

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

Éditeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 53 - Automne 2020

● Éditorial

Ph. Delebecque
Page 1

● Le BEA Mer

F-X Rubin de Cervans
Pages 2, 3 & 4

● La restriction de quarantaine

Ph. Delebecque
Page 5

● Mesures conservatoires

et provisoires
O. Jambu-Merlin
Pages 6 & 7

● Web maritime

Page 8

● Sentences

● Actualités
Page 9

"Non potest esse iudex et pars"



Loading guarantees vs surbookings

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

La pratique maritime est souvent débordante d'imagination, ce qui se traduit par de nombreuses stipulations, parfois volontairement ambiguës (cf. Le Clère, DMF 1962, 703), qui aménagent les termes des contrats et les obligations des parties. Ainsi en est-il, avant tout, dans les chartes-parties, mais on peut en dire autant des conditions générales des transporteurs de ligne régulière qui sont souvent de la même veine. Ces clauses font florès, qu'elles concernent la personne du transporteur ou celle du chargeur (cf. *merchant clause*), les escales, les conditions de chargement et de déchargement (*FCL / FCL ; LCL, ...*), les tarifs correspondant (*liner terms*), les modalités de livraison (*CY, ...*), ... Rien ne s'oppose naturellement à ce que les chargeurs aménagent aussi leurs propres conditions générales, mais leur marge de manœuvre demeure encore limitée, si ce n'est dans les engagements de volumes qu'ils prennent avec les compagnies, engagements clairement ouverts à la liberté contractuelle (rapp. Règles de Rotterdam, art. 80).

Parmi ces clauses, certaines font difficulté : on connaît le contentieux sur les *surestaries* de conteneurs, sur les frais de stationnement, mais un peu moins celui sur les "garanties d'embarquement et de débarquement". Les premières sont, *prima facie*, assez déroutantes. Lorsque le contrat de transport est conclu, le transporteur doit évidemment respecter ses obligations, la première étant de prendre en charge les marchandises qui lui ont été remises. Mais encore faut-il, précisément, que le contrat ait été parfaitement conclu. L'accord synallagmatique entre les parties est, le plus souvent, précédé d'un contrat de réservation, d'un *booking*, qui peut être analysé comme une promesse unilatérale de transport, au demeurant on ne peut plus valable. Le problème est que les chargeurs – on ne connaît pas de navire de ligne avec un seul client – ne lèvent pas toujours l'option que la compagnie leur a consentie, en tout cas pour le volume attendu. D'où la pratique du *surbooking* qui consiste pour une compagnie à accepter de prendre en charge plus de conteneurs qu'il n'y a de places à bord (ce qui est, en soi, une faute contractuelle). On observe, la plupart du temps, une déperdition du côté des clients, ce qui dégage, finalement, de la place pour tout le monde. Mais, si tous les *bookings* sont confirmés, si tous les chargeurs se présentent, les moins influents seront obligés de prendre le prochain "train". Pour éviter d'avoir à dédommager les chargeurs à qui l'on demandera d'attendre dans des conditions contractuelles assez restrictives, les compagnies commencent à proposer, dans les contrats *spot*, des "garanties d'embarquement" au prix d'une tarification plus forte, des "*cargo loading guarantees at a*

fixed price upfront which it claims will help break the vicious cycle of overbookings within container shipping" (cf. les engagements récents de la compagnie Maersk). La résultante en est que les simples *bookings* ne les engagent pas à charger dans le premier navire, mais dans un navire appelé à faire la ligne dans une période considérée. La réservation parfaite de transport n'est donc caractérisée que si elle comporte une garantie d'"embarquement". A défaut, l'engagement n'est qu'une promesse unilatérale et conditionnelle de transport, si bien qu'il devient difficile, en cas de simple *booking* non suivi d'effet, de parler de *surbooking*, l'obligation du transporteur quant à la prise en charge des conteneurs n'ayant pas la même fermeté.

Les chargeurs pourraient aussi concevoir des engagements de volume mieux négociés. Ne pourraient-ils pas, notamment, s'engager à remettre au transporteur, pendant telle période contractuelle, x TEU / an (avec des cadences hebdomadaires ou mensuelles), le transporteur acceptant de son côté de charger les conteneurs au plus tard dans les x jours suivant la réservation de fret ferme, et sanctionner par des

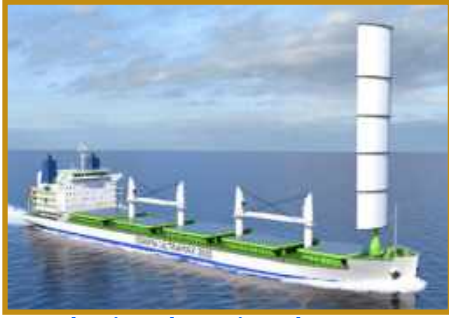
clauses pénales les manquements des uns et des autres (cf. "pénalité" - due au transporteur - de x USD / conteneur non remis et "pénalité" - due au chargeur - de x. USD / conteneur non chargé ?

Quant aux "garanties de débarquement", qui laissent entendre que le transporteur ne prend pas d'engagement précis quant au port de déchargement, elles sont bien naturellement rassurantes pour les chargeurs. Mais il est permis de se demander si elles ne traduisent pas un renversement dans l'économie contractuelle ? Si le transporteur est souvent autorisé à livrer la marchandise dans un autre port que prévu, ces dispenses ne sauraient devenir la règle. Mais là

encore, les contingences économiques et commerciales sont les plus fortes : la protection des chargeurs passe donc par des clauses particulières, dont la garantie de "débarquement" et la contrepartie financière qui l'accompagne.

Permettons-nous d'inviter les chargeurs et les affréteurs, beaucoup de marchandises jadis transportées en vrac partant aujourd'hui dans des conteneurs, à prendre la mesure de toutes ces pratiques contractuelles qui mériteraient sans doute d'être prolongées par des clauses de médiation, de conciliation et/ou d'arbitrage.





Vue d'artiste du projet Ultramax 2030. Oshima Shipbuilding et la société de classification DNV GL ont signé un accord de coopération pour développer de nouveaux modèles de vraquiers combinant les meilleures technologies d'énergie verte et les améliorations de l'efficacité pour établir de nouveaux records en matière de transport maritime écologique.

<https://tinyurl.com/y73ddkmz>

Parution du rapport Allianz 2020

Analyse des accidents et événements liés à l'industrie maritime

Toutes les questions sont abordées de la sécurité à la pandémie mondiale.

Le COVID 19 a eu des conséquences importantes sur le trafic maritime en général, le secteur des croisières durement touché (en avril 2020, 95% de la flotte est paralysée dans des zones exposées aux ouragans ou aux typhons en Amérique du Nord ou en Asie), les relèves d'équipages difficiles voire impossibles. Les incendies de porte-conteneurs restent une préoccupation majeure et une priorité pour les assureurs avec des navires devenant plus grands chaque année (leur capacité a augmenté de 1 500 % en 50 ans).

L'effondrement du prix du pétrole. Les défis climatiques avec le nouveau niveau de soufre autorisé dans le fioul marin créant une incertitude quant aux risques de soudage, de panne des machines et d'utilisation d'épurateurs. Le risque politique avec les guerres commerciales, les conflits régionaux, les troubles civils et la piraterie. L'augmentation des risques cybernétiques...

Le rapport : <https://tinyurl.com/ycec72gh>

10 ans d'accidents dans le vrac sec

Dans son rapport *Bulk Carrier Casualty*, Intercargo a analysé les statistiques relatives aux accidents impliquant des vraquiers entre 2010 et 2019. En une décennie, 39 navires ont été déclarés en pertes totales tandis que 173 membres d'équipage ont perdu la vie. (JMM 04/05/20) : <https://tinyurl.com/y4zqjc3u>



Non potest esse iudex et pars.

On ne peut être juge et partie

Le BEA Mer

François-Xavier Rubin de Cervans

Directeur

Depuis toujours l'entreprise maritime est remplie d'espoirs, d'aventure, d'échanges et de profits, mais aussi, hélas, de son lot d'accidents. Au cours du siècle passé les mentalités ont évolué et peu à peu l'acceptation de la fatalité, de l'inévitabilité liées aux éléments a régressé.

