

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 33 - Hiver 2013 / 2014

● Editorial

Philippe Delebecque
Page 1

● La Notice Of Readiness

Gilles Rougier
Pages 2 & 3

● L'arbitrage

professionnel dans le
domaine maritime
Page 4

● Marchés maritimes

Bilan de l'année 2013
Thomas Bobel
Page 5 & 6

● Sentences récentes

Page 7

● Web maritime

● Revue de presse
Page 8

"Pirata est hostis humani generis"



Après le temps des réformes, le temps des rapports

Editorial

par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Après le temps des réformes, voici venu le temps des rapports en vue de nouvelles (?) réformes. On ne parlera pas de la révision annoncée du Code civil dans sa partie contrats et obligations, censée pourtant avoir un impact sur tous les contrats maritimes, si ce n'est pour dire qu'elle n'a rien de prioritaire. Faudra-t-il rejeter la théorie de la cause, oublier le Canal de Craponne et enfermer les pactes de préférence dans une durée déterminée ? Le Code civil dont Stendhal admirait la langue reste un modèle, notamment pour les pays francophones et permet, avec l'appui, il est vrai, de la jurisprudence, de répondre aux besoins de la pratique. Pourquoi aussi déstabiliser ceux qui croient encore aux vertus de la loi - bien - écrite et du principe de prévisibilité qu'elle véhicule en leur disant ou suggérant que ce modèle est inadapté et désuet ? Nos amis Anglais vont une nouvelle fois se réjouir des vertus que ces annonces prêtent, en creux, à la *Common law*.

Le rapport (du 17 septembre dernier) du Groupe de travail "pour la réparation du dommage écologique" appellerait plus de remarques. Comment ne pas s'étonner du silence gardé sur le monde maritime ? Quelques allusions à l'Erika bien entendu, mais rien sur la CLC ni sur la Convention FIPOI qui pourtant, faut-il le rappeler, encadrent dans de justes proportions la réparation du préjudice écologique. Rien non plus sur les textes (c. transp. art. L. 5122-25 s.) qui, en droit interne, mettent en musique les conventions internationales régissant la matière. Faut-il se rassurer en ayant à l'esprit que le droit spécial déroge au droit commun ? Rien n'est moins sûr, puisqu'on ne sait plus où se loge le droit commun. On se réjouira cependant de lire que l'idée de dommages-intérêts punitifs a été abandonnée au profit de celle d'amende civile qui serait prononcée en cas de faute grave et de savoir que la faute lucrative, la faute qui rapporte plus que ce qu'elle ne coûte, notion que l'on doit au droit maritime, serait assimilée à la faute grave.

Le rapport Leroy (du 23 oct. 2013) sur la compétitivité dans les transports et les services maritimes français est plus technique, plus stimulant aussi, dans la mesure où il débouche sur des propositions concrètes dont certaines ont des chances d'aboutir : unification des procédures de francisation et d'immatriculation, suppression du rôle d'équipage, élargissement du champ d'application de la loi de 1992

(qui deviendrait applicable également aux produits raffinés) et de la loi RIF, simplification de la taxe au tonnage, modernisation (relative) de droit hypothécaire, autant de mesures dont il faut se féliciter. Ce qui est dit sur la "sur-transposition" des conventions internationales ne manque pas non plus d'intérêt. Mais s'il est vrai que la France légifère trop et souvent au-delà de la mesure imposée par les conventions internationales, il ne faut pas oublier que l'on tire la société par le haut et non pas en se contentant des *minima*. Du reste, le rapport Leroy en est peut-être convaincu en plaçant pour une relance de la convention de Genève sur les conditions d'attribution du pavillon et pour une mise en application rapide de la convention de Hong Kong sur le démantèlement des navires.

On peut toutefois regretter que dans ce souci de promouvoir les activités maritimes, le rapport Leroy n'ait pas été jusqu'au bout de ses ambitions. Pourquoi avoir laissé de côté les Règles de Rotterdam qui constituent le droit des transports maritimes du XXI^{ème} siècle et dont on sait la place - de choix - qu'elles réservent à la liberté contractuelle. La liberté contractuelle n'est-elle pas un facteur d'innovation et de progrès ? Pourquoi aussi avoir fait l'impasse sur l'attractivité du droit maritime français - on pense à la *lex Rodiera* - et sur la souplesse des modes de résolution des conflits, notamment au sein de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris ? La compétitivité repose d'abord sur des ressorts économiques, mais les considérations juridiques ne lui sont pas, pour autant, étrangères.

Ndlr :

● Rapport Leroy : <http://goo.gl/Hp1eXs>

● Rapport Groupe de travail 17/09/2013 : <http://goo.gl/Hp1eXs>

● CLC : Convention & protocoles sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) :

● CLC 1969 <http://tinyurl.com/pbspl6x>

● CLC PROT 1976 : <http://tinyurl.com/pjd7nch>

● CLC PROT 1992 : <http://tinyurl.com/pjd7nch>

● Convention FIPOI : <http://goo.gl/UuL4XW>

● Site FIPOI : <http://www.iopcfunds.org/fr/>

● Convention sur la haute mer : <http://goo.gl/Nt8iWt>

● Convention de Hong-Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires : <http://goo.gl/1OBXif>

● Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : <http://goo.gl/FCqQCh>

**La Notice of Readiness (NoR)
ou en français Avis de mise à disposition
Point de vue de l'armateur**

**Gilles Rougier
Arbitre maritime**

Commençons par une définition simple : dans le cadre d'une charte-partie au voyage, c'est le document émis à l'attention des intérêts de la cargaison (affréteurs, chargeurs, réceptionnaires) par le commandant d'un navire pour les informer que celui-ci est **bien arrivé** au port (voir par ailleurs) et qu'il est en **tous points** à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison.

Ce petit document de quelques lignes est pourtant à l'origine de nombreux conflits, débats, disputes et arbitrages entre les protagonistes signataires d'une charte-partie, et certains atteignent des montants de plusieurs centaines de milliers de dollars ! Autant y prêter toute l'attention nécessaire.

La NoR a trois rôles essentiels dans le déroulement d'une charte partie au voyage :

1.Contractuel : En marquant la fin de la traversée maritime (avec une partie fluviale parfois), la NoR transfère la responsabilité (les coûts, temps et risques) de "l'aventure maritime" de l'un à l'autre des signataires de la charte-partie selon les termes contractuels mutuellement négociés : de l'armateur pour la partie maritime, à l'affréteur (et / ou les chargeurs ou réceptionnaires de la cargaison) pour la partie portuaire / commerciale.

2.Pratique : A la réception de la NoR, les intérêts de la marchandise sont donc ainsi contraints de tout mettre en œuvre pour charger (ou décharger) la cargaison dans les meilleures conditions possibles et en conformité avec les termes et conditions prévus à la charte-partie. Pour ce faire, et par ordre chronologique, la NoR doit être "**valide**" et "**correcte**".

3.Financier : Avec les réserves, restrictions et particularités que nous soulignons plus loin, la NoR est le déclencheur du décompte des temps affectés aux opérations commerciales (*laytime*). Le plus souvent le déclenchement du "compteur" n'intervient qu'après une certaine période de temps suivant la remise VALIDE & CORRECTE de la NoR (improprement appelée *Notice time*). Cette durée doit être clairement précisée dans les chartes parties : selon les chartes parties, les trafics ou les affréteurs, elle varie généralement de 6 à 24 heures ; et elle est le plus souvent pondérée des correctifs de temps habituellement affectés au *laytime* : SHINC, SHEX, FHEX, *Unless Used* etc.

