

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 26 - Automne 2011

● *Editorial*
Philippe Delebecque
Page 1

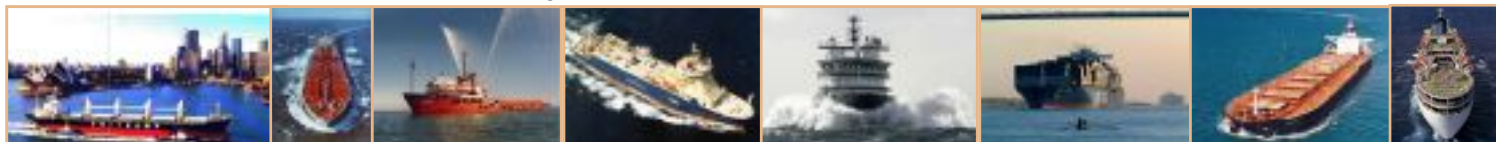
● *La liquéfaction des
chargements de nickel*
François Laffoucrière
Pages 2 & 3

● *L'exercice des
pouvoirs de police
de l'État en mer*
Arnaud Montas
Pages 4 & 5

● *Sentences récentes*
Page 5

● *Le web maritime*
● *L'actualité de la
Chambre*
Page 6

● *Concours d'arbitrage*
Pages 7 & 8
● *Revue de presse*
Page 9



"Ex turpi causa non oritur actio"

Le nouveau règlement de la CAMP

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le nouveau droit de l'arbitrage issu du décret du 13 janvier 2011 est désormais entré en vigueur et les praticiens commencent à l'expérimenter. La Chambre Arbitrale Maritime de Paris l'a bien naturellement mis en musique dans les dispositions qui structurent son fonctionnement. D'où un nouveau règlement, immédiatement applicable dans la quasi-totalité de ses stipulations, appelé, comme le précédent, à faire la loi des parties et des arbitres. Il ne s'agissait pas de réécrire le décret ni de le paraphraser, mais tout simplement de tenir compte de ses exigences. Le nouveau règlement procède ainsi par renvoi (art. III, renvoyant aux articles 1442 s. du CPC à défaut de stipulations du règlement et dans le silence de la convention des parties) et n'a pas jugé utile, sauf importantes exceptions (cf. art. VII.5 sur l'arbitrage multipartite se faisant l'écho de l'art. 1453 du CPC ; art. XI et la règle compétence / compétence fixée par l'art. 1448 ; art. XII relativement aux devoirs de loyauté et de célérité des arbitres imposés par l'art. 1464, al. 3), de reprendre expressément les dispositions impératives du décret, à l'exemple de l'art. 1472 organisant la suspension de l'instance. Au demeurant, le parti qui aurait consisté à intégrer dans le règlement toutes ces dispositions eût été impossible à tenir, dans la mesure où ce caractère impératif varie selon que l'arbitrage est interne ou international. Or, même si la plupart des arbitrages maritimes ont une dimension internationale, certains restent internes. Quant aux dispositions supplétives du règlement, elles ont une vocation de droit commun, ce qui n'empêche pas le règlement de s'y référer parfois très clairement (art. XXI sur la notification accueillant les dispositions de l'art. 1484, al. 3) et, lorsque cela a été considéré comme nécessaire, d'y déroger (art. X, aménageant quant au départ de l'instance arbitrale les dispositions de l'art. 1456, al. 1er). On se gardera ici de faire le commentaire détaillé du nouveau règlement. Invitons simplement nos lecteurs et tous les praticiens qui font confiance à la CAMP à le lire attentivement (<http://tinyurl.com/3b58dtu>), en nous permettant toutefois d'attirer l'attention sur les modifications qui nous paraissent les plus importantes : elles tiennent notamment à la désignation des arbitres, à leurs devoirs et à leurs pouvoirs.

La désignation est avant tout du ressort des parties, sous les réserves habituelles en cas de défaillance de l'une d'elles et surtout pour ce qui est du troisième arbitre. C'est alors le Comité « la personne chargée d'organiser l'arbitrage » qui a compétence, ce qui est du reste le cas dans la plupart des chambres professionnelles. Les rédacteurs du décret ont insisté sur le rôle des parties et l'égalité des parties en la

matière, si bien que nous avons pensé que les procédés de désignation des arbitres devaient désormais être les mêmes au premier comme au second degré. Cette réforme n'était pas postulée par les textes eux-mêmes, mais elle résultait sans doute de leur esprit. C'est ce dont nous avons tenu compte (art. XVII.3, renvoyant à l'art. VII), satisfaisant en cela des revendications exprimées ici ou là.

Quant aux devoirs des arbitres, le nouveau règlement dit expressément qu'il leur appartient de faire les déclarations d'indépendance et d'impartialité qui s'imposent (art. VIII). Un temps implicite et pouvant donc prendre une forme négative, cette obligation de révélation prend tout son sens au regard de l'article 1466 qui présume que la partie qui ne s'est pas prévalu de l'irrégularité en connaissance de cause a renoncé à s'en prévaloir. Le règlement a été modifié pour articuler pleinement dans sa procédure les exigences de l'article 1456, al. 2. Dans le prolongement, il a été jugé utile de rappeler avec le décret (art. 1464, al. 3) que les arbitres, comme les parties, doivent agir avec célérité et loyauté dans la conduite de la procédure (art. XII.1).

Les pouvoirs des arbitres sont enfin renforcés, puisque lorsqu'une pièce est conservée par un tiers, une coopération du juge étatique est organisée (art. XII appliquant les prescriptions de l'art. 1469). La disposition est précieuse. En outre, le tribunal arbitral est à même d'ordonner (art. 1468), au besoin sous astreinte, « toute mesure conservatoire ou provisoire qu'il juge opportune » (cf. art. XII.3) ; de la même façon, pourra-t-il compléter ou modifier une telle mesure, ce qui ne requiert sans doute pas une sentence. Il faut cependant exclure les saisies conservatoires et les sûretés judiciaires (hypothèque judiciaire conservatoire ; nantissement judiciaire de parts ..., v. L. 9 juill. 1991, art. 77) dont le prononcé relève encore et toujours de la compétence des juridictions étatiques. Ordonner la saisie conservatoire d'un navire, bien qu'il s'agisse plus d'une mesure d'immobilisation – une mise à la chaîne – sans indisponibilité juridique – que d'une véritable saisie, échappe à la compétence d'un tribunal arbitral. On peut le regretter, au moment où le législateur français entend confier un tel pouvoir au juge de l'exécution et non plus au seul Président du Tribunal de commerce (cf. code des transports, art. L. 5114-22).

Au total, le nouveau règlement de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris qui épouse les objectifs de modernisation et de souplesse du décret du 13 janvier 2011, devrait répondre aux attentes des praticiens et, on l'espère, contribuer à faire ou refaire de l'institution parisienne l'une des toutes premières places d'arbitrage maritime dans le monde.



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



Suite à la catastrophe de Fukushima,
BIMCO propose une clause standard
"Radioactivity risk" pour les Chartes
parties à temps

La circulaire : <http://tinyurl.com/BIMCO-Radiocativity-circular>

La clause : <http://tinyurl.com/BIMCO-Radiocativity-clause>



"Eclipse", le plus grand yacht privé du monde, 162,50m. propriété de l'homme d'affaire russe Roman Abramovich, construit par Blohm & Voss; outre plusieurs jacuzzis, une piscine et un cinéma, il est équipé de 2 pistes d'hélicoptère et d'un sous marin miniature pouvant faire office de bateau de secours, de vitres pare-balles et d'un système anti missiles.

