiques : <http://petitsliens.com/5492>

Les diverses associations maritimes internationales BIMCO, ICC, ISF, INTERCARGO et INTERTANKO ont publié le tableau annuel récapitulatif des performances des pavillons nationaux :

<http://petitsliens.com/5876>

Droit français, droit anglais

4 raisons de choisir l'Arbitrage Maritime à Paris

**Technicité des arbitres
Choix des arbitres
Rapidité de la procédure
Coût réduit**

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

www.arbitrage-maritime.org
Tél: 01 42 96 40 41

Verbatim : «La Chambre Arbitrale Maritime de Paris juge en droit français mais aussi fréquemment en droit anglais ; face à la demande des partenaires économiques, nous élargissons encore nos possibilités pour être capable de juger également en droits plus lointains tels que sud-américains, africains et indiens ».

Ph. Delebecque, Président

Marchés maritimes : Bilan de l'année 2010

BARRY ROGLIANO SALLES

Liz Shuker - Responsable "Research & Information Services"

Bientôt deux ans depuis le paroxysme de la crise financière qui a entraîné la chute de l'ensemble des marchés, dont le marché maritime.

Cette crise a éclaté après cinq ans de hausse continue et de prospérité des marchés maritimes et a ramené l'ensemble des intervenants à la raison.

Aujourd'hui, le monde maritime se remet doucement de cette crise profonde, mais il reste encore beaucoup d'incertitudes, notamment sur la vigueur de la reprise économique dont va dépendre le futur emploi d'une flotte en construction très importante.

Globalement, l'économie mondiale a connu en 2010 un net redressement, avec une hausse du PIB mondial de 4.8 %, alors qu'en 2009, la baisse avait été de 0,6 %.

A vrai dire, à partir de juin 2010, la production industrielle mondiale a retrouvé les niveaux précédant la crise, grâce à la forte croissance asiatique et à une reprise inégale en Occident. La Chine a été le moteur de cette croissance grâce à son développement industriel et à la production d'acier ; elle a en outre augmenté de façon spectaculaire ses importations de pétrole de près de 20 %. En ce qui concerne le marché maritime, les échanges maritimes ont connu une hausse estimée à 5-6 % en 2010, légèrement supérieure à celle de 2008. Parallèlement, l'année a connu une forte augmentation de tonnage, entraînant une réduction des taux.

Les livraisons des chantiers se sont accélérées en 2010. Durant les onze premiers mois de 2010, quelques 137 millions de tonnes de port en lourd (2.240 navires) sont arrivés sur le marché, à comparer aux 114 millions de tonnes de port en lourd (2.110 navires) livrés pendant toute l'année 2009.

Ces livraisons ont contribué à une réduction du carnet de commandes qui était à son sommet au deuxième trimestre de 2008. Depuis cette date, le carnet de commandes a chuté de 30 % et d'environ 15 % depuis le début de l'année. Les navires en commande représentent actuellement environ 33 % de la flotte existante, mais 50 % de la flotte de vraquiers !

Depuis le début de l'année, nous assistons à une forte reprise des commandes, par rapport à 2009. Plus de 100 millions de tonnes de port en lourd ont été commandées, augmentation considérable par rapport aux 35 millions de tonnes de port en lourd commandés en 2009. Ce niveau correspond aux niveaux de commandes enregistrées pendant la période d'expansion 2002-2007. La plupart des commandes placées cette année se sont portées sur les navires vraquiers et des navires-citernes de grande taille. Ce regain d'intérêt a également bénéficié aux navires porte-conteneurs, après une période calme en 2008 et 2009.

Le marché de la démolition a représenté environ 2 % de la flotte existante, soit une diminution en 2010 par rapport à 2009 et un niveau très inférieur à celui des années 1980. La démolition devrait contribuer à l'équilibre de la flotte, mais force est de constater qu'elle est aujourd'hui insuffisante pour atteindre ce but.

Les annulations de commandes ont ralenti mais sont toujours d'actualité, avec plus de 230 vraquiers supprimés du carnet de commandes en 2010, 130 pétroliers et près de 70 porte-conteneurs.

La baisse des taux d'intérêt a permis aux armateurs de faire face à leurs obligations financières, et nous avons enregistré peu de défaillances au cours de l'année, malgré de faibles taux de fret dans plusieurs secteurs du marché.

Marché du vrac

Faisant suite à une année plus ferme que prévu en 2009, le marché du vrac a obtenu des résultats satisfaisants en 2010, malgré des niveaux légèrement inférieurs. Le BDI s'est situé en moyenne à 2.800 en 2010, contre 2.600 en 2009. Si nous affinons l'analyse, les taux des navires Cape ont été inférieurs à ceux de 2009, mais les navires de plus petite taille se sont bien maintenus.