Si la NoR n'a pas de format préétabli, elle est toutefois soumise aux deux contraintes mentionnées ci-dessus. Elle doit être :

A.Valide (le fond) : Cet aspect du problème signifie que la NoR n'est en fait que le 3ème volet et la matérialisation de la disponibilité du navire au service de la cargaison. En effet les deux autres volets de cette disponibilité sont les informations - essentielles pour le destinataire - que doit ABSOLUMENT mentionner la NoR, à savoir que :

- Le navire est **effectivement arrivé** à la destination spécifiée dans la charte partie.

- Le navire est **en tous points** (*in all respects*) à la disposition de l'affréteur, prêt à charger ou décharger sa cargaison, cette disponibilité couvrant les aspects techniques, documentaires, douaniers, policiers, sanitaires, d'immigration, etc.

B.Correcte (la forme) : Une charte-partie correctement rédigée devra clairement préciser :

- Le mode de transmission de la NoR

- La personne ou organisme à qui elle doit être adressée (remise)

- Les jours et heures durant lesquels elle peut être adressée (remise)

- La répétition ou réémission de *notice* si et quand cela est nécessaire.

Examinons les implications de ces différents points :

1. Le navire doit être ARRIVÉ : Le navire doit avoir effectivement atteint le lieu (rade d'attente, quai, mouillage officiel ou d'usage) dans le port où la NoR peut et doit être remise.

a. Nous abordons là, le délicat problème de la description des ports, quais et postes de chargement / déchargement dans les chartes-parties. La plus grande attention devra être accordée à cette rédaction qui définira si la charte-partie est une "*port charter*" ce

qui se traduira généralement par "*1 safe berth at 1 safe port Rotterdam*" ; ou bien une "*berth charter*", dont la terminologie sera plus précise "*safe berth terminal N° 2 at Rotterdam Maasvlakte*". On notera que certains experts estiment que pour être effectivement une "*berth charter*" le quai doit être précisément désigné AVANT le nom du port, l'inverse pouvant vouloir signifier que la désignation du quai n'est qu'accessoire par rapport à celle du port. Les Anglais ont même une variante supplémentaire la "*dock charter*" !

b. A cet égard, on se méfiera de la définition "*charterer's berth*". Au-delà des risques / contraintes techniques (Tirant d'eau, éclusage, pilotage, etc.), dans les très grands ports cette imprécision peut engendrer des aléas de plusieurs heures quant à l'arrivée effective du navire... Risques, coûts et délais que l'armateur devra également supporter à la sortie du port !

c. Interprétation tout aussi délicate de cette clause, lorsque le port (au sens juridictionnel / administratif du terme, et à plus forte raison les quais dudit port) est situé très en amont d'un fleuve : Rouen, New Orleans, Anvers, etc., ou si la charte désigne un quai "*reachable on arrival*"... et les intéressants débats qui suivent sur le risque "attente de la marée"!



Navires en attente sur rade de Singapour ... NoR tendered !

d. Sur les provisions WIPON (*Whether In Port Or Not*), WIBON (*Whether In Berth Or Not*) : Si ces acronymes semblent sans aucune ambiguïté et faits pour simplifier la vie des professionnels, ils recèlent en fait des pièges lorsqu'ils sont lus et interprétés par des juristes. Ainsi l'interprétation de ces sigles fera intervenir d'autres éléments comme la météorologie qui empêche par exemple le navire d'aller à quai (Kyzikos/1989* sur une *Gencon*), ou l'indisponibilité du quai, avec là encore deux interprétations possibles selon que cette indisponibilité est due à une grève des *stevedores* ou à une simple occupation par un navire en opérations commerciales (Laura Prima-1982* sur une *Exxonvoy69*). On rappellera à ce sujet que SAUF mention TRES explicite, la marée est une contrainte nautique qui pèse toujours sur l'armateur et que sauf cas spécifique, WIBON ne s'applique qu'à l'indisponibilité du quai en raison de congestion portuaire.... quelle qu'en soit la cause !

e. Une des illustrations de ce débat se retrouve dans la sentence - mainte fois citée ! - Tradax / Johanna Oldendorff 1974*. On consultera également de façon pertinente Novologistics / Merida 2009* ou AET / Eagle Valencia 2009*.

2. Le navire est à TOUS ÉGARDS prêt à charger ou décharger sa cargaison.

a. En ce qui concerne l'aspect administratif et documentaire, presque tous les cas ont, semble-t-il, fait l'objet d'un arbitrage durant ces dernières décennies. Il est impératif de se renseigner A PRIORI sur les us et pratiques des ports où le navire doit se rendre : si les usages occidentaux sont plus tolérants, en Inde par contre, la NoR ne peut être présentée qu'après que le navire "*has entered at the Custom House*", à défaut le navire n'est pas légalement "prêt" à charger / décharger. Des dispositions similaires sont explicitement mentionnées dans la réglementation portuaire et douanière russe par exemple. Mais tout réside dans la rédaction de la charte-partie : ainsi dans les chartes "pétrole", l'armateur garantit que son navire est en possession de TOUS les documents nécessaires en état de validité. Dès lors, il n'y a pas lieu de présumer que le navire est en défaut pour éventuellement rejeter une NoR. Ce n'est que lorsqu'une défaillance apparaîtra que la validité de la NoR pourra être remise en question, conduisant même à la présentation d'une seconde NoR, valide sauf précision contraire de la Charte-partie. Cet aspect de la NoR est plus particulièrement pris en compte par les acronymes WIFPON (*Whether In Free Pratique Or Not*), WICCON (*Whether Custom Cleared Or Not*). Incidemment, on portera également une attention particulière au sens donné à la précision "AAAA" (*Always Afloat Always Accessible*) pour lequel on peut être amené à re-débattre de la marée et des hauteurs d'eau disponible.

suite et fin page 3

(*ndlr : Décisions des tribunaux anglais)

Suite et fin de l'article La Notice of Readiness.

b. Encore plus important mais tout aussi délicat à évaluer, la disponibilité physique du navire qui doit être effective. Elle pourra être limitée par toute une série de causes possibles : nettoyage non satisfaisant ou fumigation des cales, cales non ouvertes, appareils de manutention défectueux, problèmes de ballast restreignant la capacité d'emport ou l'accès au quai désigné, etc. Ainsi dans un arbitrage récent de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (*sentence N° 1213*) alors que la NoR avait été présentée dans les formes et délais contractuels, les arbitres ont considéré que celle-ci était invalide car mensongère. Le navire avait en effet passé plus de 48 heures sur rade à nettoyer ses cales (donc n'était pas à la disposition de l'affréteur), puis alors qu'il était en manœuvre d'accostage, le Commandant annonçait qu'il ne pouvait plus charger que 60% de la cargaison prévue à la charte-partie. Ceci en raison d'un problème de ballastage qui semblait insurmontable dans des délais raisonnables et si sérieux que, selon les arbitres, l'équipage (et l'armateur) ne pouvait en ignorer l'existence ni les conséquences au moment de la remise de la NoR deux jours plus tôt.