Les accidents les plus marquants ont été ponctuellement étudiés afin de faire évoluer la réglementation de sécurité maritime, à l'image du Titanic. En effet, la première version adoptée en 1914 est une réponse au naufrage du Titanic. Évolutive dans le temps, la Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité.

Plus récemment, il est apparu que beaucoup restait à apprendre des événements de mer par une analyse plus vaste et généralisée, avec des approches communes, et des résultats partagés entre les nations.

Pour la crédibilité et l'impartialité des enquêtes, celles-ci doivent être menées par des enquêteurs qualifiés, sous le contrôle d'un organisme ou d'une entité indépendant(e), dotés des compétences nécessaires afin d'éviter tout conflit d'intérêts.

Au niveau national, la nécessité de créer un organisme spécialisé (le BEA Mer) est apparue en décembre 1997, soit juste après la création, au plan international, du Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, adopté en 1997 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), refondu en 2008 - résolution MSC 255(84). Le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale en 2008. Il reprend, en les complétant, les meilleures pratiques en matière d'enquête sur les accidents et incidents de mer. Il vise à promouvoir la coopération entre États au niveau international, ainsi qu'une approche commune en la matière. Cela n'est pas une tâche aisée lorsque les bureaux d'enquête n'ont pas un niveau d'indépendance suffisant vis-à-vis de leur administration ou leurs armateurs.

Le Code exige qu'une enquête de sécurité maritime soit effectuée sur tout "accident de mer très grave", défini comme étant un accident de mer qui entraîne la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou des dommages graves à l'environnement.

A l'occasion de la mise en œuvre du "Paquet Erika III", l'Union Européenne s'est emparée du sujet afin de rendre obligatoires les enquêtes relatives à certains accidents. Ainsi ont été adoptés la [Directive 2009/18/CE du 23 avril 2009](#), établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, et le règlement (UE) n°1286/2011 de la commission du 9 décembre 2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer. Son objectif est d'harmoniser l'application du code de l'OMI sur les enquêtes au niveau européen, de décrire les relations entre les États membres ainsi que leurs responsabilités.

Ces textes ont été intégrés dans le droit français, dans le Code des transports. Code des transports qui vient d'ailleurs d'être amendé pour rendre obligatoire la déclaration des accidents auprès du BEA Mer par les compagnies, capitaines et sociétés de classification, (décret du 19 mai 2020 incorporant la modification de l'article R. 1621-12 du code des transports). Par ailleurs, au niveau législatif du Code des transports, faire obstacle à la conduite de l'enquête de sécurité peut faire l'objet de sanctions pénales.

Outre l'Organisation Maritime Internationale, l'organisation inter-gouvernementale *Marine Accident Investigators International Forum* (MAIIF) et ses déclinaisons régionales) permet des échanges réguliers entre les différents organismes d'enquêtes.

Organisation du BEA Mer

Organisme permanent spécialisé, il conduit son action indépendamment des services du ministère en charge de la détermination et du contrôle des normes de sécurité de la navigation (commerce, pêche, plaisance). Le BEA Mer comprend un noyau central à Paris avec des enquêteurs permanents et des personnels administratifs et techniques, et fait appel en fonction des affaires à traiter à un réseau d'une vingtaine d'enquêteurs commissionnés et correspondants locaux. Le BEA Mer est certifié ISO 9001-2015.

Missions

Le BEA Mer a pour mission première de réaliser des enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer. Les enquêtes sont ouvertes sur décision du directeur du BEA Mer, qui est nommé pour cinq années. Le directeur ne peut être recruté que parmi les personnels disposant d'au moins vingt années d'expérience dans la sécurité maritime.

Le BEA Mer a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer.

Il réalise aussi des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie. Chaque année le BEA Mer analyse, via différentes sources d'informations, de l'ordre de dix mille événements de mer. La très grande majorité des notifications est effectuée par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) qui assurent une mission générale de coordination des activités maritimes de sécurité et de surveillance.

Sur l'ensemble de ces événements analysés par le BEA Mer annuellement, 350 à 400 sont considérés comme particulièrement significatifs et enregistrés à des fins statistiques et d'analyse dans la base de données communautaire EMCIP (*European Marine Casualty Information Platform*). Parmi ces derniers, une cinquantaine font l'objet d'enquêtes préliminaires, et enfin une vingtaine d'enquêtes sont menées avec publication d'un rapport. La majorité des événements enregistrés concerne des navires de pêche.

[Suite de l'article page 3.](#)

Le guide complet du conteneur

Tout savoir sur le transport par conteneur

Le *Gard Guidance on Freight Containers* fournit des informations complètes sur les conteneurs en tant que moyen de transport des marchandises sûr et efficace :

<https://tinyurl.com/y7ajuun6>

Conteneurs en pontée

Effondrement des conteneurs en pontée : causes et responsabilités. Lire l'étude du *Gard* : <https://tinyurl.com/y459htd3>

VGM, Verified Gross Mass

Les déclarations approximatives concernant le poids et la nature des marchandises transportées dans les conteneurs coûtent cher aux compagnies maritimes. Un certain durcissement est à prévoir, après le temps de la pédagogie.

Lire l'article de J. de Ricqlès de *Upply* : <https://tinyurl.com/y4kub89u>



Illustration d'un navire NAABSA ("Not Always Afloat But Safely Aground") qui s'échoue à quai dans de petits ports de rivière. Une collection de photos de ces navires côtiers :

<http://riverneathcoasters.blogspot.com>

Surestaries des conteneurs

Container Xchange a mis au point un calculateur de D&D (*Demurrage & Detention Calculator*) en ligne pour les expéditeurs et leurs 3PL (*Third Party Logistics*) afin de comparer les frais entre les différents ports et transporteurs :

<https://tinyurl.com/yxcfnrr8>

Responsabilité du capitaine

Le journal *Seatrade Maritime News* reporte la mise en cause du capitaine du "APL England" qui, dans du mauvais temps, a perdu des conteneurs chargés en pontée <https://tinyurl.com/yamkbfqo>

Responsabilité à mettre en symétrie avec celle du capitaine de "l'Azura", lors de la pollution de l'air à Marseille (cf *Gazette N°50, encadré de la page 2*). Tous deux sont déclarés responsables de conséquences structurelles ou opérationnelles (tout étant décidé par les services des armateurs ou des opérateurs), sur lesquelles ils n'ont aucune autorité ni aucun contrôle.

Suite de l'article "Le BEA Mer" de la page 2.

Champs d'investigations

Le champ d'investigations du BEA Mer est vaste. En effet, la compétence du BEA Mer porte sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent dans le monde, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales françaises.

Sont également concernés, les événements de mer, où qu'ils se soient produits dans le monde, s'ils ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé, ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations, ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Les Enquêtes techniques

Elles consistent à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes possibles, et s'il y a lieu, à établir des recommandations permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Est également appréhendé, le contexte général de la réglementation, ou de sa mise en œuvre.

L'objectif d'une enquête technique n'est pas de déterminer, et encore moins d'attribuer une quelconque responsabilité civile ou pénale, ce qui est le rôle de l'enquête judiciaire.

Bien que ces enquêtes soient indépendantes l'une de l'autre, les deux enquêtes nécessitent un accès aux mêmes éléments matériels, et les textes réglementaires ont organisé les relations entre elles. En ce qui concerne les enregistreurs de données de voyage (*Voyage Data Recorder*, boîtes noires pour les navires) le BEA Mer fait partie des rares organismes (au niveau international) disposant des outils informatiques indispensables à l'analyse des données brutes des VDR. Par ailleurs, des contacts réguliers peuvent être établis entre le BEA Mer et les autorités en charge de l'enquête judiciaire, certaines expertises du BEA Mer ne pouvant être menées qu'en présence d'un officier de police judiciaire. La publication des enquêtes du BEA Mer est en règle générale beaucoup plus rapide que la procédure judiciaire, les rapports devant réglementairement être établis dans les douze mois qui suivent l'événement (ou un rapport intérimaire).