<http://tinyurl.com/CAMP007>

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](#)

La liquéfaction des chargements de nickel

Commandant François LAFFOUCRIÈRE

C1NM – Pilote Maritime – Délégué du Nautical Institute à l'OMI

La série de naufrages ayant eu lieu en 2010, concernant des navires vraquiers a été l'occasion pour Intercargo et la plupart des P&I clubs de tirer à nouveau la sonnette d'alarme, à l'OMI et dans la presse spécialisée, à propos des problèmes de « liquéfaction » de vrac solide en cale. Selon Intercargo, sur les dix navires minéraliers perdus en 2010, trois l'ont été pour des problèmes de cargaison. Ces trois navires perdus étaient chinois et transportaient du nickel de ports de chargement indonésiens vers la Chine et selon le document MSC 89/7/4, présenté par la Chine, 45 marins ont perdu la vie et « la cause directe de ces accidents a été la perte de stabilité résultant de la liquéfaction et du ripage des cargaisons en conditions météorologiques défavorables. » Cette résurgence d'accidents survient dans un contexte de reprise du marché asiatique et de hausse de la demande chinoise en minerais de fer et de nickel nécessaires à la production d'acier. Pour satisfaire cette demande, le minerai de nickel, provenant essentiellement de mines situées en Indonésie, en Nouvelle-Calédonie et aux Philippines, est acheminé par des armateurs de navires de transport de vrac solide. Ces opérateurs de navires sont en nombre fortement croissant et certains de ces nouveaux venus sont inexpérimentés dans ce type de trafic. Après avoir rappelé ce qu'est le phénomène de liquéfaction et ses dangers pour le navire, il sera fait état du remède légal, des responsabilités respectives des intérêts navires et cargaison et les problèmes rencontrés dans la mise en œuvre de ce remède, avant de voir les propositions soumises pour y faire face.

Il existe deux types de minerai de nickel, le sulfure de nickel et le minerai latéritique, ce dernier étant celui en cause dans les transports précités. Les minerais latéritiques ne sont pas homogènes mais constitués de particules de roche et de particules argileuses. Celles-ci se trouvent entre les particules rocheuses et servent de liant. Si le taux d'humidité dépasse un certain seuil, les particules argileuses se liquéfient entraînant le même phénomène pour l'ensemble du minerai qui devient une masse visqueuse se transformant en boue liquide. Ce phénomène se produit lorsque les vibrations du navire agitent le produit, même s'il avait un aspect solide au chargement. Le point de liquéfaction du minerai (Flow Moisture Point ou FMP) varie en fonction de chaque pile stockée. Il doit être mesuré pour déterminer la « teneur limite en humidité admissible aux fins du transport » (Transportable Moisture Limit ou TML) qui est de 90% du FMP. Le taux d'humidité (Moisture Content ou MC) est alors établi pour chaque pile de minerai. S'il est supérieur au TML, le nickel n'est alors pas transportable par mer car il se liquéfiera avec les mouvements du navire. Transporter le minerai sous forme solide ou liquide pourrait, à première vue, ne pas porter à conséquences.

Cependant, un navire conçu pour transporter du vrac sec, ou solide, ne peut sans certains aménagements transporter du vrac liquide. En effet, lorsque le chargement est effectué sous forme solide, la marchandise n'entre pas en mouvement lors du transport contrairement à une marchandise liquide qui se déplace avec les mouvements du navire. Dans le cas d'une marchandise solide son centre de gravité ne se déplace pas à l'intérieur de la cale. Celui d'une marchandise liquide, remplissant partiellement cette cale, suit les mouvements du navire et ce, même au-delà, par l'effet dynamique. Il y a ce que l'on appelle un effet de carènes liquides qui vient diminuer la stabilité du navire en augmentant le moment de chavirement. Si ce dernier devient supérieur au moment de redressement du navire constitué par l'écart horizontal entre le centre de carène et le centre de gravité du navire, celui-ci sera affecté d'une gîte permanente et il y a risque de chavirement par mauvais temps. Une solution résiderait, comme dans les navires citernes, à remplir la cale presque à ras bord pour diminuer l'effet de carènes liquides. Cependant, la densité des minerais étant importante, de l'ordre de 2 pour le nickel, il n'est pas possible de remplir complètement les cales car les plafonds de ballasts ne résisteraient pas à la pression exercée. De plus, ces navires sont parfois équipés de ballasts situés dans les hauts afin de réduire la stabilité du navire pour éviter un rappel trop brusque au roulis. Cette diminution bénéfique et volontaire de stabilité devient un facteur aggravant lorsque la cargaison se liquéfie et peut contribuer au chavirement du navire.

Ces problèmes, dont un exemple est l'événement survenu en 1990 en Nouvelle-Calédonie et jugé par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (Sentence n°879), ont depuis longtemps été discutés à l'OMI. Le 4 décembre 2008, le Comité MSC a adopté, par la Résolution MSC.268(85), le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) mis en œuvre facultativement à partir du 1er janvier 2009. La Résolution MSC.269(85) a adopté des amendements au Chapitre VI - Transport de cargaisons et de combustibles liquides de la Convention SOLAS, rendant obligatoire le Code IMSBC au 1er janvier 2011, en remplacement du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC). En effet, la nouvelle Règle 1-2 du Chapitre VI de la SOLAS stipule « Les cargaisons solides en vrac autres que les grains doivent être transportées conformément aux dispositions pertinentes du Code IMSBC. »

Les responsabilités respectives, posées par la SOLAS, sont précisées par le nouveau code. La Règle VI/2 de la SOLAS fait obligation au chargeur de fournir, par écrit, au Capitaine du navire les renseignements sur la marchandise, prescrits à la section 4 du Code IMSBC, avant tout chargement à bord. Ces renseignements accompagnés d'une déclaration du chargeur comprennent, entre autre, selon la section 4.2.2 le groupe de cargaisons (Groupe A – cargaisons susceptibles de se liquéfier), des certificats « sur la teneur en humidité de la cargaison et sur sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport », et « la probabilité de formation d'une base liquide ».

Ces certificats doivent faire figurer les résultats des essais ayant permis de déterminer le MC et le TML, selon une méthode reconnue internationalement ou nationalement et effectués dans un délai avant le chargement de moins de 6 mois pour le TML et de moins de 7 jours pour le MC. La déclaration de l'expéditeur doit attester « que la teneur en humidité est, à sa connaissance, [Suite de l'article, page 3](#)



“Turanor Planet Solar” le plus grand bateau solaire du monde, long de 30 m. pour une largeur de 15m. équipé de 470m² de panneaux photovoltaïques vient de boucler un tour du monde en mai 2011.

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

Réflexions et propositions du groupe d'experts anglais SAGE

Pour mettre fin au traitement archaïque du commerce international

Le temps où le « fret » doit être considéré soit comme une importation ou une exportation est-il révolu ?

<http://tinyurl.com/3fg6l44>

En application du décret du 13 janvier 2011 portant réforme sur l'arbitrage

Le Règlement de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris a été mis à jour

Texte français : <http://tinyurl.com/CAMP-Francais>

Texte anglais : <http://tinyurl.com/CAMP-Anglais>



LOF 2011

Une nouvelle version du contrat de sauvetage de la Lloyd's

Les deux principaux changements concernent la publication des adjudications et les procédures à suivre pour les navires porte-conteneurs

Les détails expliqués :

<http://tinyurl.com/3lr7o5e>

Le contrat “no cure no pay”:

<http://tinyurl.com/3lmv5mt>

Piraterie

Les implications en matière d'assurances

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

A voir sur le site du *Nouvel Obs*, le dossier

Le business de la piraterie

<http://tinyurl.com/nouvelobs-piraterie>

L'explosion de la piraterie au large de la Somalie

Un dossier d'enquête de la radio France Info

<http://tinyurl.com/Finfo-piraterie>

Suite de la page 2 “La liquéfaction des chargements de nickel”:

la teneur en humidité moyenne de la cargaison au moment où la déclaration est présentée au capitaine. »

Cependant, le cas du *BW ODEL*, en route du Brésil vers la Chine avec un chargement de minerai de fer, liquéfié au passage de l'Afrique du Sud, et bloqué au mouillage au large de l'Île Maurice (ne pouvant accéder en raison de son fort tirant d'eau) depuis le 13 mai 2011, démontre les problèmes liés à une application défectueuse du Code IMSBC. En effet, les P&I clubs ont à nouveau alerté sur ces problèmes de liquéfaction et mis en garde contre des chargements, dans certains ports du Brésil, dont les taux d'humidité sont excessifs et les déclarations fausses, ces dernières faisant état de cargaisons classées dans le groupe C du Code IMSBC, alors qu'elles auraient dû l'être dans le groupe A, échappant ainsi à l'exigence de tests.