3. La NoR doit être adressée par les moyens spécifiés dans la charte-partie, et uniquement ceux-ci, à défaut d'être considérée comme incorrecte. Ainsi une présentation de NoR par Email peut être éventuellement refusée comme étant incorrecte (Port Russel / Trafigura 2013* sur BPVOY3). Le plus souvent la charte-partie précise que les NoR remises par radio ou téléphone devront être ensuite confirmées PAR ÉCRIT. Autre exemple (arbitrage à Londres) : la remise de la NoR par "câble" implique l'utilisation de lignes terrestres par opposition à la radio (*wireless* ou sans câble !). Attention donc à la rédaction de ce tout petit bout de clause...

4. La NoR doit être adressée (par les moyens ci-dessus) à la personne ou entité dont les coordonnées COMPLETES doivent être spécifiées dans la charte-partie. Il sera toujours préférable de doubler cette NoR auprès de son (*protecting*) agent.

5. Pour être considérée comme correcte, la NoR doit être présentée durant les jours et heures spécifiés dans la charte-partie. On portera donc la plus vigilante attention à ce que recouvrent les mots "*Office*" ou "*Working hours*" par opposition à l'acronyme "*ATDNSHINC*" (*Any Time Day or Night Sundays and Holidays Including*). Quelles sont les heures officielles EXACTES de travail dans les ports considérés ? Dans d'autres formulations le samedi sera-t-il inclus (totalement, partiellement) ?... ou le vendredi dans le cas d'un pays musulman !

a. A défaut et à la discrétion de l'affréteur, dans le meilleur des cas si la NoR est présentée de façon prématurée, la NoR ne prendra effet qu'à compter des dates et heures prévus à la charte-partie (Petr Schmidt 1998). Selon les arbitres, la NoR doit être une information d'ARRIVÉE et de disponibilité effective : Une remise anticipée suppose des conditions futures qui peut-être ne se réaliseront pas. A contrario, il a été jugé qu'une NoR anticipée était valable, le temps de notice s'écoulait AVANT les jours de planches, permettant le déclenchement du décompte du *laytime* dès la première minute des jours de planche prévus dans la charte !

b. Face à des interprétations aussi opposées, nous ne recommandons pas de "parier" sur cette éventualité car de façon générale, la NoR DOIT être à nouveau présentée de façon "CORRECTE". En effet plusieurs réponses sont possibles face à la présentation prématurée d'une NoR : La NoR peut être rejetée de façon formelle (il conviendra alors de présenter une nouvelle NoR selon les stipulations de la charte), mais également être tout simplement ignorée SANS AUCUN COMMENTAIRE. C'est une situation très pernicieuse qui peut durer quelque temps car RIEN n'oblige le réceptionnaire de la NoR à solliciter celle-ci de la part du Commandant ... même s'il voit le navire arrivé "depuis la fenêtre de son bureau" ! On pourrait même imaginer le cas d'une NoR remise par anticipation, un affréteur qui reste muet et en l'absence de remise ultérieure d'une NoR "correcte", attend la "*cancelling date*" pour simplement annuler la charte-partie parce que ses intérêts l'y poussent ! A contrario, la NoR peut aussi être expressément acceptée (clause 8 HEAVYCON par ex.) ou même les opérations commerciales peuvent commencer immédiatement, ce qui constitue alors une acceptation implicite de la NoR (estoppel par action). De l'impérative nécessité de donner des instructions PRÉCISES aux Commandants sur les implications d'une remise correcte et valide de NoR, car ils sont nombreux à croire bien faire en présentant une NoR immédiatement à leur arrivée sur rade parfois avant les jours de planche...! En l'occurrence, le mieux est souvent l'ennemi du bien.

6. Une nouvelle notice sera / pourra être exigée dans des cas particuliers. Ainsi que nous venons de l'évoquer une NoR invalide ou incorrecte ne devient pas automatiquement valide ou

correcte dès lors que l'on atteint les jours et heures ou même le lieu prévus à la charte ou que les défaillances ont été rectifiées (Mexico 1 en 1990*). On se souviendra de quelques arbitrages de l'époque moderne traitant du cas du navire arrivant en surestaries au port de déchargement (voire au second port de chargement !) pour lequel la présentation d'une NoR peut ne pas être nécessaire (cf. Tsukuba Maru / SAMIR-1979*) ... sauf la spécification contraire de la Charte-partie !, ou du cas de ports de chargement et / ou de déchargement multiples pour chacun desquels une NoR peut être demandée ... ou pas, etc. Restriction qu'il faudra bien différencier de l'application du "*Notice time*" (cf. ; clause 8 de l'OREVOY standard). En cas de doute, la prudence est de servir une seconde NoR.

Contrairement à ce que beaucoup pensent, la NoR n'a pas à être "acceptée" puisqu'elle est censée être remise de façon valide et correcte. Elle est un élément fondamental (tout autant que les jours de planche, le taux de fret, la quantité de cargaison, etc.) librement négocié, figurant dans la charte-partie, puisqu'*in fine* c'est ce document qui va déclencher le décompte des temps dans les divers ports du voyage. A ce titre le Commandant devra avoir reçu toutes les instructions nécessaires pour remettre une NoR en totale conformité sur le fond et la forme avec la charte-partie dont les aspects essentiels ont été évoqués ci-dessus. Par contre en cas de doute ou contestation, des réserves doivent être apposées de façon contradictoire sur la NoR (signée par l'Agent ET le Commandant) telles "*charter-party terms to apply*", à défaut au travers d'une "*Letter of Protest*" détaillée.

Il apparaîtra sans doute frustrant qu'aucune rédaction "standard" ne soit proposée à l'issue de ces réflexions. Mais on comprendra aisément que la combinaison de plusieurs ports de chargement et / ou de déchargement au sein d'une même charte-partie ne permet pas de formulation standard. La proposition "*charterers' proforma*" (qui pourra être commercialement imposée) est elle-même trompeuse : ainsi d'un voyage à l'autre, le navire pourra décharger la MÊME marchandise dans le MÊME port, mais à un autre quai et pour un affréteur ou réceptionnaire différent. Avec pour conséquences :

- que le quai sera nommé "*terminal / berth N°2*" (*berth charter*) ou bien ce sera "*one safe public berth*" ("*port charter*" s'il y a plusieurs "*public berths*"),

- de transformer éventuellement les heures de remise de la NoR de SHINC à SHEX (ou SATPM SHEX)*, etc. On gardera en mémoire que les correctifs de temps affectés à la NoR (jours et heures de remise, écoulement du temps de *notice*) peuvent parfois différer des correctifs de temps appliqués au "*laytime*" !

La BIMCO a proposé cette année une mouture révisée des "Laytime definitions"* allant vers plus de simplification à la lumière de la pratique et du bon sens sans pour autant changer fondamentalement les façons de faire.** Et ce serait une erreur de croire que tout le monde maritime interprétera ces termes exactement de la même manière : il va falloir encore beaucoup de temps avant qu'elles soient adoptées par tous, assimilées par les juristes dans les moindres implications et que la jurisprudence s'infléchisse peu à peu au gré des nombreux arbitrages qui auront encore lieu ...

