

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 38 - Automne 2015

● Editorial Philippe Delebecque Pages 1 & 2	● "T/C - Paiement ponctuel du loyer" Jean-Yves Thomas Page 2	● "ICMA XIX" Pages 3 & 4	● "Les flux migratoires clandestins" Jean-Patrick Marcq Pages 5, 6 & 7	● "L'action directe" Patrick Simon Pages 7,8 & 9	● Sentences récentes Page 8	● Web maritime Page 9	● Actualité CAMP Page 10	● Revue de presse Page 11
--	---	-----------------------------	---	---	--------------------------------	--------------------------	-----------------------------	------------------------------

"Tantum operatur fictio in casu ficto quantum veritas in casu vero"



La réforme du droit des obligations (suite*) un peu de pour et beaucoup de contre

Editorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le second volet de la réforme du droit des contrats et des obligations est plus austère que le premier (sur lequel, v. Gazette, n° 37). Il n'en est pas moins essentiel dans la vie des affaires. Les pouvoirs publics ont souhaité ici regrouper et moderniser tout ce qui relève du droit des obligations, ce que l'on appelle dans les facultés de droit, le régime de l'obligation. Les profanes passeront et iront directement sur le volet preuves sur lequel nous aurons sans doute l'occasion de revenir ; ils auront tort, car ce qui intéresse "le régime" est déterminant pour les banques, les assureurs, les courtiers, les armateurs, les affréteurs et plus généralement tous les professionnels. C'est en effet le paiement qui est en cause, c'est-à-dire tout ce qui concourt à l'exécution de l'obligation et donc à la satisfaction du créancier.

La réforme consacrée au droit des obligations comporte comme celle qui a trait au droit des contrats, du bon, mais aussi du moins bon, étant immédiatement observé que nombre de dispositions n'ont cherché qu'à remettre un peu d'ordre dans une matière très éclatée : on savait déjà que le débiteur d'une obligation se libérait par le versement de son montant nominal (art. 1321 du projet qui généralise l'art. 1895 C. civ.), que le débiteur d'une dette de valeur devait s'exécuter par le versement de la somme d'argent résultant de sa liquidation (art. 1321, al. 3, reprenant la jurisprudence sur la dette de valeur) et que le juge pouvait être saisi pour fixer un terme incertain au-delà d'un délai raisonnable (art. 1305-1, généralisant l'art. 1901 C. civ.). Les choses sont sans doute mieux exprimées, de même qu'il est plus pédagogique de regrouper sous un même chapitre (art. 1331 s.) les actions ouvertes au créancier, qu'il s'agisse de l'action en exécution de l'obligation, qui est de droit, de l'action lui permettant de se substituer à son débiteur négligent (cf. action oblique), de l'action en inopposabilité des actes frauduleux du même débiteur (cf. action paulienne) ou de telle ou telle action directe.

Ce qui est plus intéressant, c'est notamment la consécration de la "mora creditoris" reconnue dans certains droits étrangers (en Allemagne). La réforme admet en effet (art. 1323) que si le créancier refuse, à l'échéance et sans motif légitime, de recevoir le paiement qui

lui est dû ou l'empêche par son fait, le débiteur peut le mettre en demeure d'en accepter ou d'en permettre l'exécution. Voilà de quoi gagner du temps face, ce qui peut arriver, à un créancier récalcitrant. On peut se féliciter également de ces deux dispositions : l'article 1320-8 qui admet que la preuve du paiement peut se faire par tous moyens ; l'article 1321-4 qui renverse une règle séculaire, puisque le paiement des sommes d'argent (et uniquement des sommes d'argent) est appelé à se faire au domicile du créancier et non plus du débiteur. Avec le même esprit d'efficacité, l'article 1321-3 prévoit que si le paiement, en France, d'une obligation de somme d'argent s'effectue dans la monnaie qui y a cours, le paiement peut avoir lieu en une autre devise lorsque "l'obligation ainsi libellée procède d'un contrat international ou d'un jugement étranger". On prendra aussi bonne note de ce qui est envisagé pour assouplir la compensation conventionnelle (art. 1327 : "les parties peuvent librement convenir d'éteindre toutes obligations réciproques, présentes ou futures, par une compensation") et judiciaire (art. 1326 : "la compensation peut être prononcée en justice, même si l'une des obligations n'est pas encore liquide ou exigible" ; art. 1326-1 : "le juge ne peut refuser la compensation de dettes connexes au seul motif que l'une des obligations ne serait pas liquide ou exigible").

Malgré ces avancées, la réforme suscite de sérieuses interrogations qui concernent directement le monde des affaires. Pourquoi avoir dit que la solidarité entre débiteurs "s'ajoute à la division de la dette commune" (art. 1310) ? Faut-il supposer que le codébiteur prend un engagement - supplémentaire - de payer la part des autres, alors qu'il est tenu avec les autres dans une même opération et au même titre ? Nous avons pourtant

appris à ne pas confondre la solidarité avec le cautionnement.

Pourquoi aussi avoir valorisé à l'extrême la subrogation légale (cf. art. 1324 : "la subrogation a lieu par le seul effet de la loi au profit de celui qui paie dès lors que son paiement libère envers le créancier celui sur qui doit peser la charge définitive de tout ou partie de la dette") ? Tout paiement de la dette d'autrui devrait-il devenir subrogatoire ? Il est vrai que dans le même temps le projet supprime la subrogation conventionnelle. Mais, précisément, cette suppression est, en pratique, inimaginable (du reste, les pouvoirs publics sensibilisés à cette question, notamment par les assureurs facultés, ont laissé entendre qu'ils allaient revenir sur une telle abrogation).

Suite de l'éditorial, page 2

(* nldr : Voir Editorial de la Gazette N°37)



Affrètement à temps Paiement ponctuel du loyer et jurisprudence anglaise

Jean-Yves Thomas
Arbitre maritime

Suite et fin de l'éditorial de la page 1

Moderniser la cession de créance comme le fait le projet de réforme, en la rendant opposable au tiers, sans aucune formalité, à la date de l'acte (art. 1334, al. 2), tout en subordonnant son opposabilité au débiteur cédé à une notification ou à une acceptation de sa part (art. 1335), va modifier par ailleurs bien des habitudes. Fallait-il en faire un acte solennel entre les parties (art. 1333) ? Fallait-il admettre qu'elle puisse porter sur des créances futures simplement déterminables, e.g. sur des créances de fret issues de chartes-parties à conclure (art. 1332, al. 2) ? C'est sans doute aller au-devant de sérieux contentieux.

Quant à la cession de dette, présente ou future, elle entre dans le nouveau Code civil (art. 1338), le cédant n'étant toutefois libéré que si le créancier y consent expressément. Mais si le créancier ne donne pas le consentement requis, comment comprendre que le cédant soit "simplement garant des dettes du cessionnaire" ? Inutile de dire que devant les difficultés soulevées par ce texte, les parties préféreront recourir à la technique classique de la délégation au demeurant maintenue par la réforme (art. 1348) et sur laquelle les armateurs pourront encore compter (c. transp. art. L. 5423-2).

Appréhender de façon globale les enjeux liés à la maritimisation

L'Institut des Hautes Études de Défense Nationale (IHEDN), conscient de l'évolution du monde et ses nouveaux enjeux de sécurité et de défense, propose une nouvelle session de formation "Enjeux et stratégies maritimes". Candidatures avant le 20 novembre 2015 : <http://goo.gl/tTiAVn>

pour s'abonner GRATUITEMENT
à la lettre d'information électronique

la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétariat de la Chambre
E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

"Tantum operatur fictio in casu ficto
quantum veritas in casu vero"



La fiction a le même effet dans le cas fictif que la vérité dans le cas vrai.

Le paiement ponctuel du loyer par l'affrèteur à temps, d'avance sauf exception, figure parmi ses obligations principales. Dans la partie imprimée de la plupart des chartes à temps, le défaut de paiement entraîne immédiatement le droit pour le fréteur de retirer le navire du service de l'affrèteur et de résilier l'affrètement. C'est ainsi que dans la *Balttime* et la *Linertime* on peut lire : "Payment to be made in cash...in advance. In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference of any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter". De même, à la clause 5 de la *NY Produce Exchange 46* ou 81, d'un usage plus fréquent : "Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers". (Dans la version 1993, il s'agit de la clause 11 et le mot *fundamental* a été ajouté avant *breach*.)

Cette obligation imposée à l'affrèteur est particulièrement stricte selon la jurisprudence anglaise. C'est ainsi que des arrêts ont confirmé le droit du fréteur de retirer son navire en cas de retard même minime (*The Laconia* - 1977) ou encore, s'agissant d'un loyer devant être payé en cash, lorsque son montant bien que crédité à la banque avant la date limite, la date de valeur avait été postérieure (*The Chikuma* - 1981).