La raison principale de cette bonne tenue du marché réside dans la demande croissante en charbon des pays émergents, notamment de la Chine, mais également, à un degré moindre, de certains pays européens.

En 2010, la production d'acier devrait croître de 10 % environ, avec l'augmentation de la demande provenant principalement des pays asiatiques non chinois et des pays émergents. Contrairement à l'année 2009, la demande en minerai de la Chine est restée stable, le prix du minerai encourageant la production domestique en 2010. Les importations de la Chine en charbon, par contre, ont continué à croître vigoureusement, la demande globale dans ce secteur augmentant de 10 % environ.

Les volumes transportés sur les navires vraquiers de plus petite taille ont augmenté substantiellement en 2010, après avoir considérablement chuté en 2009. La demande en grain s'est maintenue cette année, malgré les récentes interdictions d'exportation en mer Noire. Les acheteurs étant à la recherche de nouveaux marchés, nous avons pu constater des routes plus longues, augmentant les "tonnes-miles" et donc le besoin en navires.

Le marché des vraquiers de grande taille, qui généralement tire le marché des frets, a montré une grande volatilité, tandis que les navires de petite taille ont généralement été plus stables avec des variations en sens opposé à celles des navires du type «Cape». *Suite page 7.*

Porte-conteneurs

Le marché des porte-conteneurs a reflété l'évolution de l'économie (Diminution du PIB de 0,6 % en 2009 et augmentation de 4 % en 2010). La baisse des volumes après la crise financière a fait baisser les taux à un niveau couvrant à peine les coûts d'exploitation.

Après un déclin vertigineux des volumes en 2009, le secteur devrait connaître une hausse des volumes de 10 à 12 % en 2010, ce qui ramènerait le marché global à un niveau légèrement supérieur à celui précédant la crise.

Depuis le 1^{er} janvier, les taux de charte ont augmenté. Les taux de charte à 6/12 mois pour des navires de 2500 teus atteignent couramment une moyenne de USD 8.500 en 2010, comparés à USD 5.500 en 2009. L'amélioration est apparente sur toutes les routes et notamment sur les trafics Est/Ouest et inter-Asie.

Cette amélioration du marché a entraîné plusieurs commandes de navires neufs cette année, après une période de pénurie en 2009 (seulement 4 navires totalisant moins de 13.000 teus). Par contraste, 112 navires représentant plus de 660.000 teus ont été commandés en 2010. Environ 55 d'entre eux sont des navires post-Panamax, et des rumeurs de commandes de navires de 18.000 teus par Maersk circulent sérieusement.

Tandis que la reprise du marché des conteneurs est liée à la reprise des échanges et des volumes transportés, les opérateurs de navires porte-conteneurs se sont efforcés de réduire l'offre de tonnage en réduisant la vitesse, en désarmant et en annulant ou repoussant des commandes en cours de construction. Depuis la crise, environ 200 porte-conteneurs ont disparu du carnet de commandes, dont environ 30 % ont été annulés en 2010.

Ces actions ont contribué à renforcer les taux, au point que beaucoup d'armateurs sont maintenant sur le point de remettre en navigation leurs navires désarmés.

Marché du pétrole

Le marché des navires pétroliers a connu une année 2010 un peu meilleure qu'en 2009. Cependant, les taux restent bas et il est difficile de prévoir une amélioration rapide des marchés.

Il est vrai que le marché pétrolier a mieux résisté aux effets de la crise financière que les autres secteurs maritimes, en partie en raison du prix modéré du pétrole qui a entraîné un stockage important. Cependant, les importations de pétrole ont connu une importante chute en 2009 et bien qu'une reprise soit constatée actuellement, elles n'ont pas encore retrouvé les niveaux de 2008.

Au même moment, les livraisons de navires neufs ont pesé sur le marché. La flotte pétrolière a augmenté d'environ 7/8 % en 2009, tandis que cette croissance s'est ralentie en 2010 à 4 %, en raison du retrait des monocoques atteignant la date limite d'utilisation.

La combinaison d'une croissance significative de la flotte au cours des deux dernières années et de la fin de la politique de stockage flottant, liée à la hausse de prix du brut a beaucoup pesé sur l'équilibre du marché et donc sur les taux.

Le 'Baltic Dirty Tanker Index' a enregistré une moyenne d'environ 880 points en 2010 contre 1.510 points en 2008 (580 en 2009). Parallèlement, le même indice pour le transport de produits raffinés s'est inscrit à 730 points en 2010 contre 1.155 en 2008 (485 en 2009).



Actualité de la Chambre

2 arbitres maritimes honorés :

Christian QUILLIVIC et Jean-Pierre LAFFAYE, arbitres à la Chambre, ont été promus au grade de Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur. Nous leur adressons toutes nos amicales félicitations.

