CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

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 55 - Printemps 2021**

◉ Éditorial *Ph. Delebecque* Page 1
◉ Lecture des tirants d'eau *Th. Desmarais* Pages 2, 3 & 4
◉ Transport en conteneur *B. Ordinès* Pages 5 & 6
◉ Rapports du BEA Mer *F-X. Rubin de Cervens* Pages 6 & 7
◉ Sentences récentes Page 8
◉ Web maritime Page 9

"Actori incumbit probatio"

Le connaissement et ses documents préparatoires

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Deux décisions récentes nous donnent l'occasion de préciser la valeur et la portée non pas du connaissement, mais de certains de ses documents préparatoires. La première émane de la Cour de cassation (Cass. com. 6 janv. 2021, n° 18.15-228) et porte sur le point de savoir ce qu'il faut entendre par "document similaire" au connaissement, étant rappelé que les conventions internationales (La Haye et La Haye Visby) s'appliquent si un connaissement ou un "document similaire" (*similar document of title*) est émis (art. 1 HVR). Une lettre de réservation (*detalles de reserva*), ou un "booking", n'est pas un connaissement, ni même une LTM (lettre de transport maritime). C'est un simple document renfermant une promesse de contrat qui n'est pas en lui-même un connaissement car il n'a aucune fonction commerciale. C'est cependant un document qui contient un accord de réservation qui lui-même, comme le dit la Cour de cassation, peut être "assimilé" à un contrat de transport. D'où l'application de la convention internationale. La solution qui n'est pas vraiment nouvelle (v. à propos d'une note de chargement, CA Aix 16 mars 1982, DMF 1984, 291) est opportune et devrait valoir même si le transport n'est couvert que par un document électronique, ou encore, en forçant un peu les choses, par aucun document : l'approche que l'on doit avoir aujourd'hui du droit des transports maritimes doit être une approche contractuelle et non documentaire. Il n'est cependant pas certain que cette conception puisse être défendue au regard du droit anglais qui reste sans doute, sur ce point, plus formaliste que ne peut l'être le droit français.

C'est en tout cas une excellente décision anglaise qui doit retenir une seconde attention (Priminds Shipping UK Co Ltd v. Noble Chartering Inc. 2020, "Tai Prize" (2021) EWCA Civ. 87 https://tinyurl.com/Tai-Prize). Elle pose la question de savoir si les déclarations portées par un transitaire pour le compte d'un chargeur sur le *draft* du B/L engagent ledit *shipper*. En l'espèce, le "Tai Prize" avait été frété à temps à Noble Chartering Inc., qui lui-même avait frété au voyage le navire à Priminds Shipping Co Ltd. en vue de transporter des fèves de soja du Brésil en Chine. L'agent de l'affréteur/chargeur, avait préparé un B/L contenant les informations suivantes et invité le capitaine à le signer : 63, 366 150 t. *brazilian soyabeans – clean on board – freight prepaid*. Le B/L remis par l'agent au capitaine, et émis sans réserve mentionnait que la marchandise avait été *"shipped at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge … weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown …"*. Au déchargement, une partie de la marchandise avait été trouvée endommagée. D'où une action des réceptionnaires contre les armateurs aboutissant à une sentence condamnant les armateurs à une somme de près d'1 million d'US dollars, puis à un recours des armateurs contre l'affréteur à temps, Noble, transigé à hauteur de 500 000 US dollars pour chacun, et à un recours de Noble contre l'affréteur au voyage Priminds, les Règles de La Haye étant applicables tant à la charte-partie qu'au connaissement. L'arbitre avait rejeté le recours en garantie, mais néanmoins considéré que Priminds était bien responsable envers Noble dès lors que la marchandise, contrairement à ses déclarations, n'avait pas été chargée en bonne condition. La solution a été renversée par les juges étatiques. *"The apparent order and condition of the goods is something to be assessed by the carrier … when inviting the master to sign the B/L, the shipper was doing no more than inviting the master to make a representation of fact in accordance with his own assessment of the apparent condition of the cargo"*. En d'autres termes, la balle ne devait pas rester dans le camp de l'affréteur/chargeur, mais passer dans celui du transporteur : c'est au capitaine et au seul capitaine de décider, au nom et pour le compte du transporteur, si la marchandise est, apparemment, en bonne condition. Et c'est à lui, le cas échéant, de prendre des réserves. Sans doute le transporteur ne s'engage-t-il que sur l'état et le conditionnement apparents de la marchandise, mais c'est lui qui s'engage, *ex propriis sensibus* (sans que l'on attende lui le jugement d'un expert), et non le chargeur. Le *draft* B/L est donc considéré comme n'ayant pas de caractère contraignant. C'est une simple invitation à … donner un consentement, et pour nous à méditer.

Actualité de la Chambre

Le Conseil d'administration et l'Assemblée générale se tiendront le mercredi 29 septembre en présentiel dans les locaux de la Chambre si la situation sanitaire le permet, ou en visio-conférence dans le cas contraire.

Rapport BRS 2021

"L'adaptation du transport maritime à un monde post-Covid déjà une réalité".