Si, dans le cas d'un affrètement à temps d'une certaine durée, le marché des frets se met à augmenter sensiblement, voire à flamber comme on a pu le constater durant la première décennie de ce siècle, au-delà de ce que le fréteur avait pu envisager au moment de la conclusion de l'affrètement, le sentiment de frustration qu'il éprouvera de ne pouvoir profiter de ce meilleur marché ne l'incitera pas à se montrer indulgent en cas de retard dans le paiement du loyer. L'affrèteur devra donc être particulièrement attentif à en respecter la ponctualité s'il veut conserver le navire.

La rigueur de l'interprétation par les tribunaux de la clause de paiement du loyer a d'ailleurs depuis conduit les affrèteurs à chercher à atténuer le risque d'un retard, se traduisant par le retrait immédiat du navire sans égard pour leurs engagements vis-à-vis de tiers, par l'insertion dans les chartes à temps d'une clause additionnelle (*anti technicality clause*), visant à excuser un manquement involontaire, notamment dû au circuit bancaire, telle que, par référence à la clause 5 de la *NYPE 46* ou 81 (et incorporée dans la clause 11 de la version 93) : "...where there is any failure to make «punctual and regular payment» due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners --x-- banking working days notice to rectify the failure and when so rectified, the payment shall stand as «punctual and regular»."

Tout autre est le cas d'une évolution inverse lorsque le loyer se situe à un niveau supérieur à celui du marché des frets. Dans cette situation, c'est l'affrèteur qui peut souffrir, à moins qu'il ne se soit arbitré par une couverture contractuelle équivalente, contrat de tonnage ou sous-affrètement, ce qui est la pratique habituelle des opérateurs de fret. Encore que dans cette circonstance, en présence d'un marché durablement déprimé, il ne soit pas à l'abri d'un contrat de couverture défaillant et ainsi confronté à d'importantes pertes. La suite dépendra de sa solidité financière. Si le loyer continue à être payé mais avec un peu de retard, le fréteur hésitera à résilier l'affrètement car retirer son navire pour l'exploiter sur le marché lui serait sans nul doute plus défavorable. Il pourra même être amené à renégocier le niveau du loyer en échange d'une modification de sa durée ou avec une clause de retour à meilleure fortune ou encore à se voir restituer son navire pour prix d'une indemnité réglée par l'affrèteur.

Il reste que dans un certain nombre de cas, et la période récente en témoigne, il arrive que l'affrèteur à temps, même de renom, ne tienne pas ses engagements et que le fréteur estime donc devoir reprendre son navire et résilier l'affrètement. En vertu de : ... *without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers...* se pose alors la question du recours du fréteur contre l'affrèteur par voie contentieuse pour recouvrer la différence entre le montant du loyer et ce que le marché lui aurait permis d'obtenir pour la période non exécutée.

En droit français, on peut penser que les articles 1147 et suivants du code civil permettraient aux arbitres d'évaluer une juste compensation au profit du fréteur. En revanche, il semble que le droit anglais soit plus hésitant. Un arrêt *Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding** du 18 mars 2015 de la High Court a suscité de nombreux commentaires de la part des juristes maritimes britanniques en ce qu'il contredisait la jurisprudence *The Astra*** d'avril 2013. Dans cette dernière affaire, le juge Flaux avait jugé que l'obligation de payer ponctuellement le loyer était a condition ou an essential term de la charte-partie et que le manquement de l'affrèteur à s'y conformer donnait le droit au fréteur à la fois de retirer son navire et de poursuivre l'affrèteur en dommages et intérêts. Dans la décision *Spar Shipping*, le juge Popplewell, à l'inverse, a considéré que, le paiement ponctuel du loyer n'était pas a condition mais an innominate term, soit une stipulation non qualifiée, qui nécessite d'apprécier selon l'importance du manquement s'il s'apparente ou non à une intention de ne pas honorer le contrat, équivalente à *repudiation*, avant d'accorder au fréteur le droit à réparation de son préjudice.

Cette dernière décision a été généralement bien accueillie. *Essential or Innominate term*, la question reste cependant ouverte jusqu'à un éventuel recours devant la *Court of Appeal*.

*Spar : <http://goo.gl/Wpso6D>

**The Astra : <http://goo.gl/OPkC54>



Jurisprudence

Charge de la preuve Énonciations de la sentence

Il incombe à la partie qui invoque une violation du principe de la contradiction d'en apporter la preuve et les énonciations d'une sentence arbitrale font foi jusqu'à inscription en faux.

Cass 1ère Civ. 5 novembre 2014
N° 13-11745 : <http://goo.gl/g7Blua>



Jurisprudence

Interprétation de clauses d'arbitrage aux traductions contradictoires

En vertu du principe d'effet utile, une clause d'arbitrage susceptible de deux sens doit être entendue dans celui avec lequel elle peut avoir quelque effet, et toutes les clauses de conventions s'interprètent les unes par rapport aux autres en donnant à chacune le sens qui résulte de l'acte entier.

CA Paris P.1, 6 janvier 2015 N° 14/05327
<http://goo.gl/qysBMO>

Jurisprudence

La Convention de New York du 10 juin 1958, applicable à l'exequatur en France d'une sentence rendue à Londres, interdit toute discrimination entre les sentences étrangères et les sentences nationales ainsi que toute révision au fond.

Cour Cass. 8 juillet 2015 N° 13-25846
(Affaire dite "SMAC") :
<http://goo.gl/QyB2YU>

Jurisprudence

Principe du contradictoire

Le tribunal se fondant sur un rapport d'expertise auquel a été annexé des pièces partiellement traduites sans avoir mis en mesure l'une des parties de discuter utilement l'interprétation des pièces portées à la connaissance du tribunal viole le principe du contradictoire.

Cass. Civ. 1, 18 mars 2015-06-03
N° 13-22.391 : <http://goo.gl/4EpYmS>

La 19e session du Congrès international des arbitres maritimes (ICMA) s'est tenue les 11, 12, 13, 14 et 15 mai derniers à Hong Kong, ville étonnante, active et en pleine croissance. Après les mots de bienvenue des organisateurs et spécialement de Philip et Ernest Yang (*Chairman and Vice Chairman of the Topics and Agenda committee*), de Teresa Cheng (*Chairman of the HK international Arbitration Centre*), de Bruce Harris, d'Arthur Bowring (*Convenor of the HK Maritime Arbitration Group*), et des autorités locales et notamment de M. Rimsy Yuen (*Secretary for Justice, Government of the HK special administrative region*), les participants, venus de nombreux horizons, ont été invités à suivre les différentes conférences, tantôt particulières, tantôt plénières et écouter près de 103 interventions.

Le Congrès a été l'occasion de constater, si besoin était, l'essor de l'arbitrage dans l'Asie du Sud-Est, en Indonésie, à Singapour et en Chine, spécialement à Shanghai où un Centre très moderne a été récemment ouvert, et, naturellement, à Hong Kong. De nombreuses communications ont été présentées sur des thèmes que l'on peut considérer comme classiques en Europe, mais qui le sont sans doute moins dans cette partie du monde et notamment sur la procédure arbitrale, sur le droit applicable, sur le coût des instances, sur les délais impartis et les retards, sur la consolidation des affaires et l'implication des "third parties" et bien entendu sur l'exécution des sentences, sans oublier la technique si controversée de l'*anti-suit injunction*". De belles leçons de droit comparé de l'arbitrage en somme, mais débouchant sur cette observation que les problèmes posés par l'arbitrage sont bien réels et souvent universels, mais que si les parties et leurs conseils acceptent clairement ce mode de règlement des litiges, l'arbitrage permet de sortir des impasses les plus difficiles.

Au-delà du droit de l'arbitrage proprement dit, de nombreuses questions de fond ont été traitées sur des points parfois très techniques, éloignés (*The new Marpol Annex VI Regulations*) ou non de l'arbitrage (étude du régime des "liens", i.e. des privilèges au sens large du terme, car la source n'est pas, dans la *common law*, purement légale, ce qui est une différence essentielle avec le droit civil), parfois très actuels (piraterie et rôle des gardes armés à bord ; mise en œuvre de la Convention OIT sur le droit du travail maritime), parfois classiques (analyses des clauses des connaissements de charte-partie ; des clauses sur les surestaries, WIPON et WIBON, notamment ; situation du porteur du connaissement de charte-partie ; protection des intérêts cargaison, ou encore récurrents (apport des Règles de Rotterdam ; réformes législatives, au Japon, notamment ; conditions de la saisie conservatoire ; financement de la construction de navires), mais parfois plus inédits (vente de navire "as is ..." ; principe de précaution dans le "shipbuilding"), et encore très originaux (cf. comparaison entre les différents régimes de responsabilité des pilotes, les pilotes ne bénéficiant pas nécessairement d'une quasi-immunité). Autant de rapports instructifs, bien documentés et suivis, le plus souvent, de questions pertinentes.