-°-

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris début novembre le décès de Monsieur Jean-Paul CHRISTOPHE, arbitre à la Chambre depuis 1986, les arbitres de la Chambre renouvellent à sa famille leurs sincères condoléances.

Livraison des cargaisons sans présentation des connaissements originaux

Suite à la décision de justice de la Cour anglaise dans le cas *Farenco Shipping Ltd v. Daebo Shipping Co Ltd* (LLR (2009) VOL 1 81) (« The Bremen Max »).

Les clubs P & I ont émis une circulaire commune à leurs membres respectifs pour leur recommander de prendre deux précautions supplémentaires s'ils choisissent d'accepter une lettre de garantie pour libérer leurs cargaisons sans présentation des connaissements originaux.

Ces précautions portent sur :

- L'identification de la partie à qui est livrée la marchandise
- Le « timing » de la présentation de la lettre de garantie.

Circulaire de 2001, lettre de garantie standard : <http://tinyurl.com/2d2hvy7>
Circulaire de 2010, recommandations supplémentaires : <http://tinyurl.com/2bv9qo2>

Le GREEN RATING indice de performance des navires proposé par le Bureau Veritas

Le Bureau Veritas a mis au point un indice composite, dénommé "Green Rating", permettant de comparer la performance environnementale des navires.

Le "Green Rating" est bâti sur deux indices dont les variables mesurent la consommation énergétique du navire, les émissions de gaz et la capacité de rétention des déchets solides et liquides.

Outre la comparaison des performances de tous les navires pour en dégager des solutions écologiques significatives et efficaces, le "Green Rating" peut être utilisé pour calculer les effets et avantages des investissements en matière environnementale.

La piraterie

Bien que le coût réel ne soit pas encore confirmé, d'après les professionnels actuariels, chaque acte de piraterie coûte environ \$ 9millions

<http://tinyurl.com/2823ld4>

Le « Maritime Bulletin » publie quelques récentes statistiques sur le nombre de navires et d'équipage « piratés »

<http://tinyurl.com/33754dz>

La note de synthèse de l'ISEMAR :

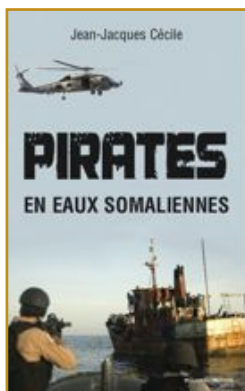
<http://petitsliens.com/5630>

L'évolution de la piraterie en 2009 / 2010 : <http://petitsliens.com/5631>

Un autre point de vue :

Celui des services de renseignements, des forces spéciales et des militaires présenté dans le livre de Jean-Jacques Cécile :

« Pirates en eaux somaliennes »



[Aux éditions Nouveau Monde](#)

La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète

Philippe GARO

Docteur en droit

Directeur de Mc Leans SA

Le droit maritime est à la croisée de beaucoup de domaines du droit. Ce constat traduit toute la richesse de cette matière. Cependant, il est un domaine du droit qui a été peu exploré par le juriste maritime : le droit du commerce électronique.

En effet, depuis les travaux de M. du Pontavice et les articles plus récents de M. le professeur Cachard, il ne fut point fait référence au droit du commerce électronique dans le cadre du droit maritime. Toutefois, nul ne peut de toute évidence le nier : l'informatique est très présente dans l'activité maritime. Il était devenu nécessaire que le droit du commerce électronique et le droit maritime se rencontrent.

Première étape : le connaissance devient peu adapté au commerce électronique

Dès 1976, un article diffusé par le Conseil Economique et Social des Nations Unies posait toute la problématique et de facto la pierre d'achoppement entre le droit maritime et le droit du commerce électronique : « *Suppression des obstacles juridiques à l'introduction des systèmes d'échanges de données et sur les expéditions de marchandises* » (TRADE/W.P. 4/GE.2/R.103, 24 juillet 1976).

En fait, le connaissance posa un problème comme titre représentatif de la marchandise. Ses deux premières fonctions (reçu de la marchandise et preuve du contrat de transport) ne posaient aucun problème quant à une dématérialisation. Or, la troisième fonction confine au particularisme du connaissance, symbole de la possession de la marchandise. La position visant à considérer que l'informatique ne pouvait pas s'appliquer au connaissance devint presque un axiome qui engendra un certain délaissement de ce document par la pratique et la création d'autres documents plus faciles à manipuler dans un univers dématérialisé (par exemple la lettre de transport maritime ou « *sea waybill* »).

Deuxième étape : les tentatives de pleine dématérialisation

Des tentatives, par une approche héritée de l'EDI (Echange de Données Informatisé), furent initiées pour informatiser le connaissance (par exemple le « *Cargo Key Receipt* », le « *SeaDocs Registry* » ou encore le système « *BOLERO* »). Toutefois, à part « *BOLERO* » qui existe encore de nos jours, ces tentatives évoluant en système informatique fermé (à la différence d'un réseau ouvert comme l'internet) connurent l'échec.