Dans le cadre de ces enquêtes, le BEA Mer et ses enquêteurs agissent en toute indépendance, et ne recherchent, ou ne sollicitent d'instructions, d'aucune autorité, ni d'aucun organisme, dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

De par la directive 2009/18/CE, certaines enquêtes doivent être obligatoirement menées.

Une enquête est ainsi systématiquement ouverte si l'événement constitue un accident très grave, quel que soit le lieu de l'accident, et impliquant les navires pavillon français suivants : navire de commerce, navire de pêche de longueur supérieure à 15 m et navire de plaisance effectuant une navigation commerciale et armé sous rôle d'équipage.

Une enquête est également systématiquement ouverte en cas d'accident très grave impliquant un navire étranger de même type et survenant dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales françaises, ou, sans limitation géographique, dans le cas où des intérêts français sont fortement impactés, et notamment en cas de dommages graves à l'environnement (cas par exemple d'un accident en dehors des eaux territoriales mais avec pollution touchant nos côtes, ou victimes françaises).

Par ailleurs une évaluation préalable, ayant pour but de déterminer s'il est souhaitable d'ouvrir une enquête, est effectuée dans les autres cas. Pour les enquêtes non obligatoires, le directeur définit la politique générale des priorités en fonction de l'intérêt de conduire une enquête et des moyens. La politique actuelle est de privilégier les enquêtes concernant des accidents impliquant le transport de personnes ou la prise en charge de passagers dès lors qu'il existe une transaction commerciale. Les chutes à la mer sur les navires de pêche sont également suivies très attentivement.

Si l'objet du BEA Mer vise principalement les grands navires de commerce et navires de pêche, il arrive d'ouvrir des enquêtes sur des événements de mer marquant la plaisance ([Mille Sabords](#), Agon Coutainville en août 2019, trois enfants victimes).

Au terme de chaque enquête, le BEA Mer rend public un rapport qui comporte des enseignements et des recommandations destinées à améliorer la sécurité pour éviter la répétition des accidents analysés. Les destinataires de recommandations ont une obligation de faire connaître dans les 90 jours après leur réception ou autre délai expressément fixé, les suites données aux fins de suivi de ces recommandations.

Les recommandations qui devaient être émises dans le rapport, mais qui ont été prises en compte comme suite au rapport provisoire, ou lors des échanges durant l'enquête, ne sont pas comptabilisées. Celles-ci apparaissent en général dans la rubrique du rapport "Mesures mises en œuvre" par la personne morale concernée (armateur ...). Ces recommandations, bien que suivies, n'apparaissent donc pas dans le pourcentage des recommandations comptabilisées.

De même, le BEA Mer n'émet pas de recommandation sur le respect de la réglementation à une entité l'enfreignant, la réglementation étant par nature obligatoire. Le rappel de la réglementation est fait, en général, dans le corps de texte du rapport (ex rapport [Le Paradis](#), deux victimes qui illustre en particulier un écart avec le réglementaire, ou [Ulysse](#), non-respect de certaines prescriptions de la SOLAS).

Les recommandations les plus importantes, car elles sont de portée générale souvent d'ordre réglementaire, sont celles qui ont également le plus de difficultés à être mises en œuvre. Elles s'adressent à l'administration française en général, mais peuvent être plus larges lorsqu'il s'agit de réglementation communautaire comme, par exemple, l'encadrement des navires de plaisance (enquête récente sur l'accident de [la Licorne](#)) ou de réglementation internationale relevant de l'OMI. À titre d'exemple, en début d'année 2020, une modification réglementaire a rendu obligatoire l'usage de dispositifs portatifs de signalement de détresse pour les marins pêcheurs professionnels qui naviguent seuls, à la suite d'une préconisation du BEA Mer.

Suite et fin de l'article [page 4](#).

Affrètement

Que signifie "Clean on board" et à quoi un capitaine doit-il faire attention lorsqu'on lui présente un connaissance ?

"C'est le capitaine qui a la seule responsabilité d'évaluer l'ordre et l'état apparents des marchandises expédiées".

Le jugement "Priminds Shipping (HK) Co Ltd v Noble Chartering Inc [2020] EWHC 127 (Comm)":

<https://tinyurl.com/y9hl7dch>

Le commentaire du Standard Club :

<https://tinyurl.com/ydyhbx3j>



"City of Rotterdam" car-carrier de 2 000 voitures. Dimensions : 140m x 22m

Affrètement

"On subs" – STEM*

L'utilisation de ces termes doit amener les parties à prendre du recul et à se demander si des obligations contraignantes sont créées afin de ne pas renoncer, par inadvertance à une condition préalable qui peut avoir pour effet de rendre un contrat contraignant.

Un récent arrêt de la Cour anglaise :

<https://tinyurl.com/yy4u7zf5>

Le commentaire du cabinet WF&W :

<https://tinyurl.com/y6s2sskw>

* STEM est l'abréviation de "Subject to Enough Merchandise", donc inutile d'ajouter devant "sub. STEM", ce que l'on voit de temps en temps.

Affrètement

Surestaries

Un armateur, confronté à une réclamation pour dommages à la cargaison, suite à un retard de l'affréteur à décharger le navire dans les délais impartis, pourra récupérer ces pertes auprès de l'affréteur.

Voir le jugement anglais de l'affaire "The Eternal Bliss" [2020] EWHC 2373 (Comm) : <https://tinyurl.com/yxwkh83o>.

Commentaires du P&I Club Skuld :

<https://tinyurl.com/yy6vnmd8>

Observations du blog de l'université de Swansea : <https://tinyurl.com/yy8kkew9>

En conclusion, la systématisation des enquêtes de sécurité structurées avec une méthodologie encadrée est relativement récente. Une directive européenne encore plus récente encadre et harmonise les pratiques des États au niveau communautaire, et rend obligatoire les enquêtes de façon beaucoup plus large que les dispositions internationales. La quantité de données augmente rapidement. Avec l'augmentation des données, le regroupement des recommandations de même nature, on peut espérer une influence croissante des organismes d'enquête sur les réglementations et l'appréhension du risque dans le futur.

Pour illustrer les résultats d'enquêtes d'événements touchant des navires de commerce, on peut citer trois exemples, l'[Harmony of the Seas](#), l'[AS Floretta](#), et l'accident de [l'Ulysse et du Virginia](#) au large de la Corse où les navires sont restés encastés.

● "Ulysse" et "CSL Virginia" : l'enquête a été effectuée par la France en leader associée à Chypre, la Tunisie et l'Italie. Le rapport conclut, en particulier, que l'abordage du 7 octobre 2018 à 7h02 est la conséquence d'un défaut de veille majeur sur "l'Ulysse", combiné à une position de mouillage légale mais peu judicieuse et sans surveillance attentive du trafic environnant par le "CSL Virginia". À bord de "l'Ulysse", le défaut de veille repose sur un manque d'implication de l'officier de quart avant l'abordage, au sein d'une compagnie où il y avait certainement un manque de culture de la sécurité. Le défaut de veille n'a pu être pallié par le timonier, parti faire une ronde et absent de la passerelle. Comme très fréquemment l'élément humain est le facteur prépondérant à l'origine de l'accident, avec un manque d'appréciation des responsabilités liées à la fonction de chef de quart. Un phénomène de lassitude, liée à la durée des embarquements, a certainement joué un rôle sur l'implication des officiers de quart des deux navires. Il est relevé également un défaut de culture de la sécurité sur "l'Ulysse".

● Le 6 avril 2018 vers 13h00, le porte-conteneurs "AS Floretta" est en Seine, avec un remorqueur croché sur son arrière, à destination du terminal de Radicatel, situé à 1 mille en amont du pont de Tancarville. Un pilote est à bord, et il a été convenu avec le pilote d'un navire descendant, le "Paragon", un croisement tribord-tribord (ou "inverse"). "L'AS Floretta" croise le "Paragon", qui fait route dans la partie sud du chenal de navigation, et heurte le coin aval du quai Radicatel, occasionnant une déchirure de 8 mètres de long sur 3 de haut. Les défauts de coordination entre les actions des pilotes maritimes et les capitaines de navires sont récurrents; ils ont été analysés avec les mêmes conclusions par plusieurs organismes d'enquêtes. Il est fréquent que les pilotes maritimes et les capitaines de navires n'aient pas la même perception des manœuvres à effectuer. Pour pallier ces difficultés les pilotes ont mis en place des formations sur la gestion des ressources humaines en passerelle.