Au-delà également de ces conférences montrant la diversité et l'extrême richesse du droit maritime, le congrès a été, comme les fois précédentes, marqué par un temps un peu plus fort que les autres, celui que les organisateurs avaient consacré à la fameuse lecture en l'honneur de l'un des fondateurs d'ICMA, Cedric Barclay. Lord Philips of Worth Matravers, ancien Président de la Cour suprême du Royaume-Uni, était particulièrement désigné pour la présenter. Et ce dernier, avec un humour et un talent dont seuls les Anglais sont capables, fit un discours passionnant sur la question de savoir si le demandeur à l'arbitrage qui, après avoir saisi les arbitres, s'abstient pendant plusieurs années de développer son argumentation, peut ultérieurement reprendre l'initiative, alors que le défendeur a perdu certains éléments de preuve (témoins décédés, rapports égarés, ...) <http://goo.gl/Yl8Bwr>. Cette question opposa, en son temps, Lord Diplock, très respectueux de l'accord d'arbitrage, et Lord Denning, esprit pratique et empreint de bon sens. En d'autres termes, comme le rappelait Lord Matravers, d'un côté, les partisans des "sleeping dogs" auxquels on ne saurait reprocher d'aboyer tardivement ; de l'autre, leurs opposants, favorables, dans ce genre de situation, à la caducité de l'instance arbitrale (solution finalement retenue par la chambre des Lords).

Un autre temps fort d'ICMA XIX fut celui du cas pratique d'arbitrage présenté *en live*, si l'on ose dire, par deux cabinets de maritimistes anglais devant un panel d'arbitres expérimentés de nationalités différentes. Un affrètement à temps dont l'échéance était proche avait été renouvelé sur la base d'une promesse verbale échangée par téléphone, comportant ou devant comporter une contrepartie financière. Mais cette promesse n'avait pas été formalisée et, faute de preuve et surtout d'accord précis, le problème de la reconduction du contrat aux conditions antérieures ou à de nouvelles conditions se posait. D'où des échanges vifs et très argumentés de part et d'autre, auxquels une sentence définitive un peu salomonienne parvenait à mettre un terme. *Suite du compte-rendu page 4*

Adoption du Code polaire

La partie relative à la sécurité ainsi que les amendements à la convention SOLAS et la partie relative à la prévention des pollutions ainsi que les amendements à la Convention MARPOL ont été adoptés.

Compte tenu des délais du processus d'acceptation tacite par les États parties, l'entrée en vigueur du code est fixée au 1er janvier 2017.

Le code polaire (appellation usuelle du "recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires") est élaboré par l'Organisation Maritime Internationale.

L'infographie des obligations de sécurité :

<http://goo.gl/fBvObt>

Simulations d'arbitrages

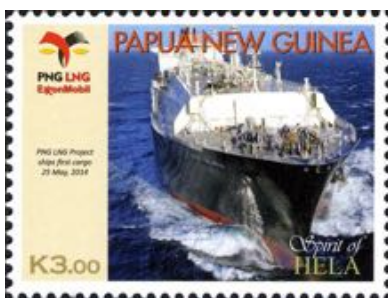
A l'initiative du Professeur Olivier Cachard, arbitre maritime à la Chambre, et de deux avocats parisiens Me Sébastien Loogier et Me Charles de Corbière, le Young CMI (Comité Maritime International), parrainé par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, l'Association Française de Droit Maritime et le cabinet Holman Fenwick Villan, a réuni à Paris, les 12 et 13 juin plus d'une centaine de jeunes avocats et juristes maritimes de différents pays d'Europe.

Deux simulations d'arbitrages maritimes concernant un contentieux relatif au contrat d'agence maritime et à l'abordage ont été proposées aux participants :

<http://goo.gl/iA25mm>

Le site internet du CMI :

<http://www.comitemaritime.org/>



Énergies marines renouvelables

L'objectif de la France est de porter la part des énergies renouvelables à 23% de sa consommation finale brute d'énergie à l'horizon 2020.

A l'occasion de la 10e conférence maritime du cabinet Norton Rose Fulbright qui réunissait ses clients et partenaires, Me Anne Lapierre, avocat associé, spécialiste reconnue, a dressé un inventaire complet de la situation. Les "slides" de son exposé :

<http://goo.gl/k1zA6S>

Suite et fin du compte-rendu ICMA XIX.

On retiendra aussi du Congrès d'Hong Kong les nombreuses présentations faites par des cabinets anglais ou plus largement de *common law* sur des affaires récentes d'affrètement portant notamment :

● sur la réparation du préjudice subi par le fréteur qui résilie avant terme, en raison des manquements de l'affréteur, une charte, mais ce, au bon moment, en ce sens qu'il vend le navire que l'affréteur lui restitue, dans des conditions beaucoup plus intéressantes que si la vente était intervenue à l'échéance de la charte (v. Gazette, 36, <http://goo.gl/7p6fkP>) ;

● sur la possibilité pour un fréteur à temps de résilier la charte dès l'instant que l'affréteur n'a pas réglé à la minute près les loyers convenus (v. J.Y. Thomas, présente Gazette N°38, p.2) ;

● sur la responsabilité de l'affréteur qui endommage les moteurs du navire fréteur, le fuel fourni n'ayant pas les qualités requises, (cf. *intervention de Charles Baker, LLMA* <http://goo.gl/kyuquD>);

● sur la mise en œuvre des clauses de *safe port* dans des ports d'Asie du Sud-Est submergés, d'une manière inopinée par une vague monstrueuse (cf. *Intervention de Stephen Hofmeyr QC, Chambers of Gavin Kealey QC, The Ocean Victory* <http://goo.gl/9nlFqy>) ;

● ou encore sur le jeu des lettres de garantie en cas de livraison de la marchandise sans remise en contrepartie du connaissance (cf. *intervention de Michael Tselentis QC*: <http://goo.gl/H23K5V> .

Dans cet environnement très britannique, le droit civil n'a pas été absent. D'abord, parce que les délégués chinois ont manifesté, à plusieurs reprises, leur volonté non pas de se démarquer de la jurisprudence londonienne ou hongkongaise, mais de raisonner à partir de concepts et de principes et non uniquement de tel ou tel précédent. Ensuite, parce que le point de vue des civilistes a été souvent exposé : on pense ici, entre autres discussions, aux interventions de Patrick Simon (ndlr : traduction en pages 7 à 9) sur les actions directes dans l'arbitrage maritime (et son sous-titre évocateur : "how to combine the qualities of English and French arbitrations ?") et de l'italien Mario Riccomagno, du Studio Legale Riccomagno, sur "l'arbitrage maritime dans le contexte de l'arbitrage commercial international" <http://goo.gl/BBYD8r>. On se permettra aussi de dire que la Chambre arbitrale maritime de Paris était bien représentée par ses arbitres, Georges Sioufi, Jean-Patrick Macq et Philippe Delebecq, et que les communications de ces deux derniers, ayant respectivement pour thème "irregular migration across the seas : problematic issues concerning the international rules on safeguard of live at sea" (ndlr : traduction en pages 5 à 7) et "alliances, vessel sharing agreement, slot charters and arbitration – a civil law approach" (ndlr : communication transcrite dans le supplément anglais de cette Gazette : <http://goo.gl/eF4a0E>), ont été remarquées par l'ensemble des participants.

En définitive, on croit pouvoir affirmer qu'ICMA XIX a été un franc succès sur le plan de son organisation, des traditionnelles visites et des sorties, mais aussi sur celui du fond, car ce nouveau congrès des arbitres maritimes a permis de se persuader une nouvelle fois que l'arbitrage maritime ne manque pas d'originalité ni d'atouts et qu'il sait, grâce à sa souplesse, son professionnalisme, son attention particulière portée aux usages du monde maritime, en privilégiant aussi le fond sur la procédure, nécessaire mais parfois instrumentalisée, répondre aux attentes du monde économique et des affaires.

On ne doute pas qu'ICMA XX qui se tiendra à Copenhague en 2018 saura profiter de cet élan pour présenter à nouveau aux opérateurs maritimes la spécificité et l'intérêt de l'arbitrage maritime.