La Partie B du Chapitre VI de la SOLAS insiste sur la nécessité pour le Capitaine d'avoir en sa possession, avant le chargement, l'ensemble des informations nécessaires aux calculs de stabilité et sur les propriétés physiques de la cargaison. Il commettrait une faute en acceptant de commencer le chargement en l'absence des documents attestant de ces informations. Il pèse sur lui l'obligation juridique de refuser le chargement en l'absence des certificats prévus par le Code IMSBC. Il a de plus l'obligation, s'il a un doute sur la qualité de la marchandise pouvant entraîner un risque pour la sécurité du navire, de refuser de charger ou de stopper le chargement conformément à la Règle VI/7.5 de la SOLAS. Pour lever le doute il peut, selon la Section 8 du Code IMSBC, procéder à un test artisanal de vérification complémentaire pour déterminer les risques de liquéfaction. Le Capitaine peut également demander qu'une nouvelle analyse soit effectuée.

Si la solution juridique internationale est séduisante, il n'en demeure pas moins que sa mise en œuvre, parfois incomplète, voire totalement ignorée, a déjà fait apparaître un certain nombre de difficultés. Concernant la certification des taux d'humidité du minerai de nickel, les essais étant effectués parfois bien avant chargement et l'entreposage de ce minerai ne se faisant pas à l'abri des intempéries, il arrive régulièrement qu'un certificat délivré ne signifie pas grand-chose lorsque des pluies torrentielles se sont abattues entre la date des tests et celle de chargement. De plus, dans de nombreux cas, l'absence de certification indépendante (laboratoires intégrés aux compagnies minières) laisse planer un doute certain sur la sincérité des certificats délivrés. Les P&I clubs ont par ailleurs dénoncé, à plusieurs reprises, les menaces et contraintes physiques exercées sur les inspecteurs cargaison indépendants envoyés par les intérêts navire pour pallier la présentation aux Capitaines de certificats douteux. Ils ont cependant rappelé, dans les guides et recommandations qu'ils ont distribués, que la couverture assurée par le club serait perdue pour ceux de ses membres ne respectant pas les dispositions du Code IMSBC et acceptant de charger un minerai hors normes. Selon les P&I clubs, des chargeurs ont tenté de faire confirmer par le Capitaine ou l'inspecteur cargaison indépendant, et par écrit, le fait que la marchandise ne posait de problème pour la sécurité alors qu'une telle déclaration incombe à l'expéditeur conformément au Code IMSBC. Des pressions ont même été exercées sur certains armateurs pour accepter des clauses de charte-partie les empêchant d'appliquer intégralement le Code ou d'avoir recours à des inspecteurs indépendants ou bien même d'analyser des échantillons de cargaison.

A la 89^{ème} session du Comité MSC, en mai 2011, la délégation chinoise a présenté le document MSC 89/7/4, en réaction aux naufrages fin 2010 des trois navires minéraliers battant son pavillon. La Chine présentait 3 propositions « en vue de prendre des mesures pour renforcer la sécurité du transport de cargaisons solides en vrac par les navires. » Il s'agissait d'améliorer le Code IMSBC : d'une part en mettant en œuvre un programme de l'OMI indépendant d'échantillonnage, de mise à l'essai et de délivrance de certificats ; deuxièmement en publiant des recommandations à l'intention des gens de mer en matière d'exploitation des navires transportant des cargaisons susceptibles de se liquéfier ; et enfin, suite au constat de l'application inefficace par l'Administration du principe selon lequel la liquéfaction des cargaisons doit être évitée en contrôlant leur teneur en humidité, la conception du navire pourrait être modifiée, par exemple en installant une cloison longitudinale dans les cales à cargaison, afin de transporter le minerai en sécurité même sous forme liquide. Cette dernière proposition, même si elle n'a pas rencontré l'enthousiasme d'Intercargo, a cependant recueilli la faveur de la société de classification RINA qui vient d'établir des standards de conception pour la modification ou la construction de vraquiers capables de transporter des minerais même liquéfiés, s'affranchissant ainsi de certificats à valeur aléatoire.

Intercargo et BIMCO, par le document MSC 89/7/7 ont présenté des observations en réponse aux propositions chinoises. Ils sont favorables à la première proposition, tout en rappelant que les propriétaires de navires font désormais souvent appel à des inspecteurs cargaison indépendants mais que pour les raisons précitées cela reste un exercice difficile, et affirment qu'il est important de garantir uniformité et clarté au regard de la responsabilité des chargeurs, des affrêteurs et des autorités du port de chargement. Ils sont également favorables à la deuxième proposition, la diffusion de la connaissance des dangers devant aussi s'effectuer à terre, et mieux que la formation à l'intervention d'urgence à bord il faut d'abord empêcher le chargement d'une cargaison incompatible. Au regard de la solution relative à la conception du navire, Intercargo et BIMCO sont opposés au transfert de responsabilité, vers le navire, qui doit rester celle du chargeur et de l'Autorité compétente. Ils proposent que le Sous-comité DSC soit chargé d'élaborer un programme garantissant un échantillonnage et des essais fiables et indépendants, ainsi qu'une formation accrue pour les personnels à bord et à terre.

Le Comité MSC a par conséquent décidé d'allouer d'avantage de temps à la préparation d'amendements au Code IMSBC et de transmettre les deux documents précités au Sous-comité DSC afin de considérer, à sa prochaine session, en septembre 2011, les propositions qu'ils contiennent. Affaire à suivre ...



Brèves remarques sur la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer

Arnaud Montas

Maître de conférences de droit privé Université de Bretagne Occidentale

Constituant une évidente menace pour la sécurité des personnes et des biens ainsi que pour les intérêts du commerce mondial, la piraterie maritime a évolué et son constat est aujourd'hui préoccupant. Notamment, le Bureau maritime international a publié le 9 mai dernier un communiqué qui révèle que 142 attaques de pirates ont été répertoriées à travers le monde au cours du premier trimestre 2011. Ces actes ont connu une hausse au large des côtes somaliennes, puisque 97 attaques y ont été menées contre 35 l'année dernière sur la même période. 45 navires sont tombés entre les mains des pirates et 45 autres ont été pris pour cible par les fusillades de pirates. Sept membres d'équipage ont été tués et 34 ont été grièvement blessés.

Très tôt, la communauté internationale avait pris conscience de cette réalité ; cependant, lorsque la question s'est posée dans l'Entre-deux-guerres de la codification du droit international relatif à la piraterie, l'activité semblait avoir disparu puisque seuls quelques actes sporadiques subsistaient. Depuis, les choses ont brutalement changé.

I. La lutte contre la piraterie maritime en droit international

Le droit commun international : CMB (ndlr : Convention Montego Bay) et Convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

Pour chaque Etat signataire, la lutte contre la piraterie s'inscrit dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs de police en mer. Au sens de la CMB, et au relais de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958, la piraterie désigne « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire agissant à des fins privées et dirigé contre un autre navire ou contre des personnes et des biens à leur bord en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ». Afin de qualifier tel acte de piraterie, ce texte fixe ainsi quatre conditions cumulatives : l'acte doit avoir été commis en haute mer ; il doit avoir été commis avec violence ; le navire « pirate » doit être un bâtiment civil ; enfin l'attaque doit avoir été menée à des fins privées.

Jurisdiction universelle. Prérogative de puissance publique, la lutte contre la piraterie confère à tout Etat le pouvoir d'appréhender « *en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* » (CMB, art. 105), les auteurs de tels actes et de les traduire devant ses tribunaux, par dérogation au monopole de l'Etat du pavillon.

Cette juridiction universelle des Etats, caractéristique du régime de la piraterie, ne procède donc pas de la nature de l'infraction, mais du lieu de sa commission. De même, l'Etat de la nationalité des pirates ou l'Etat du pavillon conservent la possibilité d'exercer leur juridiction pénale, si bien que l'exercice de telle juridiction universelle n'est, pour chaque Etat considéré, qu'une option, la CMB lui permettant de déterminer dans quelles limites il entend exercer sa juridiction.

Les limites du droit international. La CMB, qui instaure un traitement de la piraterie dérogeant au principe de liberté de la haute mer, constitue un équilibre satisfaisant bien qu'insuffisant. Notamment, la nécessité de recourir au droit interne pour juger les actes de piraterie en haute mer, rend l'efficacité de son action tributaire de son adaptation au cadre international. Or, jusqu'en janvier 2011, les dispositions de la Convention relatives à la piraterie n'avaient pas été pleinement incorporées dans le droit positif français.