Pour tenter de résumer les propos ci-dessus, nous ne saurions trop insister sur le fait qu'une connaissance approfondie de la charte-partie régissant le voyage est une nécessité absolue (mais hélas pas suffisante !). Et sur la base de cette charte-partie, les usages et pratiques de ports visités doivent être vérifiés aussi précisément et clairement que possible auprès de VOTRE agent (et non celui de l'affréteur, du chargeur ou réceptionnaire). Au besoin, si l'affréteur vous impose le sien (que vous paieriez de toute façon !) nommez et appointez un "*protecting agent*" : il vous en coûtera éventuellement une poignée de milliers de dollars supplémentaires ... qui peuvent vous permettre de gagner deux jours de surestaries (@ 10, 15, 20, voire 150,000\$ de rendement journalier selon le type, la taille du navire et l'état du marché !), d'éviter les frais d'avocats et d'arbitrage ... Et de garder de bonnes relations avec vos partenaires commerciaux !

Par ailleurs des instructions aussi précises que possible devront être adressées au Commandant (ou à votre agent) quant au contrôle des "*Statements of Facts*" qui seront établis pour signature dans la précipitation habituelle des fins d'escales. Les implications financières ultérieures peuvent être TRES significatives si le Commandant (ou votre agent) ne relit pas, ne corrige pas, ne fait pas de Lettre de Réserve ("*Letter of Protest*") aux documents présentés. Un refus de signer motivé (voire un refus d'appareiller jusqu'à présentation de documents corrects) changera bien des comportements ... le pilote et la marée peuvent attendre dix minutes !

** ndlr. Les définitions BIMCO : <http://goo.gl/nYXzkN>
Voir aussi le glossaire maritime : <http://shipping-data.com/glossary>

L'arbitrage professionnel dans le domaine maritime

Compte-rendu de la réunion-débat du 5 novembre 2013

Le 5 novembre, en fin d'après-midi, dans les salons des "Vedettes de Paris" au Port de Suffren à Paris, s'est tenue à l'invitation de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris une réunion qui a rassemblé une centaine d'avocats, juristes d'entreprise et arbitres maritimes, sur le thème de l'arbitrage professionnel dans le domaine maritime.

En premier lieu, le Président Philippe Delebecque, après avoir remercié les intervenants et les participants, a indiqué pourquoi il était nécessaire, non pas de justifier l'arbitrage professionnel, mais de continuer à le promouvoir. Et ce dernier de préciser que par arbitres professionnels, on n'entendait pas des personnes dont l'arbitrage est la profession, comme à Londres, mais des personnes qui exercent une profession commerciale, technique ou juridique dans le secteur maritime.

Pour M. Delebecque, l'uniformisation actuelle du droit de l'arbitrage ne plaide pas en faveur de l'arbitrage professionnel, ce qui est regrettable. L'uniformisation se comprend sans doute au



regard de certaines questions essentielles touchant au fonctionnement même de l'arbitrage : il y a certainement quelques principes fondamentaux qui lient tout arbitre ou tout centre d'arbitrage dont les textes nationaux ou internationaux se font l'écho et qui prennent de plus en plus d'ampleur. Ainsi en est-il du principe du contradictoire, de la règle compétence-compétence ou encore de la règle d'exclusion de toute révision au fond d'une sentence. Mais au-delà, il est permis de s'interroger sur l'idée de modélisation de l'arbitrage qui ferait que les arbitres devraient accepter des solutions toutes faites. Certaines sont sans doute communément partagées comme celle de l'autonomie de la clause compromissoire, voire celle de l'effet utile de la clause compromissoire (comp. Cass. com. 23 avr. 2003, n° 12-12.101). Celle de la nécessaire circulation de la clause d'arbitrage est plus discutable comme celle qui voudrait que l'arbitre n'ait pas le pouvoir d'apprécier seul la pertinence d'une preuve.

L'uniformisation du droit de l'arbitrage est parfois poussée à l'extrême au point que l'on entend ici ou là des critiques sur le système de listes ou encore sur le rôle du Comité. Or, ce sont là des règles de fonctionnement qui reflètent la nature même de l'arbitrage professionnel et donc de l'arbitrage maritime. S'il convient, bien évidemment, de faire le plus grand cas des questions de conflit d'intérêt, notamment dans un milieu professionnel nécessairement restreint, pour autant le choix, par les parties elles-mêmes, d'arbitres pris sur une liste rassemblant des expertises diverses et variées semble nettement plus approprié que la solution qui consisterait à faire nommer par un organisme d'arbitrage des arbitres professionnels. Lire une charte-partie, comprendre le mécanisme des cas exceptés dont un transporteur maritime peut se prévaloir, apprécier le rôle d'un pilote, faire la part du droit et de l'équité dans l'assistance, refaire la route d'un navire prétendument en retard, nécessitent des compétences et une expérience qu'un arbitre étranger au monde maritime, si diligent soit-il, ne peut mettre en musique. On ne voit donc pas comment les arbitrages maritimes pourraient se développer sans faire appel à des gens de métier régulièrement nommés et agissant non pas sous le contrôle d'un Comité, mais avec l'assurance que leurs sentences seront lues et

relues et que leur attention aura bien été attirée sur telle ou telle difficulté particulière.

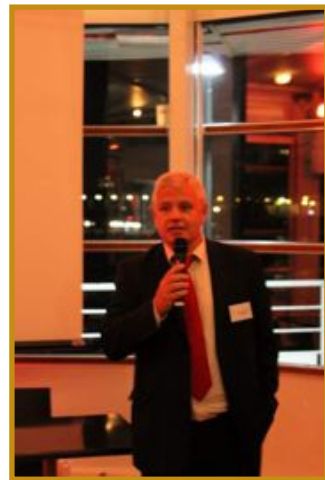
M. Delebecque terminait sa présentation en redisant qu'il n'était pas question de nier l'importance des règles de droit et de procédure, mais qu'il s'agissait de les faire cohabiter avec les usages et les pratiques professionnelles, de manière que l'arbitrage reste au service des armateurs et des chargeurs, de leurs assureurs, des courtiers et des affréteurs, des consignataires et des agents, bref de toute la communauté maritime, et ne devienne pas une fin en soi.

Intervenant immédiatement après, Monsieur Jean-Marc Scordia, Directeur Général de CETRAGPA, a donné le point de vue du praticien, opérateur de navire qui peut être amené à faire appel à l'arbitrage pour le règlement des litiges, principalement liés à l'affrètement. Il a souligné que les compétences particulières des arbitres, au fait des questions très spécifiques et parfois complexes qui se posent en cas de litige maritime, sont très précieuses pour un règlement adéquat des conflits. Qui plus est, les durées et coûts de procédure sont très avantageux, comparés à ceux encourus dans le cadre judiciaire. L'intérêt pour les parties est indiscutable. M. Scordia a par ailleurs reconnu que la question de l'arbitrage n'était pas véritablement discutée par les parties, si bien que de nombreux arbitrages étaient engagés à Londres tout simplement parce que les chartes le prévoient. M. Scordia a indiqué dans le prolongement de son observation qu'il serait désormais plus attentif à cette question et que, s'il était en mesure de le faire, il n'hésiterait pas à proposer la compétence d'autres chambres arbitrales et, naturellement, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

Enfin Monsieur Olivier Jambu-Merlin, Vice-Président de la CAMP, a souligné l'ancienneté de la pratique de l'arbitrage, que l'on peut dire consubstantielle à l'affrètement ; son domaine s'étend maintenant aux contrats de vente et construction de navires, ainsi qu'à diverses conventions "périphériques". Est également soulignée la nature exclusivement contractuelle de l'arbitrage. Que celui-ci soit généré par une clause compromissoire intégrée au contrat ou qu'il soit mis en œuvre aux termes d'un compromis d'arbitrage postérieur au contrat, il s'agit par essence d'une démarche conventionnelle, consensuelle. L'acceptation de l'arbitrage, à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris par exemple, entraîne adhésion à son Règlement. Cette adhésion, intrinsèquement différente de la pure soumission aux dispositions d'un Code de procédure, doit entraîner chez les parties un comportement conforme aux objectifs de l'arbitrage, notamment en ce qui concerne la célérité et la fluidité de la procédure : les incidents (au sens technique du terme) doivent être limités aux situations où ils sont inévitables.