● Le 13 septembre 2016 à Marseille, un exercice d'abandon du paquebot de croisière "Harmony of the seas" est organisé avec les neuf embarcations de sauvetage. Une des embarcations est brusquement déséquilibrée et chute à la mer. Peu après, les secours interviennent et constatent que l'un des marins est inconscient, et que les quatre autres sont blessés. Il ressort de l'analyse que la procédure de préparation de l'embarcation comportait une répartition des rôles insuffisamment précise dans l'esprit des marins, et qu'il y avait une absence d'étape de vérification croisée permettant de détecter un oubli lors de la préparation.



<http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>



Abordage de "Ulysse" et "CSL Virginia" au large de la Corse

Les "Liner terms"

Le site spécialiste des transports, Upply <https://www.upply.com/fr-fr/> décrypte, via deux articles de J. de Ricqlès, les options proposées par les compagnies maritimes :

<https://tinyurl.com/y2sxcco2> et analyse l'articulation *Liner terms* / Incoterms, le couple incontournable du commerce international :

<https://tinyurl.com/yx9a3my3>

Incoterms® 2020

Au début de l'année, la nouvelle édition 2020 implique principalement des modifications de détails. Ceux-ci peuvent toutefois avoir des conséquences importantes. Le groupe de réflexion Taylor Wessing a compilé les 10 vérifications à faire lors de l'utilisation de ces nouveaux termes :

<https://tinyurl.com/yayuas98>

Règles Incoterms :

<https://tinyurl.com/sxdhdsb>

Illustration des Incoterms :

<https://tinyurl.com/w48bovw>

Affrètement

Une clause spéciale sur les chartes-parties des pétroliers utilisés pour l'entreposage flottant :

<https://tinyurl.com/yczpzlfj>

Affrètement

Cartes, planification de passage et innavigabilité

Oui, il faut les cartes pour être en état de navigabilité.

Le jugement de la Cour d'appel anglaise (Avant la Cour Suprême) :

Alize 1954 -v- Allianz Elementar Versicherungs AG, The "CMA CGM Libra" [2020] EWCA Civ 293 :

<https://tinyurl.com/ygzn3zy>

Le commentaire du cabinet Hill Dickinson :

<https://tinyurl.com/y39mlokd>

La restriction de quarantaine ou les vertus du droit maritime

Philippe Delebecque

Arbitre maritime

Le droit des transports maritimes est très proche des réalités. Sans doute est-ce dû à son inspiration, souvent britannique et toujours marquée par l'histoire. Ainsi l'article 4-2, h) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance énumère-t-il parmi les cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime la "restriction de quarantaine", tandis que l'article 4-2, g) fait état de l'arrêt ou "contrainte de prince". Le droit interne (C. transp., art. L. 5422-12) n'évoque quant à lui que certains événements non imputables au transporteur, sans parler de la quarantaine ni du fait du prince. Les nombreuses chartes-parties, qu'elles incorporent ou non les règles de La Haye-Visby, y font cependant, de leur côté, allusion.

La restriction de quarantaine n'est pas identifiée par le droit commun de la responsabilité civile en tant qu'excuse à l'inexécution d'une obligation. On ne la retrouve ni dans le Code civil ni dans le Code de commerce, qui, pourtant, dans sa partie maritime, avait copié très fidèlement l'ordonnance de la marine de 1681, l'un des plus beaux textes de tous les temps et dont le caractère concret a été salué par tous les maritimes. On aura compris qu'en cas de quarantaine imposée dans le pays de destination, les marchandises ne pourront être déchargées et devront rester à bord, ce qui est l'occasion de préjudices pour les réceptionnaires de la cargaison. Le transporteur dont la responsabilité sera recherchée pour pertes et avaries ou même retards consécutifs au confinement pourra alors se retrancher derrière le cas excepté prévu par la convention internationale, sauf pour les intérêts cargaison à prouver - mais sans aucune certitude - que la compagnie a commis une faute, et que cette faute a contribué en tout, ou partie, à la réalisation des dommages. La même question se présentera lorsqu'indépendamment de toute perte ou avarie, le transporteur aura manqué à l'une de ses obligations. À supposer qu'il n'ait pu assurer la livraison de la marchandise parce que les autorités locales compétentes ont refusé tout déchargement, le cas excepté devrait le protéger, alors même que la force majeure n'est pas dûment caractérisée (rapp. pour un cas de "fait du prince", Cass. com., 24 avr. 2007, n° 06-72.508).

Au demeurant, le problème ne se posera pas uniquement du côté du transporteur : le réceptionnaire y est confronté : il ne peut restituer le conteneur mis à sa disposition ; il ne peut prendre livraison de la marchandise, le terminal n'étant plus accessible... Faut-il alors revenir au droit commun, et à son indéfinissable force majeure, ou s'inspirer des textes maritimes ? Dans les affrètements, les contrats, généralement bien rédigés par des gens d'expérience, permettent de régler les conflits (V. Sentence CAMP, 30 mars 1981, reconnaissant la force obligatoire de la clause d'une charte-partie au voyage aux termes de laquelle "*any delays caused by quarantine .. will not count ... as laytime*"). Ce type de clause devrait guider le droit positif et, plus certainement, les rédacteurs de conditions générales.

Pour les voyageurs venant d'un pays où règne une maladie contagieuse mis en quarantaine à bord ou encore hébergés dans un lazaret, les mêmes difficultés peuvent apparaître. Se retrouver confinés, ne serait-ce que pendant un peu moins de quarante jours, n'est pas, pour la plupart d'entre eux, une perspective très réjouissante. Toujours est-il que la compagnie maritime n'est pas certaine de ne pas répondre des préjudices qui peuvent en résulter, car les textes applicables (Conv. Athènes, annexée au règlement 392/2009) n'envisagent que les questions de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles. La réponse est donc dans les conditions générales de la compagnie. La quarantaine n'est cependant pas uniquement l'un des cas exceptés de responsabilité les plus rationnels qui soient. Derrière les textes ou les clauses contractuelles, la notion nous renvoie à l'espace de temps pour réfléchir et/ou jeûner, comme le temps du carême ou du ramadan y invite. Rappelons aussi que la quarantaine c'était encore l'espace de quarante jours établi par Louis XI pendant lequel l'offensé ne pouvait venger son injure. Juste disposition et belle idée de laisser le temps faire son office pour ouvrir la porte du pardon. C'est enfin, et l'on revient au droit maritime, un terme de marine : le quarantenaire est une sorte de cordage de la grosseur du petit doigt dont on se sert pour raccommoier les autres cordages. Un instrument des plus utiles et bien symbolique.

Article initialement publié par "Les revues LexisNexis" Énergie - Environnement - Infrastructures N°6 de juin 2020



En raison de la pandémie Covid 19 et de l'interdiction de transports aériens, les équipages philippins regroupés à bord d'une vingtaine de paquebots ont été rapatriés du monde entier vers Manille. Selon certaines estimations, les Philippines représenteraient près d'un tiers des équipages des navires de croisière. Ici, Les "Sun Princess", "Carnival Spirit", "Queen Elizabeth", "Sea Princess", "Spectrum of the Seas", "Voyagers of the Seas", "Pacific Dawn", "Pacific Explorer" et d'autres sont à l'ancre transformant la baie de Manille début mai 2020 en un gigantesque parc de navires océaniques. Les garde-côtes philippins ont commencé à tester et trier chacun des membres de l'équipage, positifs et négatifs au virus. Tout se passait relativement bien jusqu'à l'annonce de l'arrivée, mi-mai, du typhon Vongfong de catégorie 3. Les navires ont dû appareiller pour rejoindre le large, leur sécurité étant plus sûre en mer que dans la baie.