En conséquence, la France, en dépit d'actions diplomatiques ou militaires, était désarmée sur le plan législatif, si bien qu'une intervention du législateur apparaissait nécessaire, d'autant plus que la Convention de 1988 n'avait pas créé de compétences universelles et que la CMB n'est pas principalement d'application immédiate en droit interne, ainsi que l'a rappelé la CJCE dans un arrêt du 3 juin 2008.

Pour toutes ces raisons, une transposition des dispositions de la Convention en droit interne était ainsi indispensable, légitimant

l'intervention du législateur français, devenue effective par l'adoption de la **loi du 5 janvier 2011**.

II. La lutte contre la piraterie maritime en droit français : la loi du 5 janvier 2011

Depuis l'abrogation de la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, par la loi du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, le droit français était dépourvu de législation spécifiquement applicable à la piraterie maritime.

Pour réprimer de tels actes, il était fait référence à un certain nombre d'infractions préexistantes et susceptibles de constituer des actes de piraterie, sans leur être complètement assimilables : ainsi, par exemple, de l'article 224-6 du Code pénal qui punit de vingt ans de réclusion criminelle « *le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place (...)* ».

C'est ainsi que la **loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer** porte adaptation du droit français aux Conventions internationales précitées, en modifiant les dispositions de la loi du 15 juillet 1994, des Codes pénal, de procédure pénale et de la défense.

En ce sens, la loi nouvelle ajoute à ses deux volets existants - luttés contre le trafic illicite de stupéfiants et lutte contre l'immigration illicite par mer -, un troisième volet relatif à la lutte contre la piraterie maritime ; elle clarifie aussi les modalités de recherche et de constatation des infractions considérées, ainsi que les agents habilités à y procéder. La loi permet également de donner suite aux récentes recommandations du Conseil de sécurité des Nations Unies, notamment de sa résolution 1918 du 27 avril 2010 enjoignant les États membres à « *ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international des droits de l'homme applicable* ».

Incriminations. Sur le modèle de la législation en matière de terrorisme, la loi du 5 janvier tente de combler les vides juridiques constatés mais ne définit ni n'incrimine spécifiquement l'infraction de piraterie maritime. Elle fait au contraire le choix de renvoyer expressément à des infractions préexistantes, limitativement énumérées, et susceptibles d'être qualifiés d'actes de piraterie : détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport (C.pén., art. 224-6 à 224-7 et 224-8-1) ; enlèvement et séquestration (C.pén., art. 224-1 à 224-5-2 et 224-8) ; encore participation à une association de malfaiteurs (C.pén., art. 450-1 et 450-5).

Conditions de lieu. Les dispositions de la loi nouvelle reprennent en substance celles de la CMB. En effet, son article 1^{er}.1 prévoit son application « *aux actes de piraterie commis en haute mer, dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, (ou) lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat* », c'est-à-dire, dans ce dernier cas, lorsque le Conseil de sécurité des Nations Unies autorise un Etat à opérer dans les eaux territoriales d'un autre par une résolution adoptée sur la base du Chapitre VI de la Charte des Nations Unies.

Pouvoirs d'intervention. Répondant aux griefs formulés par la Cour EDH, la loi nouvelle encadre les compétences des commandants de bord des navires de la Marine nationale et leur accorde pouvoir et compétence pour prendre, dans les zones maritimes considérées par la loi, les mesures nécessaires à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

En leur accordant les pouvoirs d'un officier de police judiciaire, la loi les habilite notamment à contrôler les navires suspects, à ordonner le déroutement, à procéder à des saisies, encore à appréhender et déferer les auteurs des infractions considérées.

Le législateur assouplit également la condition préalable à toute mise en œuvre de mesures de contrôle et de coercition, substituant à cette fin l'existence de « *motifs raisonnables* » à celle de « *sérieuses raisons* », seule expression visée par la CMB.

Suite de l'article page 5



Ex turpi causa non oritur actio :

"D'un cas frauduleux ne découle aucune action"

Conditions d'intervention. Les agents habilités à intervenir sont, au sens de la loi, les commandants des bâtiments et/ou aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer, agissant sous l'autorité, soit pour procéder à des investigations approfondies, soit pour remettre les personnes appréhendées et/ou les objets ayant fait l'objet de mesures conservatoires. Ces agents pourront exécuter (ou faire exécuter) les mesures de contrôle et de coercition. Ils se voient aussi reconnaître, sous réserve d'habilitation spéciale, le pouvoir de constater les crimes et délits constitutifs d'actes de piraterie et d'appréhender leurs auteurs en vue de les traduire en justice.

Rétention et débarquement. Suite aux récentes condamnations de la France par la Cour EDH, la loi nouvelle a encore pour but de conformer le droit français au droit européen en matière de privation de liberté, notamment au regard des articles 5§1 et 5§3 de la Convention EDH. La vulnérabilité juridique du droit français avait été relevée par la Cour CEDH dans l'affaire « Medvedyev c/ France », jugée le 10 juillet 2008 puis le 29 mars 2010.

Tirant les leçons de ces griefs, la loi nouvelle met en place un régime spécifique pour l'arrestation et la consignation de pirates à bord : information sans délai du procureur de la République, examen médical dans un délai de 24 heures, saisie du juge des libertés et de la détention dans les 48 heures qui suivent le début des mesures de restriction de liberté, le juge statuant sur la poursuite des mesures pour une durée de 5 jours renouvelables.

Compétence juridictionnelle « quasi-universelle ».

Si la CMB reconnaît compétence universelle à chaque État partie dans le domaine de la piraterie maritime, c'est à la condition que son droit interne prévoit l'incrimination de piraterie maritime. Aussi la loi du 5 janvier 2011 réintègre-t-elle la répression de tels actes et définit un cadre juridique, ce qui permet aux tribunaux français, si aucun autre État n'a revendiqué sa compétence juridictionnelle, de juger d'actes commis hors du territoire de la République.

Pourtant, il semble que le nouveau droit positif français n'a pas retenu cette compétence universelle totale des juridictions françaises telle que définie par la CMB. En effet, la loi du 5 janvier se borne à conférer aux juridictions françaises une compétence « quasi-universelle ». Dorénavant les juridictions françaises sont compétentes pour juger des infractions commises hors du territoire de la République si deux conditions sont réunies :

1. D'abord, aux termes de l'article 5 de la loi, les « auteurs et complices (doivent avoir été) appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4 », c'est-à-dire des agents français : officiers de police judiciaire, et, s'ils sont spécialement habilités, les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer ;

2. Ensuite, aucune entente ne doit avoir été conclue avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle (cas des accords conclus par l'Union européenne avec certains Etats qui ont acté le transfert des suspects sur leur territoire).



Le P&I Club North of England a publié un Guide-conseils pour aider les entreprises travaillant directement ou indirectement avec l'Iran à s'y retrouver dans le dédale de plus en plus complexe des sanctions commerciales imposées à l'Iran par l'ONU, l'Union Européenne, les Etats Unis :

<http://tinyurl.com/44dof36>

En projet les designs des yachts de luxe "Oculus" (250 pieds et 21 noeuds) du chantier Schöpfer Yachts LLC . Le style est inspiré des formes des cétacés représentant la mâchoire et la structure osseuse de l'orbite de l'oeil de ces grands mammifères océaniques.<http://tinyurl.com/3gkuta7>



N° 1181 Synacomex – Avaries marchandises – Connaissance de charte sans en-tête – Armateur disposant – Identification du transporteur .

Suite à des avaries à la marchandise par mouille, avec un connaissance sans entête, tous les éléments de faits, nécessaires à l'appréciation et à la recherche *in praxis* par les Arbitres de la qualité de transporteur maritime sont pris en compte.

La société *disponent owner* avait acquis la gestion commerciale du navire et avait surtout été créancier du fret réglé par le vendeur CAF de la marchandise, affréteur au voyage. De plus, l'acheteur de la marchandise, qui avait introduit l'action, avait connaissance des termes de la Charte.