L'EDI est la véritable pierre angulaire du développement du commerce électronique et s'il est d'usage de considérer l'internet comme étant une sorte de géniteur du commerce électronique, il s'avère que cette vision est inexacte : tout commença avec l'EDI qui répondit à l'exigence des entreprises de voir accélérer leurs transactions.

Troisième étape : l'abandon du concept de « *Lex electronica* »

Il fut souhaité l'instauration d'une « *Lex Electronica* » car, pour certains, les règles de droit ne pouvaient pas s'adapter au commerce électronique. Cette doctrine était basée sur les usages qui seraient, selon ses concepteurs, mieux adaptés au commerce électronique en raison de la lenteur et des difficultés d'élaboration des textes qui deviendraient vite obsolètes en raison des développements rapides des technologies de l'information et de la communication (TIC). Cependant, il ne pouvait pas être laissé libre cours à une autorégulation au risque de voir une hégémonie commerciale s'installer sans véritable contrôle.

La CNUDCI, dès 1996, initia un mouvement d'harmonisation juridique international des règles du commerce électronique avec ses lois-types sur le commerce électronique et sur les signatures électroniques (qui sont des systèmes de sécurité liés au domaine de la cryptologie et d'une de ses émanations, la cryptographie, visant à l'authentification pour permettre au destinataire du message d'en vérifier la provenance). Cette initiative fut particulièrement heureuse : elle mit fin à la tentative d'instauration de la « *Lex electronica* ».

Quatrième étape : l'adoption juridique des principes de neutralité technique et médiatique et de l'équivalence fonctionnelle

La loi-type de la CNUDCI sur le commerce électronique énonça comme principe fondamental la neutralité technique et médiatique du support : il ne peut pas exister de discrimination et de disparité de traitement entre les documents sur support électronique et ceux sur support papier (art.5).

Par ailleurs, dans une conception assez minimaliste mais fondée, la loi-type visa à ce que la loi en général devienne neutre quant au moyen de communication : la loi doit être applicable aussi bien aux communications sur support électronique ou dématérialisées qu'aux communications sur support papier. C'est le principe de la neutralité technique et médiatique. Il fut aussi défini une approche nouvelle et fondamentale pour le développement du droit du commerce électronique : l'équivalence fonctionnelle entre le support papier et le support électronique, approche basée sur l'analyse des objectifs et des fonctions de l'exigence classique de document papier (écrit, original, signature).

En Europe, deux grandes directives furent rédigées : la directive n° 1999/93 /CE du 13 décembre 1999 sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques (JOCE n° L 13 du 19 janvier 2000) et la directive n° 2000/31 du 8 juin 2000 sur le commerce électronique (JOCE n° L 178 du 17 juillet 2000). Ces textes s'inscrivent dans le mouvement initié par la CNUDCI.

En France, il existe maintenant deux grands textes codifiés du droit du commerce électronique: la loi n° 2000-230 du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique (JO n° 62, 14 mars 2000, p.3968) et la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique dite "LEN" ou "LECN" (JO n° 143, 22 juin 2004, p.11168).

La primauté exclusive du support papier a maintenant définitivement disparu en droit français. Le système de la preuve fut adapté alors qu'il n'avait pas évolué depuis la rédaction du Code Civil. La loi de 2000 admit la notion de preuve dans le cadre de l'écrit électronique ad probationem, celle de 2004 consacra ensuite ce même écrit ad validitatem.

Dès lors, l'existence de cet outil juridique ne pouvait que mener à la pleine dématérialisation du document de transport maritime.

Cinquième étape : la nécessaire adaptation de notre droit maritime au droit du commerce électronique

En fait, plus rien ne s'oppose maintenant à la dématérialisation d'un document de transport maritime.

Les Règles de Rotterdam s'inscrivent dans cette logique en intégrant parfaitement l'évolution juridique amorcée par la CNUDCI. Elles font référence au document électronique de transport (Art.1^{er}-18), négociable ou non-négociable.