Ces interventions ont été suivies d'échanges sur ces thèmes avec plusieurs participants.

Ensuite de quoi les discussions, animées, se sont poursuivies autour d'un verre ; cocktail qui a permis aux participants de nouer ou renforcer des contacts professionnels.



"Pirata est hostis humani generis"

"Le pirate est l'ennemi de l'humanité" ou "le pirate est l'ennemi commun de tous" Ciceron

Actualité de la Chambre

- La Chambre adresse ses amicales félicitations à M. Nicolas Molfessis, professeur de Droit à l'Université de Paris II et arbitre maritime, qui a été promu au grade de Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur.
- Le dîner des arbitres aura lieu cette année le mercredi 11 juin au Yacht Club de France.

L'OHADA

Organisation pour l'Harmonisation en
Afrique du Droit des Affaires.

L'organisation internationale OHADA poursuit une œuvre d'intégration juridique entre les 17 pays qui en sont membres (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, République Centrafricaine, République démocratique du Congo, Sénégal, Tchad, Togo).

Son objectif est la facilitation des échanges et des investissements, la garantie de la sécurité juridique et judiciaire des activités des entreprises.

La Cour Commune de Justice et d'Arbitrage de l'OHADA (CCJA) est l'unique expérience réussie de transfert de souveraineté judiciaire dans le monde. Elle est compétente pour connaître, en cassation, des pourvois contre les décisions rendues en dernier ressort en application des Actes uniformes de l'OHADA par les juridictions nationales des États parties. En cas de cassation, elle a le pouvoir d'évoquer afin de vider le contentieux sans aucun renvoi à une juridiction nationale.

<http://www.ohada.com>

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

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

**"Sans le tampon du navire le monde
maritime s'arrête !"**

Ce sont les mots du Capt. Rorbeck décrivant lors d'un "comité de facilitation" de l'OMI, le fardeau administratif subi par un commandant de navire qui passe 80% de son temps en formalités; Les propositions pour alléger :

<http://wp.me/p2bCSS-2ph>

**Obligation de révélation
Déclaration d'indépendance
des arbitres**

Extrait du blog "Actualité" du site de
l'OHADA

Rappel des principes fondamentaux de l'arbitrage, indépendance, impartialité et obligations de révélation à l'occasion des arrêts de la Cour d'Appel de Paris des 2 juillet et 29 octobre 2013 :

<http://goo.gl/HTT7of>

Marchés maritimes - Bilan de l'année 2013

Thomas Bodel

MLTC (Maritime Logistic and Trade consulting)

www.mltc.fr

www.brs-paris.com

Selon les dernières prévisions du FMI qui datent d'octobre 2013, la croissance mondiale devrait être de seulement 2,9% en 2013, bien loin des premières estimations (3,3% en mai 2013), signifiant une croissance en baisse de 0,3 point par rapport à 2012. Après révision, la croissance américaine devrait quant à elle atteindre 1,6% contre 2,8% en 2012. Les pays en voie de développement devraient approcher les 4,5% en baisse de 0,4 points ; tandis que la Chine en particulier affichera 7,6% de croissance en 2013 en légère baisse de 0,1 point mais très loin des 10% de croissance affichés lors des 2 dernières décennies. L'Inde devrait enregistrer une croissance de 3,8% en hausse par rapport à l'année précédente mais très loin des 6,2% de 2011. Enfin, les dernières révisions ont été légèrement réévaluées pour la zone Euro puisque celle-ci devrait connaître un recul de son PIB de 0,4% au lieu des 0,5% annoncés cet été.

En ce qui concerne le commerce maritime mondial ce dernier s'est relativement bien comporté en 2013 même si la croissance des échanges a été moins soutenue qu'en 2012 passant de 3,9% à 3,5%, selon les estimations de Clarksons. Le volume des échanges devrait atteindre environ 9,6 milliards de tonnes en 2013 contre 9,2 milliards de tonnes l'année précédente. Sur les principaux segments de marché : les échanges de marchandises conteneurisées devraient progresser de 3% en 2013 contre 6,2% en 2012. Sur le secteur du vrac sec, les échanges en minerai de fer et en charbon sont restés robustes et devraient augmenter respectivement de 3,5% et 4,5%, poussés comme chaque année par les importations chinoises dont la demande s'est accrue au 3e trimestre. Enfin, en ce qui concerne le vrac liquide, le brut devrait connaître une progression comprise entre 1,2% et 1,5%, tandis que les produits pétroliers devraient augmenter de 3% contre 2% l'année précédente soutenus par la demande asiatique et l'Amérique du Nord.

Du côté de l'offre de transport le niveau des livraisons a diminué pour la 2e année consécutive, les armateurs essayant tant bien que mal de limiter la surcapacité de l'offre de transport face à une demande en berne. Pour l'année 2013, la capacité mise en service devrait être proche des 100 millions de tonnes tous segments de marchés confondus contre 150 en 2012 soit une baisse significative de 33%. Mis à part le marché des porte-conteneurs qui devrait avoir un niveau proche des années précédentes tous les segments de marché ont été touchés. Ainsi, les livraisons pour le vrac sec sont passées de 98 à environ 60 millions de tonnes (- 40%), tandis que le marché des navires pétroliers progresse de 22 millions de tonnes en 2013, contre 33 en 2012.

Signe d'une amélioration, les commandes de navires passées sur les trois principaux marchés sont restées actives en 2013 en particulier pour les navires de grandes tailles. Ainsi les commandes sur l'année en cours (octobre 2013) sont proches des 100 millions de tonnes contre moins de 40 millions de tonnes à la même période l'année précédente.

Enfin, le niveau des démolitions est en net recul par rapport à 2012 et devrait atteindre le niveau affiché en 2011 avec environ 40 millions de tonnes envoyées au rebut. L'âge moyen des navires envoyés à la démolition étant toujours en décroissance. La part de la flotte de moins de 15ans se situe autour des 80%.

Suite de l'article page 6

Insolvabilité trans frontalière européenne pour un navire saisi ?