Transport de produits pétroliers et recours au pavillon national

La loi du 17 août 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte a, entre autres dispositions, modifié les textes du code de l'énergie sur l'approvisionnement de la France métropolitaine en produits pétroliers. Le nouvel article L. 631-1 prévoit que toute personne qui réalise une opération entraînant l'exigibilité des taxes intérieures de consommation sur un produit pétrolier figurant dans la liste établie par l'art. L. 642-3, est tenue de justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités mises à la consommation au cours de la dernière année civile. Le recours au pavillon national ne s'impose donc plus uniquement pour le transport de pétrole brut, mais pour tout produit pétrolier mis à la consommation.

La réforme porte uniquement sur les produits concernés : elle précise aussi la manière dont les assujettis peuvent se libérer de leur obligation de capacité : en disposant, comme par le passé, de navires en propriété ou affrétés à long terme, mais aussi en constituant avec d'autres assujettis une société commerciale, une association ou un GIE dans la finalité de souscrire avec des armateurs des contrats de couverture d'obligation de capacité conformes aux contrats types reconnus par le ministre chargé de la marine marchande. Rien ne s'oppose par ailleurs à ce que les entreprises concernées recourent à l'une ou l'autre des techniques juridiques proposées.

Saisie des navires à Hong Kong

La tenue à Hong Kong de ICMA XIX met le projecteur sur cette ancienne possession britannique qui, bien que rétrocedée à la Chine depuis 1997, a conservé l'essentiel de sa loi fondamentale, son système légal et sa monnaie, et ce *a priori* jusqu'en 2047. Le cabinet international *Watson Farley & Williams* a publié en janvier 2015 une note sur l'exercice de la saisie de navires à Hong Kong dont l'efficacité de certaines dispositions comparées à celles qui sont en vigueur en France, notamment en matière de saisie-exécution, mérite d'être soulignée :

<http://goo.gl/vx3yul>



Sauvetage de vies en mer

L'analyse du cabinet *Hill Dickinson* du partage du coût du sauvetage de vies en mer entre l'armateur et l'affrètement :

<http://goo.gl/B66LBs>

L'OMI a publié un "guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants" :

<http://goo.gl/zor653>

Nettoyage des cales

La préparation des cales pour le transport de la cargaison suivante doit être préparée soigneusement conformément à l'annexe MARPOL V.

L'article du *P&I Club Skuld* :

<http://goo.gl/p8w2Gz>

Recherche d'une solution amiable

Le décret n° 2015-282 du 11 mars 2015 relatif à la simplification de la procédure civile, à la communication électronique et à la résolution amiable des différends a modifié les mentions obligatoires de toute demande en justice en obligeant les parties à indiquer "les démarches de résolution amiable précédemment effectuées". Le décret :

<http://goo.gl/FBT6iR>

Le commentaire du cabinet HFW :

<http://goo.gl/Q3dlyO>

L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ? les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes

Jean-Patrick Marcq
Arbitre maritime

Les pays européens découvrent le phénomène de la pression migratoire illégale par voie maritime en Méditerranée et réagissent de façon fort différente. Les pays asiatiques connaissent depuis fort longtemps ce phénomène et pour le contrôler appliquent systématiquement un droit des frontières. Pour dissuader les passeurs, ceux-ci reconduisent les embarcations en dehors de leurs eaux territoriales.

Dans les dossiers d'arbitrage, les arbitres peuvent se voir confrontés à des problèmes induits par cette pression migratoire illégale.

Ce peut être le rejet d'une cargaison de blé en vrac par les autorités sanitaires du fait de la découverte d'un cadavre de passager clandestin dans la cargaison ou de la présence de migrants clandestins dans un conteneur alimentaire voire la destruction du contenu de plusieurs conteneurs de produits pharmaceutiques de la même expédition au nom de la clause d'assurance (*fear of loss*).

Ce peuvent être des migrants porteurs du virus Ebola impliquant des risques importants pour l'équipage mais aussi des délais de quarantaine pour le navire et la marchandise.

La situation est d'autant plus délicate que ces migrants sont exploités par des passeurs liés au grand banditisme y trouvant une source de revenus considérables (6,75 milliards de dollars selon l'ONUDC).

Cette situation empire avec le risque d'utiliser des migrants forcés comme arme contre un pétrolier par exemple (menaces de *Daech*).

L'obligation d'assistance défiée par les passeurs

Des organisations criminelles n'hésitent pas à affréter des navires pour un voyage unique, de vieux chalutiers, des navires de plaisance. Les passeurs ont mis au point une technique pour se mettre volontairement en détresse voire se saborder en vue d'un autre navire ou près des côtes européennes. Cet acte volontaire force le principe de l'obligation d'assistance basé sur l'aléa.

Le secrétaire général de l'OMI, Mr Koji Sekimizu, s'en est ému en déclarant que le principe d'assistance aux personnes en mer était en danger.

Ce principe forgé au cours des siècles n'était pas acquis

Si l'idée de protection des biens engagés dans l'aventure maritime s'est développée avec l'évolution des usages et du droit maritime, il ne semble pas que ce soit aussi clair en ce qui concerne la sauvegarde de la vie des personnes en danger en mer.

Aussi loin que l'on puisse remonter et en consultant les ouvrages de spécialistes en la matière comme Jean Marie Pardessus ou René Josué Valin, il semblerait que les textes référencés du Droit Maritime ne privilégiaient pas la sauvegarde de la vie humaine en mer mais plutôt la sauvegarde des biens ou de l'être humain en tant que marchandise tel l'esclave ou les effets personnels des naufragés. Il faut bien admettre qu'avant le XIXe siècle, les notions de sauvetage des naufragés n'étaient pas coutumières.

Ce principe est rappelé dans les conventions internationales et les législations nationales.

Tout capitaine doit porter secours et assistance à un navire ou à une personne en détresse sauf lorsque le fait de porter assistance l'expose à un risque immédiat pour lui-même, son équipage, son navire et les États doivent dorénavant mettre en place à terre des services de coordination pour l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage.

- La convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention UNCLOS dite de Montego Bay) 1982, (article 98) rappelant que le capitaine a l'obligation de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer.

- La convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) 1979 modifiée en 1988 et 2004 ayant pour objet de mettre en place un cadre international d'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse ; de créer des MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center*) connectés au SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer).

- La convention SOLAS (*safety of life at sea*) (chapitre V règle 33) indiquant que "le capitaine, qui est en mesure de le faire, doit aller au secours des navires en détresse".

- La convention de Bruxelles de 1910 et la loi française n°545 du 07/07/1967.

- La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance.

Devant cet état de fait, les autorités administratives des pays riverains en charge de la lutte contre l'immigration clandestine et "Frontex"* suspectent les navires de pêche ou de commerce qui portent assistance de trafic de clandestins. Les navires de pêche subissent des tracasseries administratives voire se voient interdits temporaires de pêche pour avoir pris à leur bord des clandestins. *Suite de l'article page 6.*

* *FRONTEX* : agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des états membres de l'Union européenne (CE N°2007/2004 du conseil du 26 octobre 2004).

Comparatif des Conventions

Hague, Hague-Visby,
Règles d'Hambourg, Règles de Rotterdam

Le cabinet *Hill Dickinson* a publié un guide pratique pour comparer en "un coup d'œil" les articles des diverses conventions : <http://goo.gl/4FCz3S>



Assurance maritimes et transports



Les nouvelles routes du monde
Infrastructures et logistique
au service des grands projets

Thème central du 7e Rendez-vous de l'assurance transports organisé à Paris par le CESAM les 5 et 6 mai 2015 auquel ont pris part plus de 600 participants français et étrangers.

Les interventions sont téléchargeables :
<http://goo.gl/cVQuHA>

les nouveaux défis de l'Assurance maritime

Lors de son intervention le 14 mai 2015, au séminaire de l'*American Institute of Marine Underwriters (AIMU)*, le président de l'*IUMI (International Union of marine Insurance)* a cité un certain nombre de dossiers qui préoccupent actuellement le monde de l'assurance maritime :

- Les cyber menaces,
- Les porte-conteneurs de plus en plus gros,
- La technicité croissante des installations dans l'offshore,
- Les mégas projets de constructions sous-marines.

Suite de l'article de J-P. Marcq de la page 5.

John Lyras, haut responsable de la Chambre internationale de navigation (*International Chamber of Shipping – ICS*) demandait à ce que les capitaines des navires qui sauvent des vies humaines en pleine mer ne soient jamais pénalisés. Ils devraient au contraire être autorisés à débarquer leurs passagers le plus tôt possible dans le port le plus proche quel que soit le pays.

Les navires de commerce victimes collatérales de la contradiction entre le statut international de la mer et la volonté des États d'y appliquer un droit des frontières

En présence de passagers clandestins embarqués à bord de navires marchands, les États pointent la responsabilité des transporteurs et écartent toute possibilité d'accueil. De ce fait, les chargeurs et les armateurs élaborent des stratégies pour débarquer ces migrants sans retarder la circulation des marchandises.