Les éléments de fait ont pu démontrer que seule la société, fréteur au titre de la Charte Synacomex et affréteur à temps du navire avait la qualité de transporteur maritime.

Pour ce qui est de l'origine des dommages, la mouille constatée et les circonstances météorologiques du voyage ne permettaient pas de fonder une exonération de responsabilité du transporteur.

N° 1182 – Contrat de vente d'un navire de pêche – Situation d'un marin attaché au navire par un contrat d'engagement – Code du travail maritime – Licenciement – Absence de réticence dolosive – Obligation contractuelle de garantie.

Le compromis et l'acte de vente prévoyaient expressément que le navire était vendu *libre de toutes dettes, hypothèques et / ou autres charges de quelque natures qu'elles soient* et que le vendeur garantissait l'acheteur de toute dette ou charge quelconque attachée au navire.

En l'espèce, un contrat d'engagement maritime conclu par le vendeur avant la vente du navire, et qui par l'effet des dispositions du code du travail maritime est automatiquement transféré à l'acheteur, constitue une charge. Il résulte des stipulations de l'acte de vente du navire que toute charge attachée au navire qui n'a pas explicitement été acceptée par l'Acquéreur, doit être supportée par le Vendeur sur la base de son obligation de garantie.

N° 1183 - Contrat d'agence - Emission par l'agent d'un connaissance avec déclaration de valeur sans accord préalable de l'armateur - Mauvaise rédaction du connaissance - Compétence des arbitres liée au respect des procédures prévues au contrat d'agence.

Sur la base du contrat d'agence, un agent maritime a été reconnu fautif pour avoir émis un connaissance comportant mention de la valeur de la cargaison sans accord préalable de l'armateur et désignant le lieu de destination finale comme port de déchargement alors qu'il savait qu'après transbordement un transport par route était envisagé pour la dernière partie de l'acheminement. Toutefois l'armateur ayant renoncé à couvrir par une assurance spécifique ce transport par route – durant lequel se sont produits les dommages – sans même consulter l'agent a été considéré avoir agi avec légèreté.

L'agent a été condamné à couvrir la perte subie par l'armateur (différence entre la condamnation prononcée en appel et la limitation de responsabilité que ce dernier aurait pu opposer en fonction de la clause Paramount de ses connaissances) à hauteur de 75 %, le solde restant à la charge de l'armateur.

Les arbitres se sont déclarés incompétents pour connaître du différend entre les parties portant sur les conditions de souscription de l'assurance de responsabilité de l'agent dès lors que la procédure prévue au contrat d'agence pour cette couverture n'avait pas été respectée par elles.



Les étudiantes ayant participé au concours d'arbitrage à Singapour en juillet 2011 ont travaillé avec la Chambre Arbitrale Maritime de Paris qui a parrainé une partie de leur voyage.

Une interview du Président et du Secrétaire général de la Chambre sur le thème "Quelle est la place de Paris dans l'arbitrage en droit maritime" est disponible sur leur blog du Master Arbitrage et Commerce International (MACI) de l'université de Versailles :

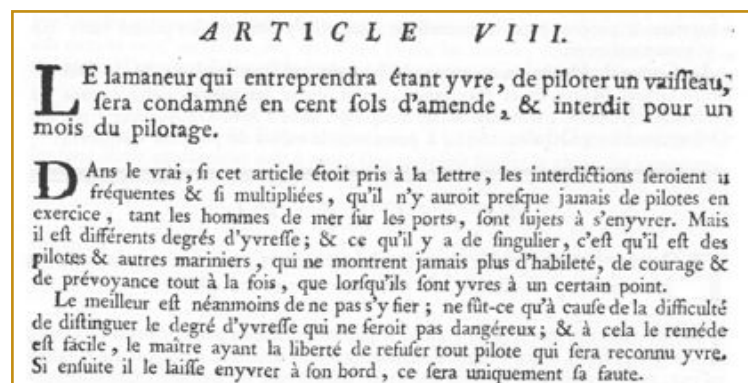
<http://tinyurl.com/Interview-CAMP>

Web Maritime Les pilotes maritimes

Dès le XIV^e siècle, le "Pilote lamineur", marin qui connaissait particulièrement l'entrée d'un port et qui y résidait, était chargé de conduire les navires à l'entrée et à la sortie.

Le mot pilote, entré dans l'usage vers 1484, serait emprunté de l'italien piloto venant du grec byzantin πηδότης qui signifie «gouvernail».

L'activité est dûment réglementée; en signe de clin d'oeil, nous relèverons le commentaire sur l'article VIII de l'ordonnance de marine de 1681, à l'époque de la marine à voile donc, qui évoque l'attitude que le capitaine doit avoir envers un lamineur se présentant en état d'ivresse pour piloter son navire. *"Dans le vrai, si cet article était pris à la lettre, les interdictions seraient si fréquentes et si multipliées, qu'il n'y aurait presque jamais de pilotes en exercice... ce qu'il y a de singulier, c'est qu'il est des pilotes et autres mariniers, qui ne montrent jamais plus d'habileté, de courage et de prévoyance tout à la fois, que lorsqu'ils sont ivres à un certain point..."*



Loin de cette époque, les pilotes d'aujourd'hui disposent d'équipements et d'outils perfectionnés, mais la technologie n'est pas tout et ne remplacera jamais le métier et l'habileté manoeuvrière notamment dans la phase finale de l'accostage.

- The maritime pilot : http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_pilot
- Fédération des pilotes maritimes : <http://www.pilotes-maritimes.fr/>
- IMPA International Maritime Pilot s Association : <http://www.impahq.org/index.cfm>
- European Maritime Pilot's Association : <http://www.empa-pilots.org/>
- La formation d'un pilote - Vidéo interview pilote de Seine : <http://www.youtube.com/watch?v=GVwx4vuPfv4>
- Métier : Marin, la formation maritime : <http://www.formation-maritime.fr/>
- IMO Résolution A960 Recommandations concernant la formation : http://www.impahq.org/A960/A960_fr.pdf
- Installation d'une échelle de pilote : <http://tinyurl.com/pilot-ladder>
- The "pilot on line edition", La collection des journaux électroniques de l'association des pilotes du Royaume Uni : <http://tinyurl.com/3vjln6u>
- Vidéo d'un bateau pilote par force 10 et creux de 8 mètres : <http://tinyurl.com/3unzbxu>
- Vidéo du débarquement d'un pilote en mer : http://www.youtube.com/watch?v=P4dgWnkan_c
- Vidéos hélitreuillage d'un pilote : <http://tinyurl.com/3cq8w2w> & <http://tinyurl.com/3ua3r28>
- La responsabilité civile du pilote : <http://tinyurl.com/3oeajzd>
- La responsabilité disciplinaire et pénale du pilote maritime : <http://tinyurl.com/3h2v457> & <http://tinyurl.com/437u7e4>
- L'acquiescement d'un pilote du St Laurent : <http://tinyurl.com/3zv9buu>
Nous remercions la revue "Le Droit Maritime Français".
- Quelques stations de pilotage françaises : <http://www.pilhavre.fr/?lang=fr>
<http://www.pilote-seine.fr/>
<http://www.pilotagegironde.com/>
<http://www.larochelle-charentepilot.com/activite.htm>

L'actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 8 juin 2011. Le Président a ensuite reçu les arbitres pour le traditionnel "dîner des arbitres" qui s'est déroulé dans l'ambiance sympathique habituelle au Yacht Club de France.

Organes de la Chambre L'Assemblée a voté l'admission en qualité de "membre institutionnel" du CESAM – Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports.

Après renouvellement et élections en remplacement de certains membres, le **Conseil d'Administration** est composé de:

MM. F. ARRADON, C. BELE, Ph. BOISSON, P. BONNASSIES, Mme C. BUQUEN BELLORD, Ph. DELEBECQUE, C. GENIBREL, J-Y. GRONDIN, G. HELIGON, L. LERBRET, B. MAZUEL, P. RAYMOND, G. SIOUFI, Y. TASSEL, J-P. THOMAS, JY. THOMAS, A. TRUFFAUT.