Le terme « *possession* » de la marchandise devient opportunément, en cas d'utilisation de documents électroniques de transport, « *contrôle exclusif* » (Art.8-b). En fait, la possession d'un document a toujours eu une dimension physique. Avec le terme « *contrôle exclusif* », l'élément physique disparaît. Il conviendra alors à celui qui détiendra les droits sur la marchandise d'avoir seulement le contrôle exclusif de la cargaison par des moyens électroniques appropriés et sûrs. Par ailleurs, en utilisant le terme « *même effet* » (Art.8,b), les Règles consacrent le principe de l'équivalence fonctionnelle, ce qui est particulièrement important pour la recherche de l'universalité du support électronique, à l'instar de l'universalité du support papier. *Suite page 9.*

En fait, l'acceptation par les juristes maritimes de la possibilité de dématérialiser un document électronique de transport négociable sera liée au détachement du système papier de notre système de pensée. Notre conception établit comme une sorte d'adage intangible que seule une transmission physique d'un document papier peut assurer le transfert de la possession d'une marchandise. Cette vision prismatique exclusivement papier nous interdit de penser tout aussi exclusivement sous forme dématérialisée : il nous est nécessaire de « passer » par le prisme du papier pour imaginer le transfert d'une marchandise dans le cadre d'un document de transport négociable. Nous sommes ici convaincus que, par effet générationnel, cette conception évoluera pour aboutir à une universalité parfaite.

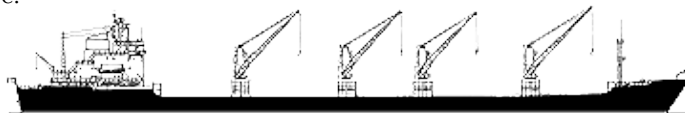
En l'état, la loi française du 18 juin 1966, incorporée dans le nouveau code des transports applicables depuis le 1^{er} décembre 2010, pourrait intégrer la dématérialisation des documents électroniques de transport maritime. Nous préconisons pour ce faire une continuité car, même si nous sommes à l'aube d'une ère nouvelle, nous ne sommes pas persuadés qu'il faille pour autant procéder à un rejet de ce qui existe.

Nous différencions trois approches : celle du papier, celle dématérialisée ou non mais sans négociabilité possible et une approche dématérialisée avec une négociabilité du document. A ces trois approches, nous associerons trois qualifications : le connaissance papier, les documents de transport non-négociables dématérialisés ou pas et les documents de transports négociables pleinement dématérialisés. Cette classification s'inscrit dans la ligne directrice des Règles de Rotterdam.

Ainsi, un panel de choix pourrait s'offrir aux acteurs contemporains du transport maritime.

En l'état, il s'agit moins de vouloir se préparer à une éventuelle entrée en vigueur des Règles de Rotterdam (entrée en vigueur que personne ne se risque encore à prévoir) que de concevoir une pratique en phase avec les textes actuellement applicables en transport maritime international et national.

En conclusion, nous soulignerons que le système papier a pris sa place dans notre univers depuis des siècles et même le développement très rapide de l'informatique ne peut pas encore susciter un tel sentiment d'universalité. Au demeurant, le processus de bipolarisation documentaire (support papier / support électronique) est amorcé ; rien ne semble pouvoir l'arrêter. L'aspect documentaire du monde des transports maritimes n'échappera pas à ce processus devenu, somme toute, inéluctable.



« Ville de Bordeaux »

Navire roulier de 140 mètres de long spécialement conçu pour acheminer à Pauillac (Gironde) les éléments de l'Airbus A 380 construits en Allemagne, Angleterre, Espagne et à Saint-Nazaire

Photo: Louis Dreyfus Armateurs

Naufrage du pétrolier « Prestige » Espagne novembre 2002

La communauté maritime internationale a réagi avec inquiétude et indignation à la confirmation de l'arrêt rendu par la Grande Chambre de la Cour européenne des droits de l'homme dans l'affaire Mangouras c. Espagne confirmant à une majorité de 10 voix contre 7 qu'il n'y a pas eu, à ce sujet, de violation du droit à la liberté et à la sûreté (art. 5.3). Le naufrage du « Prestige » en 2002 au large de la Galice avait provoqué une importante marée noire souillant les côtes espagnoles, portugaises et françaises.

Dans le cadre de l'instruction initiée pour « délit d'atteinte aux ressources naturelles et à l'environnement », le commandant du navire avait été placé en détention provisoire puis libéré après le versement d'une caution de trois millions d'euros.

Les diverses organisations internationales sont préoccupées par la multiplication des poursuites pénales engagées contre des marins et par le discrédit ainsi jeté sur la profession.

Elles regrettent que le Capt. Mangouras, commandant du « Prestige » soit traité comme un criminel, alors qu'il n'est pas responsable des avaries subies par son navire.

<http://tinyurl.com/3y58l7s>

Classification et dangerosité des navires Comment ABS sort indemne de l'affaire «Prestige»*

Le Tribunal fédéral de District des Etats-Unis a débouté le Royaume d'Espagne de sa demande formulée à l'encontre de la société de classification maritime ABS.

En l'espèce, l'Espagne tenait ABS pour responsable de la production du fait dommageable, l'appelant en garantie sur la base de mille milliards de dollars américains. Pour ce faire, elle faisait valoir qu'ABS s'était rendu coupable de négligence en ayant avalisé, seulement 6 mois avant la survenance du sinistre, le certificat de navigabilité du navire, pourtant monocoque et âgé de 26 ans.