Les P & I Clubs

L'American Club a édité un fascicule décrivant le rôle, les fonctions, les engagements des P&I Clubs :

<https://tinyurl.com/yxdc8kqo>

Le Gard a publié un guide complet sur les sinistres et assurances maritimes :

<https://tinyurl.com/y6k8sqr>

Sociétés de classification

RINA, la société de classification italienne, a été déboutée de sa demande d'immunité comme autorité de certification.

Voir un arrêt important qui clarifie les activités de certification et de classification

<https://tinyurl.com/yaj59ju4>

Le communiqué de la Cour de justice de l'Union européenne :

<https://tinyurl.com/y9adoxau>



Vue aérienne d'un navire militaire, escorté par 6 remorqueurs, passant la barrière anti-inondation à l'entrée de Saint-Petersbourg.

Garde-côtes US

Droits des entreprises et des employés lors d'une enquête des garde-côtes américains. Leurs pouvoirs très importants : <https://tinyurl.com/yxgylrxf>

Nouveau ministère de la mer

Les (vastes) attributions du ministère de la mer :

Le décret : <https://tinyurl.com/y4kufewt>

Mesures conservatoires et provisoires

L'arbitre et le juge

Olivier Jambu-Merlin

Arbitre maritime

L'office du juge est de dire le droit, littéralement *jurisdictio*, dans le but de trancher un litige entre deux ou plusieurs parties. A ce titre l'arbitre, bien que désigné hors cadre étatique par les parties, est incontestablement juge. Une décision n'étant efficace que si elle est applicable et appliquée, le juge étatique dispose d'un avantage certain sur l'arbitre, l'*imperium* attaché à sa qualité lui donnant les moyens de faire exécuter cette décision. Dans un monde idéal on peut envisager que les parties, venues à l'arbitrage du fait d'une décision supposée consensuelle, la clause compromissoire, ne feront pas de difficultés à appliquer la sentence rendue à l'encontre de l'une d'elles. C'est le plus souvent le cas, et il est relativement peu fréquent que la partie gagnante soit obligée de relancer une procédure en *exequatur* de la sentence dont elle bénéficie. Une telle procédure entraîne des coûts et délais supplémentaires, contraires aux buts recherchés par le choix d'une procédure d'arbitrage.

Mais dans tout litige se fait jour la nécessité de mesures provisoires ou conservatoires : saisies, astreintes, provisions, expertises, *inter alia*. Le cadre judiciaire (civil ou commercial) connaît la procédure de référé, contradictoire, limitée aux parties à l'instance et faisant appel à l'*imperium* du juge. Qu'en est-il en matière d'arbitrage, dont cette dernière notion est par nature absente ? Les textes législatifs traitant de l'arbitrage font place à ces mesures conservatoires, dispositions reprises dans les Règlements d'Arbitrage de certains organismes.

Le Code de Procédure Civile français en pose le principe en son article 1468 : "le tribunal arbitral peut ordonner aux parties, dans les conditions qu'il détermine et au besoin à peine d'astreinte, toute mesure conservatoire ou provisoire qu'il juge opportune". Le même article en précise les limites : "toutefois, la juridiction de l'État est seule compétente pour ordonner des saisies conservatoires et sûretés judiciaires". Le même Code en son article 1449 précise dans quelles conditions le juge étatique peut ordonner ces mêmes mesures en présence d'une procédure d'arbitrage, nous y reviendrons plus loin.

Le Règlement d'arbitrage de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), qui renvoie explicitement, non pas à l'article 1468 du CPC ci-dessus cité, mais à l'article 1467 (actes d'instruction), prévoit en son article XII : "(Les arbitres) pourront rendre toute sentence d'avant dire droit, ordonner toutes mesures provisoires ou conservatoires et toutes mesures d'instruction (y compris convocations et auditions de sachants) exécutoires au besoin par provision ; ils auront les pouvoirs les plus larges pour rechercher, même d'office, tous les éléments d'appréciation et de décision".

Le Règlement d'arbitrage de la CCI en son article 28 (1) dit : "Sauf accord contraire des parties, dès que le dossier lui a été transmis, le tribunal arbitral peut, à la demande d'une partie, ordonner toute mesure provisoire ou conservatoire qu'il juge appropriée. Le tribunal arbitral peut subordonner l'octroi d'une telle mesure à la constitution d'une sûreté appropriée par la partie requérante. Une telle mesure prend la forme d'une ordonnance (...)". Une précision intéressante au second alinéa de ce même article 28, à tout moment de la procédure arbitrale "les parties peuvent demander à toute autorité judiciaire compétente des mesures provisoires ou conservatoires", sans qu'une telle demande constitue une renonciation ou une violation de la convention d'arbitrage et sans qu'elle affecte les pouvoirs du Tribunal arbitral. Ce dernier membre de phrase est ambigu : peut-on imaginer une situation où l'une des parties en appelle (pour une expertise par exemple) à l'autorité judiciaire en application de l'art.28(2) alors que l'autre partie aura demandé au tribunal arbitral la même expertise en vertu de l'art.28(1) ?

La même CCI propose également un Règlement de référé pré-arbitral, autonome de toute procédure d'arbitrage, dont les décisions sont rendues sous le vocable d'Ordonnances.

L'article 13 du Règlement de l'Association française d'arbitrage est moins explicite, lorsqu'il traite de mesures d'urgence. Parmi d'autres dispositions, on relève : "Si le Tribunal arbitral n'est pas encore constitué et que les mesures d'urgence sollicitées ne sont pas susceptibles d'affecter le fond du litige, le Comité d'arbitrage peut, sans être tenu par aucun des délais prévus (...) désigner un arbitre unique avec mission d'organiser la procédure d'urgence. À cet effet, celui-ci convoque les parties par tout moyen. Il prend toute mesure exécutoire qu'il estime appropriée et qui n'affecte pas le fond du litige". On suppose qu'il va s'agir ici de mesures provisoires ou conservatoires.

Ces prérogatives d'ordonner des mesures provisoires ou conservatoires, reconnues au tribunal arbitral, voient leur efficacité soumise au bon vouloir des parties. Le consensualisme qui est supposé prévaloir au moment de l'adoption de la clause compromissoire (quand les parties y ont fait attention, ce qui n'est pas toujours le cas) tend parfois à s'effacer dans les circonstances qui entourent un litige et son règlement. Et force est de constater qu'un tribunal arbitral est, par essence, moins bien armé qu'un tribunal étatique pour faire mettre en œuvre ses décisions. La situation est assez clairement résumée par un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 19 mai 1998 (Société Torno SpA) : "...et considérant que l'absence d'*imperium* de l'arbitre a seulement pour conséquence de le priver de tout pouvoir coercitif à l'égard des parties et des tiers en subordonnant notamment l'efficacité de sa décision à l'*exequatur* de l'autorité publique ; qu'elle ne lui interdit pas en revanche, lorsque telle est sa mission, de prescrire aux parties des obligations de faire sauf à faire dépendre l'exécution forcée de sa décision du contrôle préalable de l'autorité publique".

Ce n'est pas ici le lieu de creuser la distinction entre *imperium summum*, *imperium merum* et *imperium mixtum*, ni d'entrer dans le débat sur la reconnaissance à l'arbitre de ce dernier type d'*imperium*.

Suite et fin de l'article Page 7.

Navires autonomes

- Nouvel arrêté relatif aux modalités d'expérimentation de la navigation des navires autonomes :

<https://tinyurl.com/y4ou4dy4>

- Lire le dossier de "Actualité Maritime" :

<https://tinyurl.com/y77nx47g>

- Le groupe français SeaOwl a obtenu un permis de navigation pour un navire piloté à 800 km de distance :

<https://tinyurl.com/ybomppxt>

- Un navire télé-opéré par satellite pour les opérations *subsea* en Afrique :

<https://tinyurl.com/y3w6zdrd>

Déconstruction des navires Qui a un devoir de vigilance ?

Un armateur vend à Singapour un bateau à la démolition.