Voir le cas du "MV Celia" présenté devant le tribunal de La Spezia alors que l'armateur avait engagé une procédure d'insolvabilité en Allemagne :

<http://goo.gl/wQn0de>

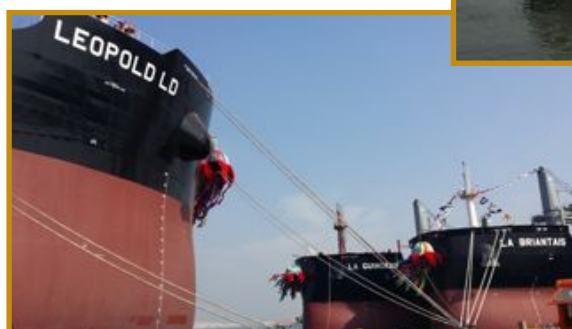
Les nouveaux vraquiers handysize (180m) "La Briantais" et "La Guimorais", commandés par LDA ROULLIER, joint-venture créée par les groupes LOUIS DREYFUS ARMATEURS et ROULLIER et le capesize (292m) "Leopold LD" pour LDA, lors de leur baptême en Chine en octobre.



LDA

Les cinq cales de ces Handysize de 40.000 DWT avec quatre grues de 30 T. pourront accueillir 50.000 m3 de marchandises.

<http://tinyurl.com/meretmarine>



Canal de Suez : Et si ... ?

Suite aux tensions dans la région en septembre 2013 et à l'attaque du "Costa Asia" pendant la traversée du Canal, lire le dossier et l'analyse des hypothèses préparés par le cabinet d'avocats Holman Fenwick Willan : <http://goo.gl/9yU5Mx>

Documentation

Sur le site de la Chambre www.arbitrage-maritime.org vous pouvez télécharger gratuitement tous les numéros de "La Gazette de la Chambre" déjà parus ainsi que les "Tirés à part" de tous les articles qui ont été publiés.

Divers autres articles et communications sont également disponibles gratuitement dans la rubrique "Miscellanées": <http://goo.gl/ZXwYW>

Le rapport annuel de la CNUCED

Comme chaque année, la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement) publie son rapport annuel sur le transport maritime. Outre son intérêt pour les données chiffrées et les différentes analyses, cet ouvrage présente un état du monde maritime dans toutes ses dimensions (JMM 10/01/2014) : Le rapport en anglais est actuellement disponible :

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf

Le site français : <http://unctad.org/fr/pages/home.aspx>

Jurisprudence

Les motifs suivant lesquels le litige n'intéresse pas l'exécution du contrat de vente, mais est relatif à la saisie d'un navire appartenant à un tiers, sont impropres à établir le caractère manifeste de la nullité ou de l'inapplicabilité d'une clause compromissoire liant le vendeur et l'acheteur de marchandises transportées sur ce navire.

Ce caractère est le seul de nature à faire obstacle à la compétence prioritaire des arbitres pour statuer sur l'existence, la validité et l'étendue de la convention d'arbitrage, dès lors que celle-ci soumettait à l'arbitrage tout litige en rapport avec le contrat de vente, sans exclure de manière manifeste la possibilité pour les arbitres de statuer sur les conséquences dommageables pour le vendeur d'une saisie conservatoire du navire ayant eu pour objet de garantir l'exécution de ses obligations envers l'acheteur saisissant.

Cour de cassation, Chambre commerciale, 23 avril 2013, 12-12.101 :

<http://goo.gl/mhdgKy>

Suite de l'article *Marchés maritimes - Bilan de l'année 2013*

Vrac sec

Après deux exercices compliqués, ponctués en fin d'année 2012 par une chute significative des taux de fret pour le segment des *Capesize* - principal moteur de l'évolution du *Baltic Dry Index* (BDI) - les observateurs du marché du vrac sec n'étaient guère optimistes pour 2013 ; d'autant plus, au regard du nombre important de livraisons encore prévues.

Si le 1er semestre 2013 a été marqué par des taux journaliers excessivement bas, notamment pour le segment des *Capesize* avec des taux en stagnation autour des 5 000 \$/j et même en dessous des taux de fret affichés pour des navires de plus petite taille (*Panamax*, *Supramax* et *Handysize*), la tendance au 2e trimestre s'est inversée grâce à une reprise de la demande (+ 6,7% sur l'ensemble de l'année 2013).

Ainsi, les armateurs ont dû répondre à l'augmentation de la production d'acier en Chine, la plus forte enregistrée depuis ces 3 dernières années (la production d'acier a été supérieure de +10% aux prévisions établies en début d'année). Cette hausse d'activité du secteur de la sidérurgie a eu pour conséquence de réduire les stocks en minerai de fer qui sont tombés à un niveau bas ; le plus bas constaté depuis 2007.

Cela s'est traduit au niveau du BDI par une hausse significative des taux de fret notamment pour le marché des *Capesize* qui est passé de 4 205 \$/j (niveau le plus bas constaté) à 42 211 \$/j fin septembre, soit une hausse de 893%. Si les taux de fret pour les *Capesize* ont atteint des niveaux exceptionnellement hauts qui n'ont plus été égalés depuis 2010, la fin d'année en revanche, risque d'être plus difficile comme en témoigne la chute constatée depuis le mois d'octobre (- 57%).

Transport pétrolier

La situation du marché reste morose en 2013. A fin novembre, le *Baltic Dirty Tanker Index* atteignait une moyenne de 642 points contre 718 points pour la même période en 2012. Le *Baltic Clean Tanker Index* concluait les 11 premiers mois de l'année sur une moyenne de 619 points contre 632 points en 2012. Il est intéressant de noter combien l'écart entre les 2 index s'est resserré durant l'année 2013.

La demande globale de brut néanmoins a progressé de 1,2% pour l'année écoulée et les analystes prévoient une évolution comparable pour l'année 2014. La croissance de la demande devrait être tirée par la zone Asie. L'Europe devrait de nouveau connaître une légère baisse tandis que les Amériques devraient progresser légèrement. L'exploitation du pétrole de schiste en Amérique du Nord et la réorganisation des capacités de raffinage ont fortement affecté la demande de transport maritime et notamment l'attractivité de certaines catégories de navires. Par exemple, les rendements journaliers d'un VLCC entre Ras Tanura et Ulsan ont été multipliés par 6 entre août et décembre 2013 pour atteindre un niveau record à 52 000\$/jour. Les conséquences de ce boom sont multiples et notamment la commande de 20 navires en une période très courte alors que le marché de la construction de VLCCs était atone depuis quelques années.

La capacité présente sur le marché a poursuivi sa progression ; ainsi sur l'année 2013, 304 navires ont été livrés tandis 109 navires en sont sortis. Le segment des *MR products tankers* (*ndlr* : *MR* = *Medium Range*) est intéressant à analyser puisque 78 navires ont été livrés pour seulement 16 démolis ou convertis.

Conteneurs

Les taux de fret des trafics conteneurisés sur les grandes routes mondiales, qui avaient fortement augmenté début 2012, ont entamé ensuite une baisse importante qui s'est poursuivie durant toute l'année 2013 malgré quelques améliorations de courte durée. Le *Shanghai Container Freight Index* qui avait atteint et même dépassé les 1 400 points à la mi-2012, s'est ensuite effondré au deuxième semestre et après une petite reprise à 1 200 points en début d'année 2013, termine celle-ci à moins de 900 points. Des différences notables subsistent cependant entre les principales routes commerciales : les routes Extrême-Orient / USA dont les volumes sont restés stables en 2013 par rapport à 2012, ont vu leurs taux de fret baisser régulièrement en 2013 tandis que les taux de fret entre l'Extrême-Orient et l'Europe ont subi des à-coups violents et répétés, alors que le trafic augmentait sur ces lignes de plus de 3 % en 2013 par rapport à 2012.