Chaque année, quelques milliers de passagers embarquent clandestinement à travers le monde à bord de navires.

Cette notion de passager clandestin est définie par l'*Organisation Maritime Internationale*: "Toute personne cachée sur un bateau sans le consentement du propriétaire ou du capitaine de l'embarcation et qui est découverte une fois que le navire a quitté le port".

D'un côté, les États refusent d'admettre les passagers clandestins sur leur sol mais d'un autre côté, le navire n'est pas conçu pour les garder à bord. Dans cette situation qui frôle l'absurdité, à qui revient donc la compétence de prendre en charge ces personnes ?

Les transporteurs se heurtent quasi systématiquement à un refus de débarquement de la part des États.

En 2011, le rapport d'enquête de *Migreurop* démontra que "les autorités des États côtiers posent comme principe que ces personnes, dépourvues de documents en règle, ne pouvaient entrer sur le territoire".

Les codes nationaux des transports, de la marine marchande ou les législations portant sur les étrangers prévoient des sanctions pénales et financières au transporteur afin de le "responsabiliser".

Dans certains cas, les navires peuvent être dérottés par les migrants

Avec plus de 800 navires dérottés en 2014, l'association des armateurs européens et l'association *Intermanager* ont récemment déclaré que les navires commerciaux ne pouvaient plus continuer de supporter le poids du sauvetage des migrants en mer.

Certains dérottements peuvent même se transformer en détournement, comme, par exemple, le cas du *MV Parsifal* de l'armement *Wallenius*.

Celui-ci accueillit à son bord 67 personnes qui dérivèrent sur un bateau de passeurs, au large de l'île indonésienne de Java. Le navire devait poursuivre son périple vers Singapour. Cependant les migrants sauvés devinrent "très agressifs" et insistèrent pour que le commandant les conduise sur le territoire australien de *Christmas Island*. Le commandant contacta l'Autorité australienne de sûreté maritime pour l'en avertir, précisant qu'il s'inquiétait pour la sécurité de son équipage et décida de faire route vers le territoire australien.

On trouve aussi plusieurs cas de bateaux de pêche tunisiens détournés par les migrants clandestins de nationalités africaines vers l'île de Lampedusa (Italie).

Autres conséquences

Les opérations d'assistance et de sauvetage non seulement retardent les navires mais défont les procédures de sécurité et augmentent les coûts pour l'armateur.

- Des coûts additionnels : un navire dérotté pour porter assistance à des migrants pour 2 ou 3 jours augmente ses coûts entre 50 000 et 80 000 dollars.

- Des risques sanitaires : les navires commerciaux ne sont pas équipés pour prendre en compte les importants problèmes sanitaires découlant de l'embarquement de migrants à bord.

- Des risques de sécurité : Bill Box, *senior manager* à *Intertanko*, qui représente les transporteurs de produits chimiques et pétroliers fit part récemment de son inquiétude en rappelant que le capitaine avait le devoir de sauver les personnes en danger en mer "mais la prise de plusieurs centaines de personnes sur un navire-citerne est énormément risquée". Il ajouta qu'une multitude de problèmes surgissait dans le sauvetage de centaines de personnes pour un équipage d'une vingtaine. Comment faire respecter les procédures de sécurité à bord ou les interdictions de fumer par exemple.

- L'absence de solutions pour débarquer les migrants tant de la part de l'OMI que des Nations Unies :

L'OMI et le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR) émettent régulièrement des recommandations rappelant aux capitaines de navires leur devoir de sauvetage en mer des migrants et des réfugiés en difficulté, sans pour autant proposer de solution quant à leur débarquement.

La priorité et la responsabilité d'un commandant étant de débarquer tout passager clandestin de son bord, deux possibilités dépendant de la nature de l'itinéraire du navire peuvent être envisagées. Si le navire est affecté à une ligne régulière, le passager clandestin est maintenu, puis reconduit vers son port d'embarquement.

Si le navire navigue à travers le monde en tramping, la situation se complique : le commandant devra maintenir le passager clandestin pour un temps indéterminé. *Suite et fin page 7.*

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>

Migrants en mer

L'Organisation Maritime Internationale publie "Le guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants" : <http://goo.gl/QHI7KL>

L'International Chamber of Shipping (ICS) publie un guide de recommandations de sécurité à la fois pour les équipages et pour les personnes sauvées lors des opérations de sauvetage en mer à grande échelle : <http://goo.gl/FnEf2f>

Suite et fin de l'article de J-P. Marc.

Les pires conséquences

Rappelons ici l'affaire du *MC Ruby* : en 1995, la cour d'assises de Rouen condamna le capitaine du navire et son second (tous deux Ukrainiens) à la réclusion criminelle à perpétuité pour avoir ordonné le massacre de huit passagers clandestins ghanéens en novembre 1992 au large des côtes normandes.

En octobre 2012, l'équipage du navire sud-coréen *Hyundai Treasure Ship* jeta à la mer quatre passagers clandestins finalement recueillis par une vedette de sauvetage de Cherchell (Algérie). Le commandant responsable de cet acte venait d'essayer un refus quant au débarquement des migrants dans le port de Casablanca, les autorités marocaines exigeant du transporteur les frais de rapatriement.

Quel espoir ?

Avec la pression migratoire illégale croissante, les États européens réagissent de façon très différentes selon leurs intérêts propres alors que les États asiatiques pratiquent une application stricte du droit des frontières.

Le Secrétaire général de l'OMI, Mr Sekimizu, a réaffirmé l'importance d'un rapprochement rapide des idées sur cette question.

Il est urgent que les armateurs, les chargeurs, les autorités d'États côtiers trouvent un accord pour résoudre ce conflit entre le statut international du droit de la mer et l'empressement des États côtiers de faire appliquer "un droit des frontières".

L'action directe et l'arbitrage maritime

Comment conjuguer les avantages des arbitrages anglais et français ?

Patrick Simon
Avocat maritime

L'action directe existe un peu partout : contre l'assureur du responsable, contre le vendeur dans une filière contractuelle, contre l'armateur propriétaire s'il n'est pas le transporteur, contre le mandant principal non-contractant en cas de mandat confié par un armateur à un intermédiaire.

La législation a institué ce type d'action. Ses formes varient : en droit français une loi de 1930 permet à la victime d'un dommage d'agir contre l'assureur du responsable du dommage ; en droit anglais c'est aussi possible en vertu d'une loi également de 1930 mais uniquement si le responsable fait faillite (je ne parle pas là de l'action contre les P&I Clubs qui n'est pas possible car elle se heurte à la règle "pay to be paid" aussi bien en droit anglais que français).

La jurisprudence a également permis en France l'action délictuelle contre le vendeur d'un produit défectueux même s'il n'est pas le contractant et contre l'armateur propriétaire non-partie au connaissement si c'est le mauvais entretien du navire qui a causé le dommage à la cargaison. Elle a également autorisé l'action contre le mandant principal. J'y reviendrai.

La difficulté

Le problème qui se pose en matière d'arbitrage est le suivant : le plus souvent ces actions autorisées par la jurisprudence ont un fondement délictuel et non contractuel. Dans ce cas il y a certes une action contractuelle qui relève de la compétence des arbitres (celle contre le vendeur intermédiaire fondée sur le contrat de vente, celle contre le transporteur fondée sur le connaissement ou contre le frèteur fondée sur la charte-partie, celle contre le mandant intermédiaire et non principal fondée sur le mandat) mais elle ne peut inclure l'autre action, celle contre le véritable responsable (le vendeur fabriquant du produit défectueux avec qui l'acheteur n'a pas contracté, l'armateur-propriétaire qui n'est pas partie au transport, l'armateur ayant confié l'agence à une société de son groupe qui l'a à son tour sous-traité à un agent) ou à l'inverse l'assuré partie à la police d'assurance peut seul agir contre son assureur mais il n'a pas subi le dommage puisqu'il en est le responsable (faute de manutention par exemple). Dans tous ces cas on se heurte à l'effet relatif des contrats. On m'objectera que ce n'est pas grave car les deux actions seront poursuivies devant deux forums différents : devant des arbitres pour l'action contractuelle, au tribunal pour l'action *in tort* ou instituée par la loi. Il y a tout de même un inconvénient : les arbitres n'auront pas certaines preuves fournies dans l'autre procès et réciproquement pour les tribunaux. Il serait assurément meilleur d'avoir les deux actions jugées par le même tribunal et à mon avis préférable de les avoir jugées par les arbitres plutôt que par les tribunaux.

L'intérêt d'une juridiction unique

Pourquoi cela ? Parce que les arbitres étant spécialistes et praticiens pourront plus facilement demander, trouver et sélectionner les preuves qui permettent de dire si, oui ou non, le navire était mal entretenu ou le produit vendu défectueux ou le travail consistant à recruter du fret effectué dans l'intérêt de tel ou tel armateur ou le type de dommages un risque assuré, etc.