Le **Comité de la Chambre** reste le même :

- Membres titulaires : MM. P. DELEBECQUE (Président), J.Y. THOMAS et O. JAMBU-MERLIN,

- Membres suppléants : MM. P. BOISSON, M. LE LUYER, J-P. LAFFAYE, J. LERBRET, G. SIOUFI et Y. TASSEL.

Le **Bureau** est inchangé : M.Ph. DELEBECQUE (Président) - M.P. RAYMOND (Vice Président) - M.J-Y. THOMAS (Vice président et Trésorier).

Arbitres L'Assemblée a décidé de fixer le nombre d'arbitres inscrits sur la liste de la Chambre à environ 60 arbitres et d'incorporer cette année sur la liste des arbitres :

Monsieur Alioune DIAGNE - directeur général de AXA Assurances Sénégal, dans la catégorie "Praticiens".

Monsieur Philippe GARO - Directeur de la société Mc Leans, dans la catégorie "Praticiens".

Monsieur Stéphane RIVIER - Pilote des ports de Marseille-Fos dans la catégorie "techniciens".

Monsieur Gabriel TOUCHARD - juriste chez GDF Suez dans la catégorie "Juristes".

L'Assemblée a pris acte de leur souhait de ne plus figurer sur la liste des arbitres de :

M. François ARRADON, M. Claude BERNARD, M. Christophe DEGENEVE, Mme Dominique DOMBREVAL, M. Jean-Yves GRONDIN, Mme Agnès LEINEN et M. Dominique de SAINT LEGER.

L'Assemblée Générale a décidé d'accepter l'inscription sur la liste des arbitres honoraires de :

M. François ARRADON, M. Claude BERNARD et M. Jean-Yves GRONDIN.

La Chambre déplore les décès de M. Jean Paul CHRISTOPHE en novembre 2010 et d'un arbitre honoraire en janvier 2011, M. Yves ROCQUEMONT. Nous adressons à nouveau nos plus sincères condoléances à leurs familles.

Modification du Règlement

En application du décret du 13 janvier 2011 portant réforme sur l'arbitrage et tirant parti de cette opportunité pour effectuer les mises au point appropriées, l'Assemblée a décidé de modifier le Règlement de la Chambre selon les dispositions principales suivantes :

- harmonisation de la numérotation des articles ;
- précisions quant aux rôles du Comité (art. II) et de son Président (art. V, VII, XVI, XVII et XXIV), notamment lorsqu'il s'agit d'accorder des délais ;
- à l'article III, définition des articles applicables du CPC par référence au décret ;
- par voie de conséquence, amendements logiques dans le corps du texte du Règlement et références complémentaires (art. VI, VIII, XII, XVI et XIX) ;
- article VII : clarification de l'alinéa 5 et extension des cas d'empêchement d'un arbitre (alinéa 7) ;
- article XII, 1) référence explicite au décret quant à la conduite de la procédure et 2) énoncé des nouvelles références au CPC concernant les principes directeurs du procès ;
- maintien du second degré (art. XVII), en dépit de la disparition du quatrième alinéa de l'article 1455 du CPC dans le texte du décret (référence à un deuxième tribunal arbitral). Il a été décidé que les arbitres du second degré seront désormais désignés comme au premier degré, chaque partie désignant son arbitre sur la liste, le troisième arbitre étant désigné par le Comité.

Les Statuts et Règlement sont disponibles en français et en anglais sur simple demande au secrétariat de la Chambre et téléchargeables sur le site web de la Chambre www.arbitrage-maritime.org

En français : <http://tinyurl.com/CAMP-Francais>

En anglais : <http://tinyurl.com/CAMP-Anglais>

Réforme du CPC - Mise à jour du
Règlement de la Chambre

La réunion d'information aux arbitres
de la Chambre

est prévue dans les bureaux de la
Chambre

le vendredi 14 octobre 2011 à 10 H 00

Nous invitons les arbitres qui
souhaitent y participer à se faire
connaître auprès du secrétariat

camp2@wanadoo.fr

Aperçu de la jurisprudence anglaise en matière d'incorporation de clauses compromissaires par référence dans les connaissements maritimes

Grâce au soutien financier et technique de la CAMP, une équipe du Master Arbitrage et Commerce International (MACI) de l'Université de Versailles, composée de Lola Boyer, Sharon Cohen, Clarissa Muschner et Mélisande Rivière, a défendu à Singapour les couleurs de la France pour le 12th International Maritime Law Arbitration Moot Competition.

Ce concours international a permis aux participantes de se confronter à des problématiques très pointues en droit maritime. La phase des plaidoiries, qui s'est déroulée du 1^{er} au 5 juillet derniers, a marqué l'aboutissement d'un travail de longue haleine sur un cas fictif impliquant un transport de G.P.L. par mer.

L'équipe du MACI s'est ainsi penchée sur le cas d'un incendie survenu lors du déchargement de la marchandise au port de destination. Cet incendie a ravagé le méthanier du demandeur à l'arbitrage, qui se trouvait être à la fois le transporteur et le propriétaire du navire. Ce dernier sollicitait du tribunal arbitral qu'il déclarât le destinataire de la marchandise responsable de la perte de son navire. De son côté, le défendeur contestait la compétence de la juridiction arbitrale et faisait une demande reconventionnelle pour obtenir réparation de la perte de sa marchandise. Tant la procédure que le fond du cas étaient régis par la *Common Law*, donnant ainsi l'occasion à l'équipe d'appréhender ce système de droit.

Les participantes se sont notamment penchées sur d'épineuses questions de procédure, telles que celle de la validité de l'incorporation d'une clause compromissoire par référence dans un connaissement. Cette question était d'autant plus complexe qu'en l'espèce, le connaissement incorporait des clauses tirées d'un *standard form* en des termes très généraux, sans préciser le contenu de ces clauses, ni dans quel document se référer pour le constater. Un connaissement, émis quelques semaines après la survenance de l'incendie litigieux, a révélé que l'une de ces clauses était une clause d'arbitrage, prévoyant la compétence d'un Tribunal arbitral siégeant à Singapour.

Cette situation étant inédite en jurisprudence, l'équipe du MACI a dû, tout en s'inspirant des solutions retenues par le droit français, analyser la jurisprudence anglaise en ce qui concerne les clauses compromissaires stipulées dans une charte partie, avec une simple référence dans le connaissement ; afin de procéder à un raisonnement par analogie.

Avec beaucoup d'enthousiasme, et conformément aux règles du concours, l'équipe a dû endosser à la fois la casquette de demandeur et celle de défendeur. A cet égard, les participantes ont dû analyser la problématique de l'incorporation d'une clause compromissoire par référence dans un connaissement, et ce tant du point de vue du défendeur à l'arbitrage (en l'espèce, le destinataire de la marchandise) que de celui du demandeur (le transporteur et propriétaire du navire).

1. Le conservatisme traditionnel du droit anglais en matière d'incorporation des clauses d'arbitrage par référence

La jurisprudence anglaise semble réticente à admettre la validité de l'incorporation de certaines clauses compromissaires par référence dans des connaissements maritimes. En effet, plaise au défendeur à l'arbitrage, l'incorporation est admise seulement lorsqu'il existe une référence suffisamment précise à la clause d'arbitrage ainsi qu'une intention de conférer à cette dernière force obligatoire dans le connaissement.

L'arrêt *Bremer Vulkan (Bremer Vulkan Schiffbau Und Maschinenfabrik v South India Shipping Corp* [1981] 1 All ER 289) a été l'occasion pour les juges anglais de rappeler que, si des termes contractuels peuvent être incorporés par le biais de termes très généraux, une clause d'arbitrage – en ce qu'elle constitue un « *self contained collateral contrat* » – ne peut quant à elle être incorporée avec succès que par des termes très spécifiques. Ceci peut aisément s'expliquer par le caractère juridictionnel de la clause d'arbitrage qui, comme l'a rappelé Sir John Megaw dans l'arrêt *Aughton v MF Kent Services*, a pour effet de priver les parties concernées de la compétence des tribunaux judiciaires. Le précédent établi par La Chambre des Lords dans l'arrêt *Thomas v Portsea Steamship (T.W. Thomas & Co. Ltd v Portsea Steamship Company Ltd* –House of Lords [1912] A.C. 1) conduit alors à exiger une mention spécifique de la clause d'arbitrage pour que celle-ci puisse être incorporée dans un connaissement maritime. Plus exactement et selon l'expression utilisée par Lord Atkinson, seuls des « *distinct and specific words* » peuvent permettre une telle incorporation dans le connaissement.