Le magistrat considéra qu'en pareil cas de désastre écologique, il convenait de responsabiliser chaque partie intervenante quant aux causes de ce dernier, fût-ce de façon directe ou indirecte. Néanmoins, les entités classificatrices furent reconnues dans l'impossibilité, au regard du droit américain, de répondre de leurs actes sur le terrain de la négligence grave, vis-à-vis d'États tiers ; en outre, le juge estima que la responsabilité incombe nécessairement à l'armateur, sans aucune possibilité de l'étendre aux tiers, comme c'était le cas pour ABS. Toute solution contraire eût évidemment laissé sans effet, l'obligation personnelle et incessible de maintenance du navire en état de parfaite navigabilité, incombant à l'armateur.

Jugement de la US Federal District Court : <http://tinyurl.com/2c8td5g>

(*D'après AACNI LEX Mai Août 2010)

pour s'abonner
GRATUITEMENT

à la lettre d'information électronique
la Gazette de la Chambre

3 numéros par an

Janvier - Avril - Septembre

Contactez le Secrétariat de la Chambre

16 rue Daunou - 75002 Paris

Tél : 01 42 96 40 41

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

Verbatim : « Nos arbitres sont choisis parmi des professionnels reconnus appartenant ou ayant appartenu à des entreprises ou organismes de différentes nationalités, tous ont la particularité d'être multilingues. Cette volonté d'ouverture au monde, permet à la Chambre d'être à même de juger à Paris des litiges sous différents droits nationaux »
O.Jambu-Merlin, Membre du Comité



Qui rogat non errat :

“Poser des questions n'est pas une erreur”

Self Trimming Bulk Carrier

La clause 12(a) de la charte NORGRAIN 89 fait référence au terme “STBC” Self Trimming Bulk Carrier mais n'en définit pas le sens; BIMCO et l'ASBA, Association of Shipbrokers and Agents (USA) ont émis une circulaire pour en préciser l'interprétation : <http://petitsliens.com/5645>

Mémorandum de Paris



Le NIR (New Inspection Regime) entre en vigueur le 1er janvier 2011.

Le calcul du “profil” de risques de chaque navire sera effectué suivant de nouveaux paramètres.

<http://www.gl-group.com/en/21357.php>
<http://www.parismou.org/>

Verbatim : « Il a été décidé d'adopter à compter du 1^{er} janvier 2011 une augmentation des frais et honoraires de la Chambre ; Cette hausse est limitée, cohérente et raisonnable dans le contexte économique actuel. Elle nous permet toutefois de rester bien en deçà des tarifs pratiqués par d'autres juridictions internationales »

J-Y. Thomas, Trésorier



“VEGA” 150 pieds - 350 tpl
 moteur auxiliaire de 70 Cv

Le Web maritime Passage du Nord-Est Northern Shipping Route (NSR)

Le passage du Nord-Est, aussi appelé route maritime du Nord-Est, une voie maritime qui permet de relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique en longeant la côte nord de la Sibérie, la plupart de son trajet s'effectue dans les mers arctiques.

L'intérêt pour cette nouvelle voie augmente et le potentiel s'intensifie avec le réchauffement climatique, la Russie veut développer cette route commerciale et modernise ses ports et sa flotte marchande afin de disposer de navires capables d'y naviguer non-accompagnés.



Les compagnies étrangères ne sont pas absentes et suivent les développements pour profiter d'un parcours plus court pour transporter les matières premières, en forte demande, d'Europe sur l'Asie.

Le navire « Baltica » de l'armement russe Sovcomflot a parcouru en septembre 12500 kms au lieu des 20400 via le Canal de Suez. Outre les économies de temps et de consommation de fuel, un navire passant pas le nord évitera le coût du transit de Suez et le passage dans la zone d'Aden actuellement infectée de pirates.

Le vraquier, ice-class, « Nordic Barents » a effectué un voyage, début septembre, avec 41,000 tonnes de minerai de fer du port norvégien de Kirkenes pour la Chine.

Le pétrole et le gaz sont les autres marchandises qui pourraient profiter de cette nouvelle voie maritime.

Sovkomflot prévoit déjà un prochain voyage avec un pétrolier Suezmax en 2011.