Mais ce n'est pas possible juridiquement, sauf bien sûr si toutes les parties se mettent d'accord *a posteriori* par un compromis d'arbitrage pour tout soumettre aux arbitres. En pratique cela arrive rarement.

Suite de l'article de P. Simon page 8.



Marchandise conteneurisée et Règles de La Haye

Application de la maxime "Res ipsa loquitur" (la chose parle d'elle même)

L'arrêt *Volcafe Ltd & Ors v. Compania Sud Americana de Vapores* [2015] EWHC 516 (Comm) : <http://goo.gl/PcgePG>

Le commentaire du cabinet Hill Dickinson : <http://goo.gl/4CfUoz>

Une clause compromissoire type en anglais

This contract shall be governed and construed in accordance with the French law or alternatively with the law otherwise formally agreed by the parties..

Any dispute arising out of or in connection with this contract, including its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Paris in accordance with the Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 16 rue Daunou 75002 Paris, in force at the commencement of the arbitration proceedings, which rules are deemed to be incorporated by reference in this clause.

Le facteur humain dans les accidents

80% des accidents seraient attribués aux erreurs humaines.

La *Maritime and Coastguard Agency* a édité un guide dont l'objectif est de permettre de mieux gérer les comportements dans l'activité maritime : <http://goo.gl/6AtLHb>

Contrats de soutage

La récente faillite de la société **OW Bunkers** a généré des centaines de litiges avec de nombreux armateurs et affrêteurs. Un premier arrêt significatif a été rendu par la Haute Cour :

<http://goo.gl/2WPu8b>

● Plusieurs cabinets d'avocats et **P&I Clubs** analysent et commentent l'affaire. En voici deux :

Hill Dickinson : <http://goo.gl/gvsq6r> & <http://goo.gl/o1hyW8>

Standard Club : <http://goo.gl/ZNrpSW> (ndlr : pages 8 à 11) & <http://goo.gl/uDntkn>

● Par ailleurs, nous rappelons la nouvelle clause préparée fin 2014 par le **BIMCO "Bunker Non-Lien Clause for Time Charter Parties"** : <https://goo.gl/22DhEo> accompagnée de sa circulaire :

<https://goo.gl/DLmkWa>

Suite de l'article de P. Simon de la page 7.

Pourtant les avantages d'une telle solution d'unicité sont incontestables.

1/ D'abord les témoins peuvent être entendus contradictoirement par les arbitres. Le système anglais de *cross-examination*, très efficace, est également pratiqué en France, ce que l'on ignore, en arbitrage et aussi au cours des expertises judiciaires. Les tribunaux, du moins en France, sont réticents à autoriser l'audition de témoins et c'est bien dommage.

Je vous donne quelques illustrations de l'utilité du témoignage oral (et non pas écrit).

Je vous raconte ce que j'ai vécu il y a quelques années dans un arbitrage à Londres. Un *barrister* interrogeait un témoin qui, pour doubler sa réclamation de surestaries, avait concocté une charte-partie entre deux sociétés de son groupe. Cela n'a rien d'illégal en soi mais toute la question était de savoir s'il l'avait fait avant les faits ou *a posteriori*. Le témoin avait une maîtrise parfaite de son langage et de ses documents mais à chaque fois qu'il disait une contre-vérité, il avait un mouvement du bassin qui trahissait son embarras. La première fois les arbitres et avocats n'ont rien remarqué, une deuxième fois non plus mais au bout de quatre ou cinq mouvements du bassin, tout le monde avait compris qu'il disait une inexactitude. C'était le langage du corps.

Je vous donne un deuxième exemple. Un *barrister* contre-interroge un second officier :

Barrister : - "Quel temps faisait-il ce jour-là ?"

Témoin : - "Je ne me souviens pas."

Barrister : - "Vous vous souvenez d'avoir remis au manutentionnaire le plan d'arrimage mais vous ne vous souvenez pas du temps qu'il faisait ?"

Témoin : - "Je ne me souviens que des choses importantes."

Le témoin aurait pu bafouiller, dire qu'il s'était trompé et finalement se souvenait du temps. Là il a donné la réponse crédible.

Ce que je vous raconte là, jamais cela ne pourra apparaître à l'écrit et c'est pourquoi le contre-interrogatoire oral pendant des heures est un exercice utile qu'en France nous pratiquons peu malheureusement.

Le problème est qu'on pratique le contre-interrogatoire sans règles et dans l'anarchie. Quand l'expert ou un avocat pose une question au témoin, il arrive qu'un autre réponde à sa place dans une atmosphère de foire d'empoigne. Il faudrait adopter au moins trois règles simples :

- personne ne doit répondre à la place du témoin,
- le témoin doit être interrogé en étant éloigné, séparé de son conseil qui ne peut lui souffler la réponse,
- chaque avocat doit pouvoir poser toutes les questions sans qu'il y ait intervention d'un tiers.

2/ Un deuxième avantage, propre à l'arbitrage français, est que son coût est relativement modeste par rapport à l'arbitrage anglais car il ne dure qu'une journée ou deux au maximum.

J'ai expérimenté au moins trois fois un arbitrage à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris avec procédure et droit anglais applicables. J'en ai gardé un souvenir très positif : deux *barristers* britanniques interrogeaient les témoins le matin et l'après-midi les avocats français plaidaient les faits puis les *barristers* le droit. Il est possible donc de pratiquer ce système qui permet de combiner les qualités des deux systèmes. Ce n'est pas un rêve inaccessible puisque je l'ai pratiqué plusieurs fois.

C'est sans doute notre esprit de synthèse français, que l'on fait souvent remonter à Descartes mais qui remonte à bien plus loin, qui permet de réduire à une journée au lieu d'une semaine parfois à Londres.

Et c'est l'esprit anglais d'analyse des faits qui permet d'aller en profondeur. Chacun de ces esprits a ses défauts et ses excès. L'esprit de synthèse tel que compris par certains tribunaux en France donne une audience bâclée en une heure à peine, une écoute distraite, une obsession technocratique d'évacuer les dossiers et un jugement tenant parfois pour sa motivation en deux pages avec des affirmations plus que des démonstrations. La synthèse devient très superficielle. Entre une heure et une journée il y a une marge.

L'esprit d'analyse tel que parfois pratiqué en Grande-Bretagne peut donner des kilos de documents (avec ce qui s'appelle la "*discovery*"), le document essentiel de trois pages étant noyé dans des milliers de pages inutiles et pendant toute cette étude bien sûr le compteur des cabinets tourne. L'esprit d'analyse n'est pas exempt d'esprit lucratif, de perte de temps et de recours à des arguments dilatoires ou de technique juridique qui visent à allonger l'exercice.

Suite et fin de l'article de P. Simon page 9.



Clauses "Off-Hire"

Le droit de suspendre l'affrètement d'un navire est strictement contractuel.

Le Standard P and I Club publie une revue commentée des clauses "off-hire".

La première partie de l'étude, déjà en ligne, concerne la charte NYPE :

<http://goo.gl/p0QP3v>

Connaissance multimodal

Le Standard P and I Club recommande à ses membres d'être vigilants aux détails du contrat lorsqu'un expéditeur transforme un connaissance qui était typiquement un "port to port" en "door to door" :

<http://goo.gl/6uMhVc>

Situation mondiale du transport maritime en 2015

Le rapport annuel 2015, très complet et magnifiquement illustré, de "l'International Chamber of Shipping" où tous les problèmes majeurs sont abordés est paru :

<http://goo.gl/WGwATd>

Accord entre parties

Un accord lors d'un échange de mails peut être contraignant même si les parties n'ont finalement pas conclu.

De l'utilité de mentionner "Subject to contract". Le cabinet Hill Dickinson commente dans son étude trois récentes décisions à ce propos :

<http://goo.gl/xte442>

Suite et fin de l'article de P. Simon.

Entre 10.000 pages de documents et trois pièces il y a aussi une marge. Nous avons en France un système de pièces à fournir qui permet au juge d'ordonner la production de certains documents tout en évitant la masse submergeante. Le défaut de notre système est que chaque partie a le droit de limiter sa communication de documents. On produit ce que l'on veut, et pas ce que l'on ne veut pas, de sorte que le juge peut passer à côté d'un document essentiel. Pour éviter cela il est devenu possible pour le juge d'ordonner la production de pièces, si telle ou telle partie le demande.

Une solution

Puisque la meilleure solution est que ce soit le même tribunal arbitral qui juge l'ensemble des recours propres à une affaire, comment faire pour que la chose devienne possible ?