Le bateau est *beaché* à Chittagong. Pendant les travaux, un local a un accident mortel.

Sa veuve poursuit l'armateur grec à Londres pour négligence.

La High Court déclare l'assignation recevable.

L'arrêt : <https://bit.ly/2CEWkRt>

Commentaire du cabinet WFW :

<https://bit.ly/3h5Ep5d>

Garanties bancaires

Le cabinet Watson Fairley & Williams analyse l'importance des sociétés mères dans l'octroi de garanties :

<https://tinyurl.com/ybgvpa5u>

Le jugement de la Cour suprême anglaise :

<https://tinyurl.com/ybvokcyl>



Le vraquier "Cape Falmingo" de 180 000 DWT en chargement à Port Hedland sur la côte nord de l'Australie- Occidentale (à 1 300 km de Perth).

Limitation de responsabilité

Qui est un opérateur et qui est un gestionnaire ?

Pour déterminer la signification du terme "opérateur", il était nécessaire que la Haute Cour britannique examine, dans l'affaire de la barge "Stema II" également la signification du terme "gestionnaire" :

L'arrêt : <https://tinyurl.com/y845zj64>

Le commentaire du *Shipowners Club* :

<https://tinyurl.com/yauj439l>

Suite et fin de l'article "Mesures conservatoires et provisoires" de la Page 6.

Nous nous contenterons de considérer que l'arbitre, juge privé, ne dispose que de la *jurisdictio*, ce que confirment les textes comme les faits. Nous sommes donc amenés à reconnaître que juge et arbitre sont, également sur le terrain de ce que l'on appelle parfois le *Référé arbitral*, voués à la collaboration, ou tout au moins à la cohabitation.

Le juge va pouvoir intervenir dans l'arbitrage au titre des mesures provisoires ou conservatoires à plusieurs moments différents.

Avant toute instance arbitrale. Le cas qui vient spontanément à l'esprit est celui de la saisie conservatoire du navire par les intérêts cargaison au port de déchargement, lorsqu'avaries et/ou manquants auront été constatés. On l'a vu, la saisie est exclue par la loi des prérogatives de l'arbitre, et même les Règlements d'arbitrage les plus avancés (CCI) ne se risquent pas sur ce terrain. De manière plus générale, il faut considérer que les voies d'exécution, de nature coercitive, ne peuvent relever que de l'autorité de l'État, et échappent donc à la compétence des arbitres. La saisie conservatoire a pour but l'obtention par le saisissant d'une garantie, parfois bancaire mais émanant le plus souvent d'un assureur ou d'un P & I Club, cette garantie permettant la mainlevée de la saisie. Cette garantie, limitée dans le temps, et dans son montant, va souvent être assortie d'un compromis d'arbitrage.

Simultanément à cette saisie, le juge des référés pourra être amené à ordonner une expertise judiciaire, dont les conclusions seront produites à l'arbitrage engagé au titre de la garantie accordée.

Le juge des référés est donc ici intervenu hors de toute instance arbitrale, qui ne naîtra qu'ultérieurement à la saisie.

Avant le début de l'instance arbitrale. Il faut ici revenir à l'article 1449 du Code de procédure civile. Le cas de figure le plus courant est celui où les parties sont liées par une clause compromissoire incluse au contrat initial, donnant compétence à un organisme d'arbitrage. Lorsqu'advient le fait générateur du litige, la partie qui s'estime victime procède à une demande d'arbitrage. Un certain temps est nécessaire avant la nomination du Tribunal arbitral qui, pas encore constitué, n'est pas en mesure de prendre une décision de mesure conservatoire. De même, l'occurrence du fait générateur amène souvent l'une des parties à déposer une demande d'arbitrage à titre conservatoire, qui n'entraîne pas la constitution du Tribunal arbitral tant que l'une des parties n'a pas "activé" l'arbitrage. La conservation ou la préservation des preuves va nécessiter la nomination d'un expert judiciaire, d'où intervention du juge étatique. Pratiquement, il s'agira du juge des référés du tribunal, commercial le plus souvent, du lieu où s'est produit, ou a été constaté, le dommage ou son fait générateur. S'est posée la question de la compétence du juge étatique : puisqu'il a connaissance de la procédure arbitrale, ne doit-il pas se déclarer incompétent au profit du tribunal arbitral ? Sur ce point, la rédaction de l'article 1449 exclut sans réserve les mesures d'instruction, conservatoires ou provisoires, du champ de la règle compétence-compétence. On le comprend, en ce que d'une part avant la constitution du Tribunal arbitral, il y a une nécessité évidente à agir sur ce terrain, et que d'autre part la décision à prendre par le juge des référés ne préjuge pas de la décision au fond à prendre ultérieurement par l'arbitre.

La seule difficulté qui pourrait se faire jour résiderait dans le cas d'un référé-provision, si le juge accédait à la demande de l'une des parties au titre de l'article 873 al.2 : "*Dans les cas où l'existence de l'obligation n'est pas sérieusement contestable il peut accorder une provision au créancier*". On pourrait alors dire qu'en admettant l'incontestabilité de l'obligation qui sous-tend la demande du prétendu créancier le juge a préjugé de la décision au fond, hors de sa compétence. En termes de procédure strictement judiciaire, le jugement au fond peut toujours revenir sur la validité de la créance reconnue par l'ordonnance de référé. Mais s'agissant d'une procédure extra-judiciaire, l'autorité de la chose jugée ne serait-elle pas opposable à l'arbitre ?

Au cours de l'instance arbitrale. Le juge peut être amené à intervenir en cas de résistance d'une partie à une mesure ordonnée par l'arbitre.

Ce peut être pour la liquidation d'une astreinte. On le sait, l'arbitre peut ordonner la production de pièces sous astreinte. En cas de résistance à cette mesure, il y a fort à craindre que la liquidation de l'astreinte, bien que calculée et ordonnée par le Tribunal arbitral ne doive passer par une mesure d'exécution.

Ce peut être également pour une provision dont le versement aurait été ordonné par le Tribunal arbitral. Une telle demande, et bien entendu la décision l'entérinant, est le plus souvent considérée comme hostile en dépit du supposé consensualisme de l'arbitrage.

Le refus d'exécuter une décision de produire une garantie peut aussi nécessiter l'intervention du juge étatique.

On peut cependant se demander si, en droit français, le recours au juge étatique pour des mesures provisoires ou conservatoires en cours d'instance arbitrale est réellement interdit aux parties. Rien ne le dit. Mais rien ne pousse à souhaiter qu'une fois l'instance engagée les parties puissent "vagabonder", au risque de décrédibiliser l'instance, les arbitres et la sentence à venir.

Pour résumer, en matière de mesures provisoires ou conservatoires le juge peut intervenir soit avant le début de l'instance ce qui répond à une nécessité ; soit durant le cours de l'instance pour pallier le défaut d'*imperium* de l'arbitre, ou pour prendre les décisions qui ne sont pas du ressort de celui-ci, telles que principalement celles relevant des voies d'exécution en général, de la saisie en particulier. Une construction qui n'est pas sans évoquer la notion de juge d'appui, destinée là aussi à pallier le défaut d'*imperium* de l'arbitre, mais dans le domaine de l'organisation de la procédure.

Pour le reste, l'arbitre est libre de répondre aux demandes de mesures conservatoires telles que la nomination d'experts, et aux demandes de mesures provisoires telles que l'attribution de provisions. Ses décisions doivent être prises sous la forme de sentences, débattues contradictoirement.

Nouveaux Coronavirus - Chine

Le 16 avril 2020, la Cour suprême du peuple chinois (SPC) a publié des directives sur le traitement adéquat des affaires civiles impliquant l'épidémie de nouveaux coronavirus.