Si le transporteur doit utiliser des termes spécifiques pour permettre l'incorporation d'une clause d'arbitrage par référence, les parties doivent aussi démontrer leur intention de contracter selon ces termes précis.

Afin de déterminer quelle a été initialement l'intention des parties, trois situations issues de la jurisprudence peuvent être données en exemple.

Dans un premier temps, une situation jurisprudentielle très similaire au cas du concours doit être signalée : il s'agit de l'arrêt *Poseidon v Davies Turner (Poseidon Freight Forwarding Ltd. v Davies Turner Southern Ltd.* [1996] 2 LLR 388). Le contrat signalait sur le recto du connaissement l'existence de termes contractuels au dos de celui-ci. Toutefois, le verso dudit connaissement n'a jamais été transmis au destinataire. Il a été jugé que les termes n'étaient pas incorporés dans la mesure où le transporteur n'avait pas suffisamment attiré l'attention du destinataire sur ladite clause. En effet, la clause compromissoire ne pourra être incorporée valablement dans le connaissement que si une « *reasonable notice* » (selon les termes de la Cour) a été adressée à l'autre partie, validant ainsi son consentement d'avoir recours à l'arbitrage.



L'équipe de Singapour, (de g. à d.)
Clarissa Muschner, Lola Boyer,
Mélisande Rivière, Sharon Cohen

L'ordonnance N°2011-839 du 15
juillet 2011 procède à une
modernisation du droit applicable à
l'assurance-transport, en instituant
notamment une réglementation
spécifiquement dédiée aux risques
aériens, aéronautiques et spatiaux et
en adaptant notre droit des
assurances au transport multimodal
en plein développement.

Une disposition particulière concerne
le transport maritime en accordant
un droit d'action directe du tiers lésé
à l'encontre de l'assureur de
responsabilité civile. (Recueil Dalloz)

<http://tinyurl.com/3dnqes8>



Les concepts des yachts Baïrim dessinés
par Timon Sager ont leurs lignes d'eau
optimisées pour maintenir une vitesse
rapide même dans les mers formées.

<http://tinyurl.com/3gwaso2>

Suite de l'article page 8

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :

<http://tinyurl.com/4338b4z>

To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link

L'International Group des P&I Clubs annonce une réforme légère de l'Inter-Club Agreement qui permet le règlement rapide des litiges cargaison entre affréteur et armateur dans le cadre de la charte à temps NYPE :

<http://tinyurl.com/ICA-NYPE>



Le Yacht "A" de 119 mètres du milliardaire russe Andrey Melnichenko conçu avec le designer Philippe Starck a été construit par les chantiers Blohm and Voss.

www.youtube.com/watch?v=0wgOrMJJ1Bk

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>

Le yacht étonnant "RW100" dessiné par le studio Design Martin Levi commence par un catamaran pour se terminer en monocoque. Il est prévu atteindre une vitesse de 100 noeuds.



Dans un second temps, la jurisprudence anglaise rappelle dans l'arrêt *Crooks v Allan* (*Crooks v Allan* [1879] 5 Q.B. 38; p. 41) qu'afin d'incorporer avec succès une clause contractuelle, il faut non seulement préciser le type de clause dont il s'agit, mais surtout faire en sorte que celle-ci soit mise en évidence sur le document contractuel pour que toute personne puisse la constater et être ainsi liée par son contenu.

Enfin et de manière plus générale, l'arrêt *Habas v Sometal* (*Habas v Sometal* [2010] 1 Lloyd's Rep. 661, 675 [68]) mérite d'être mentionné et ce notamment grâce à l'apport de Christopher Clarke J., qui a précisé qu'il était tout à fait envisageable que les termes utilisés pour l'incorporation de la clause d'arbitrage n'aient en réalité aucun effet contractuel entre les parties. Afin de déterminer s'il y a incorporation, il est donc nécessaire d'analyser la volonté initiale des parties de conférer ou non un effet obligatoire à une telle clause.

1. Entre standardisation des connaissances et professionnalisme : vers une admission facilitée de l'incorporation des clauses d'arbitrage par référence

Dans ce cadre, la position du demandeur à l'arbitrage semblait plus ou moins confortable. Il lui était en particulier difficile de justifier le fait que la clause d'arbitrage ne soit apparue qu'après la survenance de l'incident litigieux. N'était-ce pas là le signe de sa volonté d'imposer au défendeur un arbitrage auquel il n'avait jamais consenti ? L'équipe a dû faire face à cette question à de nombreuses reprises durant la phase des plaidoiries.

En réponse, il était nécessaire pour le demandeur de démontrer que cette clause n'était pas apparue tardivement mais avait été incorporée par référence dès le premier connaissance.

Or, si le droit anglais admet aisément l'efficacité de la clause d'arbitrage par référence (section 5.3 du *UK Arbitration Act*), la tendance est, comme précédemment indiqué, à l'application d'un contrôle restrictif pour l'admission de son incorporation (qualifié de « *stricter test for incorporation* ») dans tout document maritime.

Le particularisme des systèmes de *Common Law* a toutefois permis au demandeur de s'appuyer sur une jurisprudence constante, selon laquelle une clause compromissoire pouvait être invoquée à l'encontre d'une partie qui n'en avait pas eu connaissance, à condition qu'il soit fait référence à cette clause dans un autre document signé préalablement par cette partie. En application de cette solution énoncée dans *The St Raphael* (*Excomm Ltd v Ahmed Abdul-Qawi Bamaodah* [1985] 1 Lloyd's Rep 403) et réaffirmée cinq mois plus tard dans l'affaire *Zambia Steel* (*Zambia Steel & Building Supplies Ltd v James Clark & Eaton Ltd* [1986] 2 Lloyd's Rep 225), il était possible de considérer qu'en signant le connaissance sur lequel figurait la référence « *clauses 1-5 incluses* », le recours à l'arbitrage était possible même si le défendeur n'avait pas connaissance du détail de ces clauses 1-5.

Au soutien de sa prétention, le demandeur a également dû démontrer que si l'incorporation était possible, des termes généraux suffisaient aussi pour se référer à une clause d'arbitrage sans la désigner précisément. C'est ce qui a été considéré par Christopher Clarke J. dans le fameux arrêt *Habas v Sometal* précédemment cité, dans lequel quinze contrats avaient été conclus entre les sociétés Habas et Sometal sur une période de quatre ans, le dernier n'étant constitué que d'une page prévoyant que « *tout le reste [du contrat] sera le même que dans nos précédents contrats.* »

Pour Christopher Clarke J., une clause compromissoire figurant dans l'un de ces contrats et donnant compétence à la *London Court of International Arbitration* (LCIA) pouvait être invoquée pour régler un litige issu de l'exécution du dernier contrat. L'approche restrictive sur l'incorporation ne devait être suivie que dans l'hypothèse où un contrat se référait aux clauses d'un autre contrat conclu entre deux parties différentes.

Cette décision est d'autant plus surprenante qu'en l'espèce les contrats n'étaient pas homogènes sur le contenu des clauses de règlement des litiges et pouvaient donner compétence à la LCIA, imposer un arbitrage à Istanbul sous la loi turque ou être silencieux en la matière.

Christopher Clarke J. systématise et étend ainsi largement une distinction déjà envisagée en jurisprudence notamment dans l'arrêt *Modern Buildings* (*Modern Buildings (Wales) Ltd v Limmer & Trinidad Co. Ltd* [1975] Vol. 2 Lloyd's Rep. 318). Il distingue entre les « *one-contract case* » (incorporation de termes standards déjà acceptés par les mêmes parties dans des contrats précédents) et les « *two-contracts case* » (incorporation entre les parties de termes conclus dans un contrat entre deux contractants différents), les termes généraux étant seulement suffisants pour incorporer une clause d'arbitrage dans la première situation.

L'échange d'une succession de contrats semblables entre les parties sur une longue durée et la quasi-standardisation des clauses contractuelles pouvaient justifier que la LCIA, saisie du litige et citée à plusieurs reprises dans les contrats, se reconnaisse compétente.