Il suffirait en fait de faire quelque chose d'assez simple, la loi française sur les actions directes serait amendée pour permettre au juge saisi d'une des deux actions d'ordonner un arbitrage judiciaire c'est-à-dire la jonction entre l'action contractuelle soumise aux arbitres et l'action extracontractuelle à lui soumise.

C'est une idée que je défends depuis longtemps malheureusement sans succès et qui répond à un souci plus large : on ne peut pas demander à un juge qui passe son temps à essayer de survivre face au tout venant des affaires simples mais qui arrivent par flots, de juger des affaires compliquées. Il faut donner le droit au juge judiciaire de constater le caractère complexe d'une affaire et d'ordonner un arbitrage comme il aurait ordonné une expertise. Cette idée, je l'espère, fera son chemin un jour et convaincra les jeunes générations, soucieuses de qualité. Car souvent la qualité est incompatible avec la rapidité.

Cette réforme législative, beaucoup de pays pourraient la faire et donner l'exemple. C'est pourquoi j'ose la proposer dans cette enceinte internationale à vous qui avez de l'influence dans vos pays respectifs.

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

<http://goo.gl/eE4a0E>

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



Quelques sentences récentes

N° 1222 - 2nd degré - C/P Synacomex 90 - Avenant au contrat - Non réversibilité entre ports de déchargement - Temps alloué en contrepartie du fret (oui).

Une cargaison de blé n'ayant pu être déchargée dans le port désigné par la charte-partie, les parties convinrent de décharger dans un autre port aux termes d'un avenant stipulant de nouvelles conditions de déchargement et un complément de fret. Les parties s'opposaient sur le décompte du temps d'attente au premier port, le fréteur soutenant qu'aucun déchargement n'ayant eu lieu, le temps d'attente devait être décompté en totalité comme surestaries alors que l'affréteur considérait qu'il devait bénéficier du temps alloué par la charte-partie.

Les arbitres ont rappelé que les stipulations non modifiées par un avenant restent valides et s'imposent aux parties. En l'espèce, l'avenant étant muet sur le temps alloué au premier port mais précisant que les temps de planche de chaque port seraient non réversibles, il en résultait que devaient être établis deux décomptes de temps séparés et que restait acquis à l'affréteur le temps alloué au premier port par la charte-partie en contrepartie du fret convenu.

N° 1223 - Riz en sacs sous connaissements - Manquants au déchargement - Lettre de garantie donnant compétence à la CAMP - Assureurs subrogés - Responsabilité du transporteur (oui).

Lors du déchargement à Dakar d'une cargaison de riz en sacs chargée en Thaïlande, il fut constaté des manquants. Le navire ayant déchargé préalablement un autre lot à Nouakchott où avaient été également décomptés des manquants, le transporteur soutenait que ceux-ci devaient se trouver toujours à bord en arrivant à Dakar et comme l'entièreté de la cargaison y avait été déchargée, il ne pouvait être reconnu responsable en application de l'art. 4.2 (q) de la convention de Bruxelles. A l'inverse, les assureurs demandeurs faisaient valoir la responsabilité de plein droit du transporteur vis-à-vis du porteur des connaissements.

Le tribunal arbitral a jugé qu'ayant émis des connaissements nets de réserves, le transporteur n'apportait pas la preuve d'un cas excepté prévu par la Convention de Bruxelles, pour pouvoir se libérer de sa responsabilité et qu'il devait donc indemniser les demandeurs pour les manquants. Il a admis en revanche de ne pas imputer au transporteur le coût des pertes résultant de sacs déchirés durant la manutention réalisée pour le compte du réceptionnaire.

N° 1224 - N/Y Produce 1946 - Riz en sacs - Connaissements Congenbill - Manquants et dommages à cargaison - Lettres de garantie - Assureurs subrogés - Recevabilité (oui) - Armateur transporteur maritime - Responsabilité armateur pour manquants (100 %) pour pertes par moisissure (50 %).

Un navire était affrété à temps pour un transport de riz en sacs du Vietnam à destination de deux ports d'Afrique de l'Ouest. Des manquants et des dommages dus à l'humidité furent constatés dans chaque port de déchargement. Les demandeurs considéraient que les connaissements comportant un en-tête désignant l'armateur, celui-ci devait endosser la responsabilité du transporteur maritime. L'armateur contestait la recevabilité de l'action des assureurs facultés ainsi que la qualité de transporteur maritime qui lui était attribuée.

Les arbitres ont d'abord admis la recevabilité de l'action en vérifiant la validité des actes de subrogation. Ils ont ensuite considéré qu'en ayant autorisé dans la charte-partie l'affréteur à temps à signer les connaissements au nom du capitaine et/ou de l'armateur et ainsi d'y porter le nom de la compagnie propriétaire, l'armateur se trouvait juridiquement lié envers les porteurs des connaissements en qualité de transporteur maritime. Ils ont jugé que l'armateur était donc responsable pour les manquants mais qu'en ce qui concernait les dommages dus à la condensation, le montant devait en être partagé avec l'affréteur à temps dont le fréteur pouvait se prévaloir d'une faute pour atténuer sa responsabilité.

(J.-Y. T.)

Recommandations pratiques

Le P&I Club West of England a édité un guide pratique à l'attention des équipages ainsi que des personnels à terre pour rappeler la conduite à tenir et les précautions à prendre en cas d'accidents ou d'incidents :

<http://goo.gl/lhxNMI>

Perte de conteneurs à la mer

Bien que la conteneurisation ait simplifié l'expédition maritime, il y a un certain nombre d'incidents, qui impliquent la perte de grand nombre de conteneurs pendant leur transit océanique, une moyenne annuelle de 546 et 1679 au total si on y inclut les événements catastrophiques.

World Maritime News, qui reprend le rapport du World Shipping Council décrit les cinq raisons principales :

<http://goo.gl/2EsGdV>

Stockage flottant sur des pétroliers

Les commentateurs estiment que 40 à 50 vieux VLCCs ont été affrétés en longs affrètements à temps pour stocker du pétrole brut.

Le cabinet *Clyde and Co* précise les implications légales lorsque les pétroliers sont utilisés comme stockage :

<http://goo.gl/5z7EDL>

Cyber attaques

"La menace fantôme"

La société informatique Panda a publié un rapport technique détaillé d'une attaque malveillante à l'encontre d'une compagnie pétrolière qui aurait également infecté des douzaines d'autres sociétés : <http://goo.gl/RziwqX>

Un logiciel contre les fausses déclarations de dangereux

Développé par Hapag-Lloyd le logiciel rapproche la déclaration du chargeur d'une base de données comportant plus de 6 000 mots-clés.

En 2014, 2620 dossiers de déclaration incorrecte ont été détectés avant embarquement.

Le communiqué de presse (avec photos d'un conteneur endommagé) :

<http://goo.gl/jtwceA>



Web Maritime

CMA-CGM

le Groupe CMA CGM N°3 mondial et N°1 français du transport maritime par conteneurs
<http://www.cma-cgm.fr/le-groupe/qui-sommes-nous/presentation>



Le "CMA-CGM Kerguelen" 398 m. de long, 54 m. de large, 17 722 EVP a été baptisé au Havre le 12 mai 2015

Le reportage de Mer et Marine : <http://goo.gl/TzBGtsV>

Visite du navire (2'58) : <https://youtu.be/wp0wbRkGXO8>

- Biographie de Jacques Saadé, les dates clé : <https://goo.gl/A3Y8Qh>
- L'histoire de CMA-CGM : <https://goo.gl/xffYlh>
- L'émergence d'un "global carrier" : <http://goo.gl/m70bgs>

Un aperçu de l'histoire des hommes et des compagnies françaises directement ou indirectement à l'origine de la CGM et de l'actuelle compagnie de navigation CMA-CGM

- L'historique de la CGM à travers les pavillons des diverses compagnies jusqu'à sa vente à la CMA, Compagnie Maritime d'Affrètement : <http://goo.gl/cVbwK5>

La Compagnie Générale Maritime

- L'histoire, depuis sa création en 1851 par les frères Emile et Isaac Pereire, de la Compagnie Générale Maritime : <http://goo.gl/6iwRLq>

- Les grandes dates de l'histoire de la Compagnie Générale Maritime 1973 / 1998 :

<http://goo.gl/A8CZHL>

- En 1975, la Compagnie Générale Transatlantique (CGT, au diminutif de *Transat*) a fusionné avec la Compagnie des Messageries Maritimes (MM, au diminutif de *MesMar*) pour devenir la Compagnie Générale Maritime.