Le cabinet Clyde a commenté les principaux articles :

<https://tinyurl.com/y87bc65f>

Covid 19 et chartes-parties

Le Skuld répond, dans un récent article, aux questions des armateurs pour les chartes-parties concernées par la pandémie :

<https://tinyurl.com/y8k9sdc3>

Dossier Covid 19

La revue "Droit Maritime Français" a publié un numéro spécial "Droit maritime et Covid 19" :

<https://tinyurl.com/yysnk5w>

Gestion des marins après le confinement

Le journal "Le Marin" (16/06/20) a relevé l'étude de V Ship, spécialistes en gestion de navires et d'équipages, synthétisant les principales situations de stress rencontrées pendant la crise, quatre courts chapitres proposent des pistes d'amélioration managériales. Avec une première leçon fondatrice : "Ignorer la santé mentale et physique des marins est une négligence majeure".

Télécharger le dossier V Ship :

<https://tinyurl.com/yxvex9ag>

"Seamen lives matter"

Relèves d'équipages

... pendant le(s) confinement(s) liés au Covid 19, BIMCO propose une clause de dérogation spéciale :

"En plus de tout autre droit de déroger au présent contrat, le navire est libre de déroger pour les changements d'équipage si les restrictions liées à la COVID-19 empêchent les changements d'équipage d'être effectués dans les ports ou lieux vers lesquels le navire a été commandé ou dans la période d'escale prévue..." :

<https://tinyurl.com/y6xgnulq>

Ndlr : C'est seulement mi-juillet que, comme le rapporte le Wall Street Journal, plusieurs pays ont, enfin, accepté d'assouplir les restrictions aux frontières pour permettre le rapatriement de centaines de milliers de marins bloqués depuis des mois à la suite de limitations de déplacements liées aux coronavirus :

<https://tinyurl.com/ybprhr23>

La situation actuelle reste toujours difficile :

<https://tinyurl.com/yxcjebgw>



Les navires-hôpitaux

Il est possible que des navires-hôpitaux aient existé dans l'Antiquité. La marine athénienne possédait un navire nommé "Therapia" (Médecine), et la marine romaine, un navire nommé "Esculape" (Le dieu romain de la médecine), leurs noms indiquant qu'il s'agissait peut-être de navires-hôpitaux.

Lors de sa fondation dans les derniers jours de 1894, la Société des Œuvres de Mer se donnait comme mission primordiale de porter des secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux marins sans distinction de nationalité, et plus spécialement à ceux qui se livraient à la grande pêche. Pour atteindre ce but, elle armerait des navires-hôpitaux qui croiseraient aux époques convenables sur les lieux de pêches, bancs de Terre-Neuve et d'Islande. Un médecin et un aumônier seraient embarqués sur chacun d'eux.



Navire transport-hôpital "Bien-Hoa" mis à flot le 6 octobre 1880.

Les navires-hôpitaux ont été définis en 1907 par la Convention de La Haye. L'article 4 définit les limites pour qu'un navire soit considéré comme "navire-hôpital" :

Le navire doit avoir des signes distinctifs et l'éclairage qui classifient comme tel.

Le navire fournira une assistance médicale aux blessés de toutes les nationalités.

Le navire ne doit pas être utilisé à des fins militaires.

Le navire ne générera pas les navires militaires.

● L'histoire des navires-hôpitaux de la fin du XIXème siècle jusqu'à la fin de la 1ère guerre mondiale : <https://tinyurl.com/y94ffjdl>

● Les navires hôpitaux américains pendant la 2ème guerre mondiale :

<https://tinyurl.com/sgaqxyd>

● Les navires-hôpitaux jusqu'à nos jours avec la liste de la flotte mondiale :

<https://tinyurl.com/cu8ltd9>

● En 1978, un couple suisse Don et Deyon Stephens fondent Mercy Ships, un organisme caritatif, opérant des navires-hôpitaux à destination des pays les plus pauvres d'Afrique et des pays en voie de développement, pour y offrir gratuitement des soins, des formations et une assistance au développement de projets locaux.



<https://mercyships.fr>

"L'Africa Mercy", lancé en 2007, le plus grand des quatre navires de la flotte, est le plus grand navire-hôpital privé du monde. "L'Africa Mercy" comprend cinq salles d'opération, une salle de réveil de quatre lits, des soins intensifs pour cinq patients au maximum et 80 lits de salle. Il transporte environ 400 membres d'équipage bénévoles provenant de 50 pays.

Reportage sur Mercy Ships et "L'Africa Mercy" (14'43" en français) :

<https://youtu.be/eAHwn94PljC>

● L'histoire du paquebot allemand "Helgoland", appelé par les Vietnamiens "le bateau blanc de l'espoir", qui a sauvé des milliers de civils pendant la guerre du Vietnam :

<https://tinyurl.com/ybq34qec>

Reportage photo sur le "Helgoland" en escale à Danang : <https://tinyurl.com/y6vxawkt>



● Le navire-hôpital américain "USNS Comfort" à New York lors de la pandémie du Coronavirus : <https://tinyurl.com/ybfvy9xt>

● Netflix offre une série télévisée "Hospital ship" où un groupe de médecins et de soignants se rendent dans des villages insulaires reculés à bord d'un hôpital flottant pour soigner les patients les plus isolés :

<https://www.netflix.com/fr/title/81042288>

Sentence 1249 - C/P Heavyliftvoy - Jonction d'instances - Navire affrété par commissionnaire de transport pour le chargement d'un navire patrouilleur - Dommages à la coque du patrouilleur - Demande de réparation au transporteur par le commissionnaire et son assureur - Demande de paiement de surestaries de l'armateur à l'affréteur - Responsabilité de l'armateur (oui) - Exonération du commissionnaire du paiement des surestaries.

La charte-partie *Heavyliftvoy* qualifie le fréteur de transporteur. Lors du chargement d'un patrouilleur pour le hisser à bord, la coque a été enfoncée au niveau du "bouchain vif" où ont porté les élingues utilisées. Les travaux de réparation entrepris à bord furent terminés quelques jours plus tard. Le patrouilleur fut ensuite acheminé à destination sans problème. Au titre de la première instance, l'affréteur et son assureur réclamaient au transporteur l'indemnisation intégrale des dommages, tandis que dans la deuxième le transporteur demandait des surestaries pour le temps d'immobilisation durant les réparations.

Le Tribunal arbitral a prononcé la jonction des instances non contestée par les parties. Il a constaté que la charte-partie prévoyait l'utilisation expresse de sangles plates de 60 centimètres de large alors que l'armateur avait utilisé des élingues en câbles d'acier tressés qui étaient cause de l'enfoncement de la coque dans les zones à bouchain vif. En conséquence, il a considéré que le transporteur était intégralement responsable des dommages, qu'il devait payer aux demandeurs les sommes réclamées, que l'immobilisation du navire relevait de sa seule responsabilité et donc que l'affréteur était exonéré du paiement de surestaries. En outre le Tribunal a décidé que le transporteur devait payer aux demandeurs une somme au titre de l'article 700 CPC et supporter l'intégralité des frais d'arbitrage.

Sentence 1250 – Second degré - Affrètement coque-nue avec option de vente - Clause de prix - Interprétation ou dénaturation ? - Interprétation littérale.

À la suite d'une liquidation judiciaire, une société A avait racheté deux navires de type *ferry*, rachat ratifié par le Tribunal de commerce de Paris qui imposait leur inaccessibilité durant cinq ans. N'ayant pu les exploiter directement pour des raisons liées à une décision administrative, A les avait frétés coque-nue à une société B. À l'issue du délai de 5 ans, A avait l'option de céder à B, qui s'obligeait à les acquérir, chaque société propriétaire d'un navire (*single ship company*) à un prix convenu sous déduction des loyers payés depuis la livraison à l'affrètement. Finalement, pour des raisons fiscales, B demandait que l'acquisition concerne les navires eux-mêmes au lieu des sociétés. Un mémorandum fut conclu qui reprenait les conditions de prix du précédent projet à l'exception de la déduction des loyers antérieurs qui devenait "...sous déduction de tout montant dû par (*due by*) chaque société au titre des affrètements coque-nue...".

À l'expiration de la période de 5 ans, A exerça son option, B paya le prix convenu mais exigea le remboursement des loyers en soutenant en substance que l'expression "*due by*" était erronée et devait se lire "*due to*" en se référant à la commune intention des parties, tandis que A s'appuyait sur la lettre du contrat.