- Les Brise-Glaces : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Brise-glace>
- Galerie de photos de navires Brise-Glaces : <http://tinyurl.com/38ocmjn>
- Galerie d'images de la route du Nord –Est : <http://tinyurl.com/34x9r7t>
- L'étude de 2009 de l'AMSA (Arctic Marine Shipping Assessment) et ses prévisions jusqu'à 2020 à télécharger du site de l'Institute of the North : <http://tinyurl.com/2e62m2v>
- Le CNRS <http://www2.cnrs.fr/presse/communiqu/1807.htm>
- LOCEAN laboratoire d'Océanographie et du Climat : <https://www.locean-ipsl.upmc.fr/index.php>
- L'Institut Polaire Paul Emile Victor : <http://www.institut-polaire.fr/>
- L'International Ice Charting Working group prévoit de plus en plus de navigations maritimes en Arctique : <http://tinyurl.com/2vjdn12>
- 2011 sera l'année du début de l'exploitation de la route du Nord Est : <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4814307>
- Manuel IMO pour les navires opérant en Arctique. Navigation sûre et protection de l'environnement <http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R0207.pdf>
- Le guide de l'ABS (American Bureau of Shipping) pour les navires opérant dans les zones de basse température : <http://tinyurl.com/2fpy37m>
- Nouveau code polaire applicable à la navigation des navires en Arctique et en Antarctique est à l'étude à l'IMO et devrait être finalisé en 2012 : <http://tinyurl.com/22k86jk>
- Ice Clause pour chartes à temps ou au voyage : <http://tinyurl.com/29jj2qw> & <http://tinyurl.com/26ulmf>
- Route du Nord Est en détails <http://tinyurl.com/2agumwt>
- Moscou très intéressé par cette nouvelle voie : <http://tinyurl.com/2uvebto>
- Un nouveau terminal de nickel à Murmansk : <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=431767>
- L'histoire future du NSR est maintenant : <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4814307>

Rappel historique: L'ASTROLABE de l'armement français FISH du groupe Worms est en 1991 le second navire, après le trois-mâts barque suédois VEGA en 1878, à effectuer le tour complet du continent euro asiatique. Ndlr : Le VEGA, ayant été bloqué par les glaces pendant près de 10 mois, avait mis plus d'un an à parcourir la route du Nord-Est.



Revue de presse

The National 04-09. Une nouvelle ruée vers le pétrole US pourrait secouer l'OPEC. Le champ pétrolier de Bakken Shale renfermant des milliards de barils s'étendant sur 2 provinces canadiennes et 2 états de l'Ouest américain, est, de tout temps, la plus grande réserve de pétrole jamais estimée.

Lloyd's List 03-09. Suite à la pollution dans le golfe US du Deep Water Horizon, les autorités turques encouragent les Majors à réduire le trafic pétrolier dans leurs détroits en trouvant des alternatives pour transporter le pétrole.

L'Antenne 23-09. Six pays de la côte Ouest Afrique ont accepté de coopérer pour établir leurs frontières maritimes.

Lloyd's List 23-09. Les principaux armateurs créent un nouveau système commun d'informations, le World Liner Data, pour remplacer l'ELAA (European Liner affairs Association).

JMM 24-09. L'Irak, dont le fleuve Chatt el Arab assure un débouché sur le golfe Persique, va disposer à nouveau d'une flotte marchande.

Le Point 30-09. La France pourrait autoriser le mercenariat interdit depuis 2003. Diverses fédérations, dont Armateurs de France, restent unanimes pour refuser de recourir aux services de mercenaires à bord des navires.

SeatradeAsia 01-10. Les tensions augmentent dans le golfe Persique avec les inspections imposées par les autorités internationales aux navires iraniens.

Vanguard 01-10. Le Nigéria représentant 65% du trafic commercial maritime de l'Ouest et de la région Centre Afrique Sud, les autorités nigériennes ont la volonté de transformer le pays en hub régional maritime central.

JMM 01-10. Le dispositif CleanSeaNet de surveillance satellitaire est utilisé pour détecter les nappes de pollution par hydrocarbures. En moins de 30 minutes, un avion, chargé de confirmer la présence d'une nappe, peut être sur zone.

Le Marin 01-10. Le taux maximum d'émissions (0,1%) de dioxyde de soufre fixé par Bruxelles entrera en vigueur pour tous les navires

marchands opérant dans la zone Baltique, Mer du Nord, Manche en 2015.

Hellenic Shipping News 04-10. La marine marchande grecque sera un des principaux bénéficiaires du fonds de soutien de \$ 5 milliards que la Chine a créé en faveur de la Grèce.

Armateurs de France 08-10. L'Ecole Nationale Supérieure Maritime a été officiellement créée par décret, elle regroupe les 4 écoles nationales de la marine marchande du Havre, de Marseille, de Nantes et de St Malo.

JMM 08-10. La flotte maritime indienne a franchi pour la 1^{ère} fois de son histoire le cap des 10Mtjb, pour un total de 1029 navires, 336 sont employés au trafic international.

Mer et Marine 14-10. La France prend la présidence du forum des garde-côtes de l'Atlantique Nord. Du fait de l'augmentation du nombre des passagers à bord des navires, il serait difficile à un seul pays d'assurer rapidement la totalité des moyens de sauvetage, une opération internationale serait indispensable.