Les Messageries Maritimes

- La Compagnie des Messageries Maritimes a permis pendant des décennies à des milliers d'hommes et de femmes de rejoindre "les Colonies" quand il fallait parfois plus d'un mois pour aller de Marseille à Saïgon ou en Australie : <http://goo.gl/MkpdK4>

- La collection de photographies "Flickr" de Michel Caracatzanis, ancien officier mécanicien des "Messageries" : <https://goo.gl/quvCgm>.

Delmas Vieljeux

- La compagnie est créée en 1867 par deux frères de La Rochelle, Franck et Julien Delmas, pour assurer, sous leur patronyme, la desserte de l'île de Ré. Elle devient Delmas Frères et Vieljeux en 1940 lorsque Léonce Vieljeux les rejoint : <http://goo.gl/GYGd2v>

- Léonce Vieljeux : <http://goo.gl/AgPE2U>

La Compagnie Havraise et Péninsulaire

- La fondation en 1882 de la Compagnie Havraise Péninsulaire se place sous le signe de deux événements de la plus haute importance : l'institution des primes à la navigation et la naissance de la politique coloniale de Jules Ferry : <http://goo.gl/yA0Twp>

Les Chargeurs Réunis

- La compagnie de navigation des Chargeurs réunis est fondée en 1872 au Havre par le banquier parisien Jules Vignal <http://goo.gl/TlgaW6>. A l'origine, ses navires à vapeur assurent des liaisons régulières avec le Brésil et l'Argentine : <http://goo.gl/SWMkkS>

- Photographies des navires des Chargeurs 1872-1962 : <http://goo.gl/0oMJ1c>

- Francis Fabre : <http://goo.gl/O05iSE>

La Société Navale Caennaise

- Les plus vieilles archives de ce qui allait devenir plus tard la SNC remontent à 1837, année où Pierre Jacques Edouard Lamy, négociant à Caen, acheta un sloop de 27 tonneaux :

<http://goo.gl/Ea7G32>

L'actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 10 juin 2015.

Après renouvellement et élections en remplacement de certains mandats :

Le Conseil d'Administration est composé de 17 Administrateurs : M. Ph. BOISSON, Mmes C. BUQUEN BELLORD, V. CHANAL, MM. Ph. DELEBECQUE, A. DIAGNE, X. GALBRUN, C. GOUSSOT, G. HELIGON, O. JAMBU-MERLIN, J-P. LAFFAYE, H. LEBORGNE, L. LERBRET, D. MARSAC, J-P. SCOUARNEC, G. SIOUFI, JP. THOMAS, JY. THOMAS.

Le Bureau reste inchangé : MM. P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS (Vice-Président et Trésorier) et O. JAMBU-MERLIN (Vice-Président).

Secrétaire Général : M. M. LEPARQUIER (non membre du bureau).

Le Comité de la Chambre est composé de :

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

-Membres suppléants : MM. P. BOISSON, M. LE LUYER, J-P. LAFFAYE, G. SIOUFI, J-F. CHENEVAL, et J-P. MARCQ.

Admission de nouveaux membres : La société Filhet-Allard Maritime, courtier d'assurances spécialisé dans le domaine de l'assurance maritime et transports, et TLF Overseas, syndicat professionnel regroupant les entreprises organisatrices de transports aériens, maritimes et commissionnaires en douane, ont été admis en qualité de membres institutionnels de la Chambre.

Incorporation sur la liste des arbitres :

Monsieur Jean-François REBORA - Directeur de France P & I et de ses filiales en Côte Ouest Afrique dans la catégorie "Juristes".

Monsieur Hervé LEBORGNE - Vice-Président du réseau d'agents maritimes NAXCO (agents maritimes, transitaires, services portuaires, NVOCC) dans la catégorie "Praticiens".

Monsieur Ezzedine KACEM - Commandant de navires, directeur général de différentes Stés dédiées aux activités maritimes en Tunisie (affrètement, transit, entreposage, courtage, depts techniques...) dans la catégorie "Techniciens".

Inscription sur la liste des arbitres honoraires : M. Alain TRUFFAUT.

Retrait de la liste des arbitres : Messieurs Timothy JONES et Maximilien de ZAROBÉ.

Revue de presse North East West South N.E.W.S.



24/04 JMM - 18 sites internet des 20 premiers armateurs mondiaux seraient mal sécurisés et susceptibles de permettre un détournement de click (*click jacking*).

28/04 Marinfos - Le décret sur les mesures à prendre pour l'entrave que représente un navire abandonné est paru : <http://tinyurl.com/kdrlxf>

04/05 Mer et Marine - Construction d'un navire de 113 m. destiné à l'extraction minière en eaux profondes (150m.) pour De Beers Marine. Le navire pourra accueillir 80 personnes et rester trois ans en mer, sans retourner à quai. Destiné aux eaux de la Namibie, il se consacrera à l'extraction de diamants, dont la ressource serait estimée à plus de 2 milliards de carats.

"Mayday Mayday" We are sinking

Cette vidéo de 40" relevée par gCaptain qui l'avait déjà postée sur son site en 2007 n'a, malheureusement, pas pris une ride : <https://youtu.be/0MU5vCYhERY>

12/05 Marine Océans - Washington autorise le forage de pétrole dans l'Arctique sous conditions : <http://goo.gl/18jMul>

22/05 World Maritime News - Le Japon octroie une donation de 100 millions de

dollars à l'Université Maritime internationale de Malmö fondée en 1983 par l'OMI.

27/05 L'Antenne - Avec la construction d'un nouveau terminal à conteneurs et de terminaux spécialisés pour le minerai, le pétrole, le gaz et les animaux, Djibouti ambitionne de devenir le "Dubai" de l'Afrique de l'Est.

03/06 Marinfos - Philippe Louis-Dreyfus est le nouveau président du BIMCO : <http://tinyurl.com/qgsb2gr>

11/06 JMM - Environ 60% des économies générées par les TGPC (Très Grands Porte-Conteneurs) sont dues à leur moteur bien plus efficace qu'avant et non pas aux économies d'échelle. Les plus grands navires sont plus économiques et plus efficaces que les anciennes générations, mais, il n'y aurait pas de nouveaux moteurs sans nouveaux navires !

12/06 Le Marin - Les principales sociétés de classification adoptent de nouvelles règles pour améliorer la sécurité des grands porte-conteneurs, elles portent sur la résistance longitudinale des structures et découlent des conclusions de l'enquête suite à l'accident du "MOL Comfort", qui s'était cassé en deux, et sur la gestion opérationnelle du chargement des conteneurs et de leur répartition.

17/06 Armateurs de France - La possibilité de recourir au personnel des entreprises privées de sécurité embarqués à bord des navires est désormais effective.

03/07 Le Marin - l'ensemble des marins en activité devront avoir au 1er janvier 2017 des titres de formation professionnelle maritime conformes aux exigences de la convention STCW, telle qu'amendée à Manille.

17/07 G Captain - Suite aux nouvelles règles de l'Union européenne et les prix très bas de l'acier chinois, l'avenir des chantiers de démolition du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan s'assombrit au profit des chantiers plus modernes chinois ou turcs.

19/07 Hellenic Shipping news - Le Gard rappelle la nouvelle obligation pour les émissions de soufre des navires entrée en vigueur le 1er juillet 2015 ainsi que le calendrier imposé ensuite <http://goo.gl/i52puy>
03/08 MarineLog - Six leçons tirées de la catastrophe du "Deepwater Horizon" : <http://goo.gl/A7J43x>
05/08 TT Club - commentaires sur la réalité commerciale et l'assurance transport concernant l'immigration illégale à Calais. <http://goo.gl/K5fZ3g>

Remorqueur de port

Accostage à Felixstowe en direct de la passerelle d'un remorqueur du porte-conteneurs "Matz Maersk", type "triple E", 400 m. de long, 194 849 tx. de jauge brute et 18 270 evp (équivalent vingt pieds) . *Durée 8'50* :

<https://youtu.be/2MfBXN43tCl>



05/08 Tradewinds - Inauguration du "nouveau Canal de Suez", le plus grand agrandissement depuis 146 ans qu'il existe, effectué en un an pour un coût de 8,5 milliards de dollars. Le temps d'attente pour les passages est réduit de 40% et les navires montants et descendants vont pouvoir "se croiser".

13/08 Platts - Violentes explosions au port de Tianjin paralysant le trafic maritime. Voir l'analyse des premières conséquences par HFW : <http://goo.gl/BavWWH>; La loi chinoise à ce propos d'après Mutual Steamship : <http://goo.gl/l0KqWs>

27/08 GCaptain - Des fissures et des fuites dans le béton des nouvelles écluses en construction du canal de Panama ne sont pas de bon augure pour le maintien du délai d'achèvement en avril 2016 : <http://goo.gl/flsGoc>. La construction à fin août : <https://goo.gl/AO6FUt> ; Les fuites : <https://goo.gl/>

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.