L'amélioration provisoire du marché du fret n'a pas profité aux armateurs. Les taux d'affrètement des porte-conteneurs qui avaient connu un début de reprise pour les navires de plus de 4 000 EVP au cours du premier semestre, ont rechuté durant la deuxième partie de l'année 2012 et sont restés atones durant toute l'année 2013, les *Panamax* en particulier stagnant sous la barre des 10 000 \$/jour. L'arrivée massive sur le marché de très gros navires (plus de 10 000 EVP) en 2013 a encore accentué le phénomène de "cascade" des navires de taille plus petite vers les routes secondaires et a maintenu la pression sur le marché de l'affrètement.

Dans une conjoncture économique mondiale qui est restée morose, 2012 et 2013 ont été des années difficiles pour les armateurs et les opérateurs de transport conteneurisé. Avec une croissance annuelle de la flotte atteignant plus de 6% en 2013 et une demande prévue augmenter de 3%, les conditions d'un retour à des conditions d'exploitation favorables ne semblent pas encore réunies.

Lip dub* à bord du "Bourbon Peridot" au large de la Guinée Equatoriale

(*) Un lip dub est une vidéo dont les acteurs font du playback sur une bande sonore pré-existante.



L'équipage et les techniciens du navire offshore multi-missions se mettent en scène et font preuve d'une grande ingéniosité en matière d'instruments de musique ; A regarder jusqu'à la fin, et pas seulement parce qu'il y a le bêtisier (*Mer et Marine 9 oct.*). Le tube *Africa* par Toto :

<http://www.youtube.com/watch?v=xy2xDrnNAhs>

Quelques sentences récentes

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

<http://goo.gl/wvbRfX>

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

L'information maritime sur internet

En complément de la "boîte à e-outils" que le N°28 de la Gazette de la Chambre du printemps 2012 proposait dans sa rubrique

Web maritime <http://goo.gl/NJInCr>, nous invitons nos lecteurs à découvrir 95 sites web maritimes en langue anglaise répertoriés dans le monde offrant une large gamme d'informations actualisées en temps réel :

<http://logisticsdegree.net/global-shipping/>



Jurisprudence

La cour d'appel qui rejette le recours en annulation contre une sentence arbitrale ne peut la modifier

Le juge de l'exequatur ne peut modifier une sentence arbitrale en y ajoutant une condamnation.

Une partie qui, après l'expiration du délai d'arbitrage et sans invoquer celle-ci, adresse au Tribunal arbitral plusieurs lettres d'observations sur le projet de sentence, ne peut se prévaloir de cette expiration ; elle est en effet censée avoir ainsi manifesté sa volonté de continuer de participer à l'arbitrage.

Ce sont les deux enseignements à tirer de la décision Cass. 1ère civ. 11 sept. 2013, n° 12-26.180 : <http://goo.gl/GIUlkZ>

*Meilleurs Voeux
pour 2014*



Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre 16 rue Daunou - 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse : <http://tinyurl.com/qon9ch>

N° 1207 - 2e degré - C/P Gencon - Transport de litchis sous température dirigée - Compétence de la CAMP - Droit anglais - Garantie de vitesse maximum en sécurité - Retard du navire - Responsabilité du fréteur (oui) - Baisse du cours des fruits à l'arrivée - Calcul du préjudice.

La charte-partie comportait une clause de garantie de vitesse maximum sans la préciser. Durant le trajet de Madagascar à Marseille et notamment dans sa partie méditerranéenne, le navire avait été ralenti et était arrivé avec retard au port de déchargement. Les affréteurs réclamaient l'indemnisation du préjudice causé par ce retard évalué sur la base de la chute des cours observée jusqu'à la fin du déchargement appliquée à l'ensemble de la cargaison.

Les arbitres ont confirmé la compétence de la CAMP et écarté l'application de la règle de l'estoppel invoquée par le défendeur qui s'appuyait sur une sentence sur les mêmes faits précédemment annulée par la Cour d'appel. Ils ont ensuite estimé que le fréteur n'apportait pas la preuve de la cause du ralentissement du navire et que sa responsabilité était engagée. En application de la jurisprudence anglaise imposant de replacer la partie lésée dans la situation qui aurait été la sienne s'il n'y avait pas eu inexécution du contrat, ils ont considéré que le retard fautif du navire n'était pas la cause unique de la chute du cours des litchis et ont déterminé le montant du préjudice en se basant sur l'évolution des mercuriales et les ventes potentiellement manquées durant le retard du navire.

N° 1208 - C/P Synacomex - Congestion du port et mauvais temps - Accostage retardé - Litige sur décompte du temps - Validité de la remise de la notice sur rade (oui) - Temps comptant durant l'attente sur rade (oui).

À l'arrivée sur rade au port de déchargement, le capitaine remet son avis de mise à disposition à l'agent. Celui-ci la reçoit et l'accepte en signalant qu'en raison de la congestion du port, le navire devra attendre plusieurs jours. Cependant l'état des faits indique que l'accostage a été retardé par le mauvais temps. L'armateur et l'affréteur s'opposaient sur la prise en compte du temps de planche pendant l'attente sur rade

Les arbitres ont estimé que la notice avait été remise valablement et ont souligné que pendant la période d'attente aucune interruption du travail portuaire pour cause de mauvais temps n'avait été observée et donc, qu'en raison de la stipulation *weather working day* le temps d'attente, hors jours fériés ou week-end, devait être inclus dans le temps de planche et qu'il en découlait des surestaries à payer par l'affréteur.

N° 1209 - C/P Synacomex 90 - Farine de blé en sacs - Dommages à cargaison - Assureurs subrogés - Recevabilité (oui) - Preuve de la responsabilité du navire (non rapportée).

Les assureurs ayant fourni tous les documents propres à justifier la validité de la subrogation, leur demande a été déclarée recevable. Sur le fond, les demandeurs soutenaient que des sacs avaient été endommagés à bord du fait d'entrées d'eau par des joints de panneaux de cale alors que le défendeur leur opposait que les avaries résultaient d'averses de pluie durant le déchargement.

Les arbitres ont rappelé que selon la clause 5 de la charte la marchandise devait être déchargée aux frais et risques des affréteurs et que la charge de la preuve incombait aux demandeurs. Or, aux termes du rapport d'expertise, rien ne permettait d'affirmer que le dommage était survenu en cours de voyage. Les demandeurs ont donc été déboutés.

N° 1210 - 2e degré - Accord de partenariat entre courtier d'assurances individuel et société de courtage d'assurances maritimes pour développer en commun un portefeuille - Résiliations des polices gérées par le courtier - Compétence de la CAMP (oui) - Détournement de clientèle (oui).

À la suite de la cession des actions de la société de courtage à une autre société, des polices gérées par son co-contractant avaient été résiliées puis replacées pour son propre compte. Condamné par défaut au premier degré pour détournement de clientèle, le courtier demandait un examen au second degré sans conclure au fond mais seulement sur l'incompétence de la CAMP et un sursis à statuer en attendant la décision du Tribunal de Commerce sur la nullité de la cession des parts de la société de courtage..