Le Tribunal arbitral a considéré que la clause litigieuse était claire et sa rédaction objectivement compréhensible. Outre qu'une clause d'intégralité excluait toute déclaration et négociation antérieure, B, et ses conseils, avaient eu en main pendant trois jours les documents contractuels préparés par les conseils de A, et bien qu'ayant rediscuté de nombreux points, n'avait pas remis en cause la nouvelle version de clause de prix. B échouait donc à renverser la présomption de commune intention des parties, et a été déboutée de toutes ses demandes et prétentions.

Économies d'énergies

Des chercheurs de l'université de Southampton et de *Shell Shipping and Maritime* ont mis au point l'application *Just Add Water*, ou JAWS, qui interprète le tirant d'eau et l'assiette des navires, afin d'optimiser la quantité de carburant et la puissance nécessaires dans une situation donnée. Les ingénieurs ont testé le système sur une flotte de plus d'une douzaine de méthanières de 300 m de long pendant 12 mois, enregistrant au total une économie de 250 000 tonnes d'émissions de CO₂, soit une économie de carburant de 90 millions de dollars :

<https://tinyurl.com/y6to7bel>

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale, prévues initialement en juin, ont été repoussées en raison la pandémie, et se sont tenues le 21 septembre.

Nous résumons ici, les principales informations et décisions.

● Les organes de la Chambre

Le BIMCO n'est plus membre institutionnel de notre association.

Le **Conseil d'Administration** est composé de 17 Administrateurs :

MM. Jean-Pascal BIDOIRE, Philippe BOISSON, M. Philippe DELEBECQUE, Mme Marie DORE, MM. Alioune DIAGNE, Claude GOUSSOT, Gilles HELIGON, Olivier JAMBU-MERLIN, Michel LELUYER, Jean-François LEPY, Didier MARSAC, Mme Laurène NIAMBA, MM. Philippe PICARD, Stéphane RIVIER, Georges SIOUFI, Jean-Paul THOMAS, Jean-Yves THOMAS.

Le **Bureau** est composé de MM. Ph. DELEBECQUE (Président), Olivier JAMBU-MERLIN (Vice-Président), Philippe BOISSON (Vice-Président), M. Gilles HELIGON, (Trésorier).

Le **Comité** est constitué de trois membres titulaires : MM. Ph. DELEBECQUE (Président), O. JAMBU-MERLIN (Vice-Président) et Ph. BOISSON (Vice-Président), et de six membres suppléants : MM. J-Y THOMAS, M. LE LUYER, J-P. LAFFAYE, G. SIOUFI, J-F. CHENEVAL, et J-P MARCQ.

● Les arbitres

Deux nouveaux arbitres ont été admis dans la liste dans la catégorie "Juristes" : M. Gaël PIETTE, professeur de droit privé à l'Université de Bordeaux et M. Christopher KENDE, avocat américain, spécialisé en droit maritime, aéronautique et assurances.

Trois démissions d'arbitres, pour raisons personnelles, ont été enregistrées : Mme Françoise ODIER, arbitre depuis 1995, M. Alain BOULIER, arbitre depuis 2005, et M. LONG TRANG, arbitre depuis 2016, ces deux derniers dans la catégorie "Praticiens".

Mme ODIER et M. BOULIER ont été inscrits sur la liste des arbitres honoraires.

● Modification du tarif "Frais et honoraires d'arbitrage" du Règlement de la Chambre

Certains dossiers, enregistrés à titre conservatoire, occasionnent, sur plusieurs années, plusieurs sursis à statuer, ce qui augmente pour la Chambre les frais administratifs. L'Assemblée Générale a décidé qu'il convenait de demander à la partie demanderesse une consignation supplémentaire de 1 000 euros lorsqu'au terme des deux ans après l'enregistrement de la demande initiale, un sursis à statuer est rendu par l'arbitre unique. Il a été précisé que cette même consignation de 1 000 euros sera demandée pour chaque sursis supplémentaire.

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.

Gazette de la Chambre

" Reus excipiendo fit actor "



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Éditeur : Philippe Delebecque

3 issues per year

(January - April - September)

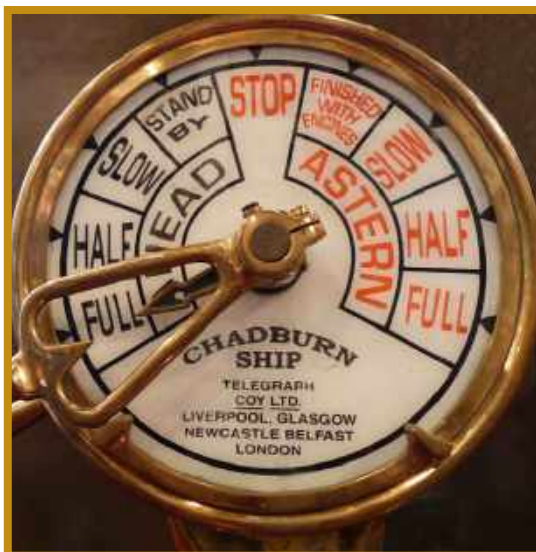
Issue 53 - Fall 2020

English abstracts of some recent awards rendered by the arbitrators of the "Chambre arbitrale maritime de Paris"

Award 1249 – C/P Heavyliftvoy – Joinder of actions - Ship chartered by freight forwarder for loading a patrol vessel - Damage to the patrol vessel's hull – Claim for compensation from the carrier by the freight forwarder and its insurer – Claim for payment of shipowner's demurrage to the charterer – Shipowner's liability (yes) – Freight forwarder exempted from paying demurrage.

Charter party Heavyliftvoy qualifies the disponent owner as carrier. While a patrol vessel was being hoisted on board, the hard chine of its hull was dented at the points where the slings were used. The on-board repairs were completed a few days later. The patrol vessel was then shipped to its destination without hindrance. In respect of the first action, the charterer and its insurer were claiming full compensation for the damage from the carrier, whereas in the second action the carrier was claiming demurrage for the port time during the repairs.

The Arbitral Tribunal ordered the joint of the two actions, which was not contested by the parties. It was ascertained that the charter party had specifically planned to use flat straps 60 centimetres wide, whereas the shipowner used steel braided cable slings, which dented the hard chine areas of the hull. Accordingly, the Tribunal found that the carrier was fully liable for the damage and had to pay the claimants the sums they claimed, and that the carrier alone was liable for the ship's port time and consequently that the charterer was exempted from paying demurrage. Moreover the Tribunal ruled that the carrier should pay the claimants a sum under article 700 of the Code of Civil Procedure and should bear all the costs of arbitration.



Award 1250 – Second degree - Bare boat charter with put option – Price clause – Interpretation or misinterpretation ? – Strict interpretation.

Further to a judicial liquidation, company A had purchased two ferry-type ships, a purchase ratified by the Commercial Court of Paris, which imposed non-transferability of the ships for five years. As it was unable to operate them directly due to an administrative decision, A had chartered them on a bare boat basis to company B. After 5 years, A had the option of selling to B, which undertook to purchase them, each single-ship company, at an agreed price less the lease payments made since chartering. In the end, for tax reasons B requested that the purchase should concern the ships themselves rather than the companies. A memorandum of understanding was drawn up with a clause that included the price terms of the previous plan apart from the deduction of prior lease payments, which became "...less any amount due by each company in respect of bare boat charter agreements..."

At the end of the 5-year period, A exercised its option, B paid the agreed price but demanded reimbursement of the lease payments, contending in substance that the expression "due by" was erroneous and should read "due to" in reference to the common intention of the parties, whereas A interpreted the agreement literally.

The Arbitral Tribunal found that the disputed clause was clear and its wording objectively comprehensible. Besides the fact that an entire agreement ruled out any previous statements and negotiations, the contract documents prepared by A's counsel had been in the possession of B and its counsel for three days, and even though it had discussed numerous points, it did not challenge the new version of the price clause. B thus failed to reverse the presumption of the parties' common intention and all its claims and submissions were dismissed.

J-Y. Thomas

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