JMM 15-10. L'Italie est sommée de garantir que ses droits de ports ne sont pas discriminatoires.

Dredging News 19-10. L'agrandissement du Canal de Panama en 2014 redessinerait de nouvelles routes pour le transport des matières premières. Le Canal élargi devrait permettre le passage de vraquiers trois fois plus grands que ceux transitant actuellement.

MotorShip 20-10. Les nouvelles réglementations environnementales augmentent potentiellement les coûts. Utiliser le LNG (Gaz Naturel Liquéfié) comme combustible maritime de remplacement pourrait être une solution économique.

El Universal 21-10. Le Venezuela et l'Iran vont créer une compagnie maritime pétrolière commune.

JMM 22-10. Le Sri Lanka se prépare à la mise en service d'un nouveau port réalisé à Hambantota (côte sud du Sri-Lanka).

JMM 26-10. D'ici à 2014, les Etats côtiers devraient partager leurs données relatives à la surveillance de leurs côtes. Un premier pas vers une défense européenne ?

Mer et Marine 28-10. La Grande Bretagne renonce à ses grands remorqueurs de sauvetage.

L'Antenne 29-10. Le port de Venise envisage de se doter d'un terminal offshore doté de 4 postes pour recevoir 850 ferries par an.

JMM 05-11. Nicolas Sarkozy s'est dit désolé qu'Anvers soit devenu le premier port français, allusion aux grèves qui ont paralysé les ports de l'Hexagone, obligeant les navires à décharger leur fret dans le port belge.

Mer et Marine 08-11. CMA-CGM teste actuellement l'Eko-Flor, un nouveau conteneur doté d'un plancher en matière composite ne contenant pas de bois.

Le Figaro 13-11. Shell prévoit la construction d'un navire usine à gaz géant au large de l'Australie, la plateforme du projet « Prélude » serait le plus gros navire du monde, elle mesurerait 500m et pèserait 600 000 tonnes.

JMM 19-11. Le Pérou et la Bolivie ont signé un accord pour octroyer un accès à la mer à la Bolivie.

Lloyd's List 22-11. Les banques disent que le modèle de financement « KG » une compagnie, un navire n'est plus viable.

L'Antenne 23-11. Pour la 1^{ère} fois depuis plus

de 400 ans, un procès pour piraterie s'est ouvert en Allemagne, où 10 somaliens sont jugés pour l'attaque d'un cargo allemand.

Mer et marine 24-11. Plus de 2000 personnes font leurs cartons pour intégrer le nouveau siège de 33 étages de CMA-CGM aux abords du port phocéen.

Les Echos 26-11. Le parlement adopte un projet de loi pour lutter contre la piraterie. Le texte définit, entre autres, les conditions dans lesquelles les pirates pourront être consignés et accorde au commandant du navire les pouvoirs d'un officier de police judiciaire.

Le Marin 30-11. Victimes de fortes surcapacités, les compagnies de ferries transmanche se restructurent.

L'Antenne 01-12. Les assureurs se préoccupent d'une autre forme d'abordage que celles des pirates ; En effet, la collision est le plus souvent provoquée par une mauvaise interprétation des règles de navigation de la part de marins peu qualifiés.

Kaiji Press 02-12. China Shipping Container Lines (CSCL) devrait mettre sur le leg Asie / Europe ses 8 porte-conteneurs de 14100 evp prévus être livrés début 2011.

Reuters 07-12. Suite au chavirage de 3 navires chargés de minerai de nickel et à la mort de 44 personnes, l'association Intercargo demande aux armateurs et aux autorités portuaires de revoir les processus de sécurité lors des transports de cette marchandise.

Mer et Marine 08-12. On comptabilise 322 navires immatriculés au Registre International Français (RIF) lancé en 2006.

GCaptain 10-12. Inger Klein Olsen, 1^{ère} femme nommée par la Cunard commandant de bord d'un paquebot de la compagnie, le « Queen Victoria ».

Tradewinds 09-12. Les averses et les inondations ont obligé pour la 1^{ère} fois, les autorités panaméennes à fermer le Canal de Panama. Le seul précédent était en 1989 lors de l'invasion du Panama par les américains.

Maritime Propulsion 18-12. Le chantier coréen Daewoo serait sélectionné par Maersk pour la construction de plusieurs navires de 18000 evp, les plus grands porte-conteneurs jamais construits. Le port en lourd serait de 200 000t. une longueur de 470m pour 60m de large avec un tirant d'eau de 15,70m et une vitesse de 25,5 nœuds.



Le Président et l'équipe de la
Chambre vous présentent leurs

Meilleurs vœux pour 2011

et vous offrent
un tour du monde en temps
réel grâce aux webcams
installées sur plus d'une
centaine de
navires de croisières

<http://petitsliens.com/5494>

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41

Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web :

<http://www.arbitrage-maritime.org>

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.