Encore fallait-il, dans le cadre du concours, convaincre les arbitres qu'il y avait véritablement un échange de connaissances standards ou du moins d'un connaissance avec lequel le défendeur était familiarisé, considérant que seuls cinq connaissances avaient été émis avant l'incident litigieux.

C'est sans doute à ce titre que l'argument de raison a été soulevé avec le plus de pertinence : tout contractant diligent, tout professionnel averti du commerce international, spécialisé ou non dans le transport maritime de G.P.L., aurait dû vérifier la présence des « *clauses 1-5 incluses* » et s'attarder sur leur contenu, en particulier s'agissant de clauses contenues dans un document d'une seule page.

En définitive, cette expérience a permis aux participantes de s'imprégner des solutions jurisprudentielles afin de construire leur raisonnement juridique. Cette aventure n'aurait pas été rendue possible sans le soutien de la CAMP ; c'est pourquoi les participantes tiennent à remercier chaleureusement la Chambre, et tout particulièrement Philippe Delebecque, Président de la CAMP, ainsi que Michel Leparquier, Secrétaire Général de la CAMP.



Revue de presse

02/04 Tanker operator - Pour les 5 dernières années, dans 35,7% des cas, la cause principale des pertes complètes ou partielles est due aux incidents impliquant la salle des machines. La moitié concerne des navires de plus de 20 ans d'âge.

29/04 Asiasis - Après l'accident de Fukushima, le LNG étant maintenant préféré à l'énergie nucléaire, le Japon devrait commander 43 navires gaziers dans les 10 prochaines années.

29/04 Mer et Marine - Le groupe étatique chinois COSCO pourrait être coté prochainement à la bourse de Shanghai.

03/05 Romandie news - Contraintes, à partir de 2015, de renoncer au fioul lourd pour passer au gazole, les compagnies maritimes françaises craignent une baisse de leur rentabilité, et agitent la menace de fermeture de certaines lignes en Manche et en mer du Nord.

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

04/05 Bloomberg - 3 milliards d'asiatiques devraient avoir le niveau de vie des européens en 2050. A la même époque, l'Asie devrait représenter la moitié du commerce et des investissements mondiaux.

04/05 Le Télégramme de Brest - D'ingénieuses technologies permettent aujourd'hui de limiter les dégâts en cas de pollution accidentelles et autres marées noires : Des patches magnétiques, sortes de gros pansements que l'équipage peut poser lui-même en cas de besoin ou des systèmes de tuyaux placés dans les cuves des navires qui permettent, en cas d'incident, de vidanger les produits polluants embarqués sans percer la coque (souvent source d'explosion).

04/05 Mer et Marine - Le projet de terminal méthanier est confirmé à Dunkerque pour une mise en service fin 2015.

10/05 Lloyds List - Suite au refus des autorités chinoises d'accepter à pleine charge ses vraquiers de 400 000 tonnes de Port en Lourd, les plus gros du monde, jusqu'ici dénommés "Chinamax", navires dédiés aux navettes entre le Brésil et la Chine, le producteur brésilien de minerais VALE les a rebaptisés "Valemax".

12/05 L'Antenne - Selon les estimations scientifiques, plus du cinquième des ressources de gaz et de pétrole encore non exploitées se trouveraient au nord du cercle polaire arctique.

12/05 Mer et Marine - Afin de répondre au désengagement britannique en matière de remorqueurs de sauvetage, la France a décidé de réorganiser son dispositif en redéployant, à

compter du mois de septembre, l'"Abeille Languedoc" dans le Nord-Pas-de-Calais.

16/05 Reuters - Grâce à la demande asiatique, les Etats Unis devraient redevenir un des principaux exportateurs de charbon.

17/05 AFP - La demande d'acier de la Chine et des autres marchés émergents a augmenté de 6% en 2011, elle devrait l'être d'autant en 2012.

20/05 Le Marin - Malgré d'énormes besoins, hors Europe, Japon et Chine, la flotte mondiale de navires à passagers souffre d'un manque criant de navires neufs. Une large partie de l'humanité la plus pauvre, voyage à bord de navires de seconde, voire de troisième ou quatrième main, dans des conditions de sécurité hasardeuses.

30/05 Bloomberg - La demande chinoise d'acier devrait augmenter de 25% en 2015 pour atteindre 750 millions de tonnes, les importations de charbon, doubler par rapport à 2010 et totaliser 200 millions de tonnes par an.

06/06 Tradewinds - La Russie prévoit la construction d'un nouveau port en Mer Noire à Taman pour désengorger Novorossiysk.

17/06 JMM - Le "Manifeste" de Maersk détaille la vision de l'armateur de porte-conteneurs d'un nouveau modèle économique qu'il annonce révolutionnaire : <http://tinyurl.com/3ow8tv6>

22/06 L'Express - Pour mettre la pression sur les compagnies maritimes et les inciter à payer plus rapidement, les pirates n'hésitent pas à téléphoner aux familles des otages.

23/06 L'Antenne - Les tonnes de déchets rejetés dans l'océan après le séisme et le tsunami vont entamer un tour de dix ans dans le Pacifique Nord, une menace pour le trafic maritime.

24/06 JMM - Le "Vale-Brasil" vraquier de 400 000 t appartenant au minier brésilien VALE, a effectué son voyage inaugural avec 391 000 t. de minerai de fer, une dizaine de ports au monde peut recevoir un navire de cette taille.

25/06 Lloyds List - Le Brésil prévoyant de doubler sa production de pétrole à la fin de la décennie, aurait besoin pour 2020, de 38 plateformes de haute mer supplémentaires et plus de 280 navires spécialisés et "Supply", la flotte de 53 pétroliers pourrait être augmentée jusqu'à 120 navires.

11/07 JMM - L'administration américaine est revenue sur le scanning systématique des conteneurs à destination des Etats-Unis qui devait entrer en vigueur en 2012, cette exigence aurait ralenti le "commerce légitime".

15/07 JMM - Le Sénat critique la réforme portuaire; le bilan n'est pas à la hauteur des espérances, il fait 15 propositions <http://tinyurl.com/ref-port>. Le rapport complet : <http://tinyurl.com/rap-sena>

15/07 JMM - En 2010, 44 marins sont décédés à bord de vraquiers selon le rapport annuel d'Intercargo (Voir aussi l'article Pages 2 & 3).

15/07 Tradewinds - L'armement russe Sovcomflot va être vendu en partie au secteur privé.

19/07 L'Usine nouvelle - STX et Louis Dreyfus armateurs ont décidé de développer un navire d'assistance polyvalent pour les éoliennes offshore qui verront le jour en 2015, il disposera d'une base vie pour 60 personnes.

23/07 Ouest France - Feu vert allemand à

l'embarquement d'équipes de protections armées à bord des navires battant pavillon allemand.

01/08 Bangkok Post - Les négociants de la zone Asie Pacifique disent que leurs coûts ont augmenté à cause des compagnies maritimes qui réduisent la vitesse des navires pour consommer moins de fuel.

02/08 American Shipper - Dans un souci d'améliorer la sécurité dans la chaîne des transports, 5 armements de ligne parmi les plus importants ont créé une base de données commune afin d'analyser les accidents survenant aux containers et à la marchandise ; <http://tinyurl.com/438vem3>

15/08 Shipmanagement international - 60 à 80% des armateurs souhaitent "armer" leurs navires.

23/08 Bloomberg - 7 nouveaux ports vont être construits en Inde d'ici 2017 afin d'assurer la prévision du triplement des exportations de marchandises planifié.

23/08 Le Griot.info - La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en partenariat avec la Fédération des chambres de commerce d'Afrique de l'Ouest, ambitionne de créer une grande compagnie maritime qui relierait tous les pays de la COA.

25/08 Lloyd's List - Le tanker Suezmax "Vladimir Tikhonov" de 162 000 tpl chargé de 120 000 t. de gaz à condensats vient d'enregistrer un record via la route du Nord-Est. C'est le plus grand navire à avoir utilisé cette nouvelle voie pendant l'été arctique dans le temps record de 8 jours.

29/08 Mer et Marine - Deux pirates somaliens condamnés à la perpétuité aux Etats Unis.



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.