Les arbitres se sont déclarés compétents en raison de la clause compromissoire du protocole d'accord et de l'antériorité de la saisine de la CAMP sur celle du Tribunal de commerce. Sur le fond, un constat d'huissier avait établi un important détournement de clientèle au détriment de la société associée. Le demandeur au second degré, absent des débats, a été condamné à verser à la société venant aux droits de l'associée d'origine le préjudice subi par elle et un montant au titre de l'article 700 CPC ainsi qu'à supporter tous les frais d'arbitrage.

L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique

"De nos jours, dire que l'informatique a maintenant une place incontournable dans le shipping est devenu une lapalissade".

Dans le cadre de l'Association Française du Droit Maritime, Philippe Garo, arbitre maritime, est récemment intervenu pour traiter de la dématérialisation des documents du transport maritime et du droit électronique.

Philippe Garo y traite notamment de la dématérialisation du document central du transport maritime, le connaissement, et des ses trois fonctions : reçu de la marchandise mise à bord, preuve du contrat de transport et titre représentatif de la cargaison.

Lire son intervention : <http://goo.gl/2UwXkm>



La piraterie moderne (2è partie)

Navires, cargaison et rançons des otages, le butin des pirates fait vivre des économies de régions entières. La Banque Mondiale a cherché à y voir plus clair dans les flux financiers. Dépenses liées à la logistique, achats d'armes, corruption d'autorités locales, paiement de salaires aux pirates, mais aussi achats de drogue ou de matériels divers. Le bénéfice réalisé sur les sommes récoltées est généralement réinvesti dans différents domaines, aussi bien des secteurs illégaux (trafics d'armes, de drogue et d'êtres humains) que des branches plus légales (immobilier, hôtellerie, pétrole, transport). Les estimations de la Banque Mondiale confirment que les petites mains ne sont pas les principaux bénéficiaires de ces activités : les commanditaires toucheraient entre 30 et 50% du montant des rançons versées, tandis que ceux qui embarquent dans les esquifs pour s'attaquer aux navires ne reçoivent en moyenne que 0,01 à 0,025% du montant (30 à 75.000\$ par équipage et par assaut couronné de succès). A la lumière du volume des actes de piraterie réalisés entre 2005 et 2012, ces chiffres prennent un autre relief : 179 navires capturés et 339 à 413 millions de dollars de rançons versées. Le rapport "Pirate Trails", issu des travaux conjoints de la Banque Mondiale, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, et Interpol propose d'autres pistes à explorer conjointement à celle des flottes armées : "Il faut réussir à pister les capitaux pour lutter efficacement contre la piraterie car il s'agit de détecter tous ceux qui enfreignent la loi et contrôlent le business : les commanditaires, les intermédiaires, les investisseurs et les bénéficiaires".

D'après latribune.ch du 06 novembre 2013 :

<http://goo.gl/spcPFA>

Le rapport *Pirate Trails* piste l'argent sale de la piraterie :

<http://goo.gl/araAia>

Films de diverses marines nationales présentant leur action contre la piraterie en Somalie :

- La Marine française : <http://goo.gl/eCyRd9> & <http://goo.gl/sjbbge>
- La Marine russe : <http://goo.gl/dtmvcy>
- La Navy britannique : <http://goo.gl/vnlNsp>
- Des commandos hollandais arrêtent les pirates qui viennent de s'emparer d'un navire allemand le MV "Taipan", vues prises par la caméra du casque d'un des commandos : <http://goo.gl/hkwsX>. Ces pirates ont été condamnés en Allemagne lors du premier procès organisé depuis des siècles pour piraterie.

Voir ou revoir les documentaires du journaliste Cedric Cousseau du Nouvel Observateur sur son enquête sur la piraterie en Somalie :

- Première partie : Un investissement rentable : <http://www.youtube.com/watch?v=EDxDAHx78h0>
- Deuxième partie : Des conséquences économiques mondiales : <http://www.youtube.com/watch?v=WK1v1Bdgso>
- Troisième partie : L'émergence des sociétés militaires privées : http://www.youtube.com/watch?v=zSdFf_E0evM

La Côte Ouest Afrique

- Contrairement à la Somalie où les navires passent au large à une certaine vitesse, en COA, les navires et leurs équipages qui escalent sont plus vulnérables et les risques encore plus élevés : <http://goo.gl/XVJrPV>
- Ince & Co fait le point en octobre sur la piraterie en Ouest Afrique. Les Equipes de Protection Embarquées (EPE) , Guardcon (<http://goo.gl/gDf7C>), le contrat type d'emploi des EPE : <http://goo.gl/99l43r>
- Le site de la CCI qui regroupe en temps réel les informations et les actions menées à travers le monde contre la piraterie : <http://www.icc-ccs.org>

17/09 Mer et Marine - Le préjudice écologique devrait bientôt être inscrit dans le Code Civil, celui-ci serait défini comme "résultant d'une atteinte anormale aux éléments et aux fonctions des écosystèmes, ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement".

17/09 Tradewinds - Le Baltic Exchange renforce sa présence en Asie et ouvre pour la 1ère fois un bureau en Chine.

18/09 L'Antenne - Le nouveau gouvernement australien qui considère que le changement climatique n'est pas dû à l'activité humaine prépare l'abrogation de la taxe carbone.

24/09 Mer et marine - La convention SOLAS va être amendée pour rendre obligatoire un système de vérification de pesée des conteneurs avant leur embarquement à bord des navires. Les solutions pratiques ne sont pas encore définies.

26/09 Marinfos - Après 279 ans de publication ininterrompue, le *Lloyd's List* supprime son édition papier.

02/10 Foxnews - L'équipage du "Maersk Alabama" réclame 50 M\$ pour les avoir mis en danger. <http://goo.gl/NX4mIX> (voir aussi web maritime du N°32).

25/10 Journal de la Marine Marchande - La *Federal Maritime Commission* a invité ses homologues européens et chinois à participer à un sommet afin d'examiner les conséquences de l'*Alliance P3* formée par les plus grands armateurs de lignes régulières, CMA-CGM, Maersk Line et MSC.

29/10 GCaptain - Vulnérabilité dans le système AIS (*Automatic Identification System*), des navires fantômes créés par des hackers <http://goo.gl/WpvYGL>

04/11 Le Marin - Les inspections sur les *sister ships* du "MOL Comfort" mettent en évidence un phénomène de déformation dû au flambage affectant les tôles du bordé de fond. Voir la vidéo : <http://goo.gl/2mmNwO>

13/ 11 Lloyd's List - Afin d'augmenter son trafic de containers, le port de Los Angeles a annoncé aux lignes maritimes qu'il octroierait en 2014, US\$ 5 pour chaque container supplémentaire par rapport à leurs volumes respectifs de 2013.

19/11 Peopledaily - La Commission Chinoise de Régulation des Assurances de Shanghai va créer une association d'assurance transport pour répondre aux besoins de la deuxième économie du monde.

04/12 Le Marin - Dans le projet de loi, les gardes armés privés ne pourront pas tirer sauf dans le cadre de la légitime défense.

17/12 Reuters - L'Inde a demandé à l'Iran des garanties financières afin de permettre aux navires pétroliers couverts par des assureurs iraniens de continuer à escaler dans les eaux indiennes.

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.