"Le rapport examine comment certains segments du transport maritime ont surperformé d'autres et il fournit une mise à jour complète sur la façon dont l'industrie du transport maritime se prépare à une réglementation environnementale plus stricte."

Le document peut être lu en direct, ou téléchargé sous format pdf :

https://tinyurl.com/BRS-2021

Baromètre des risques

"Compte tenu des perturbations sans précédent causées par l'épidémie de coronavirus, il n'est pas surprenant que l'interruption d'activité et la pandémie arrivent en tête du Baromètre Allianz des risques 2021. Pour l'avenir, la pandémie montre que les entreprises doivent se préparer à renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement et des modèles commerciaux pour gérer les risques futurs" :

https://tinyurl.com/4yucxpf6

Photo aérienne impressionnante d'un des plus grands minéraliers du monde avec ses 10 cales, le Chinamax "Berge Stahl" pouvant transporter 364 768 tonnes de minerai de fer.

Gens de mer

Une nouvelle ordonnance pour leur recrutement :

https://tinyurl.com/y37rz337

Détermination du poids d'une cargaison par lecture des tirants d'eau

Point de vue d'un expert
Thierry Desmarais
Arbitre maritime

Il s'agit d'une opération qui s'applique essentiellement aux navires vraquiers pour déterminer ou vérifier la quantité chargée à bord (ou déchargée) par rapport aux valeurs communiquées par le chargeur/réceptionnaire à partir d'un autre moyen de pesée (intégratrice sur bandes transporteuses, capacités calibrées, pointage des camions/wagons à la livraison sur terminal…).

Á l'aide des courbes hydrostatiques propres à chaque navire, la lecture des tirants d'eau qui mesurent l'enfoncement du navire, permet, en relation avec la densité de l'eau, de calculer son poids total, c'est-à-dire le poids lège, les apparaux mobiles, divers poids augmentant avec l'âge, divers liquides présents à bord – combustibles, lubrifiants et autres- et la cargaison.

En anglais, on utilise l'expression de "*draft survey*" alors qu'en français on parle de "pesée du navire".

On détermine ensuite la quantité chargée (ou déchargée) par différence entre la situation du navire lège ou partiellement chargé et celle où il est chargé ; cela permet de s'affranchir des poids présents à bord, mais non maîtrisés, ni quantifiables, que sont la boue ou la vase dans les ballasts, l'accumulation de matériel "usagé pouvant servir", qui tend à augmenter avec l'âge du navire.

Il arrive que le résultat de cette pesée soit porté au connaissement lorsque la quantité chargée ne peut être établie par les moyens terrestres à partir d'installations peu ou mal équipées. Cela peut concerner aussi les marchandises transbordées d'un gros navire, puis reprises par des unités de plus faibles tonnages (ports d'éclatement).

On sait que selon le principe d'Archimède, tout corps plongé dans un liquide est soumis à une poussée verticale, du bas vers le haut, dont la valeur est égale au poids du volume immergé. Dans le cas d'un navire, son poids total ou déplacement est obtenu par le produit du volume immergé ou volume de carène V par la densité de l'eau w dans laquelle il flotte, soit P = wV.

Mesure de la densité

Tout un chacun se souviendra que la densité de l'eau douce est égale à 1, celle de l'eau de mer autour de 1,025 et l'eau saumâtre à une valeur intermédiaire en fonction de sa salinité : oui, mais…, c'est sans compter sur les variations, pouvant être liées à des mélanges non uniformes d'eau de mer et d'eau douce, dans les ports d'estuaires ou de rivières ; ces derniers sont soumis au débit du fleuve venant de l'amont, et de la poussée de la mer, venant de l'aval, occasionnant la rencontre de deux masses d'eau, de forces inégales selon la marée et les éventuelles crues.

Il en résulte des couches de densités différentes, selon la profondeur, qui, pour un poids donné, modifient le volume immergé : Cela impose donc de mesurer la densité à plusieurs immersions, pour retenir une valeur moyenne.

Lecture pratique des tirants d'eau

Le volume immergé est déterminé à partir du relevé des 6 tirants d'eau (deux de chaque bord à l'avant, au milieu et à l'arrière) et l'application d'une formule déterminant un tirant d'eau moyen (*mean of mean*) : cette formule tient compte des déformations de la poutre navire (arc/contre-arc).

Le déplacement ainsi obtenu à partir des tables hydrostatiques est ensuite corrigé à deux reprises, en fonction, entre autres, de l'assiette du navire :

D'où l'intérêt d'avoir une assiette aussi faible que possible, mais cela est rarement le cas pour un navire lège.

Le problème posé est donc le relevé de ces tirants d'eau :

Sur un quai continu, le tirant d'eau milieu, côté quai, n'est pas forcément lisible,
Navire amarré à un appontement, qui nécessite un relevé à partir d'une vedette,
Situation de nuit, navire sur ballast, échelle peu lisible dans les formes arrière.

Pour pallier ces situations, le marin n'est pas à court d'idées :

Mise en place d'échelle de singe sur l'arrière, ce qui est un exercice d'équilibriste peu sécurisé,

Insertion d'un projecteur portable sur les jumelles, pour une observation de nuit, depuis le quai…

Toutes ces situations, courantes, influent sur la précision de lecture ; par ailleurs, l'état du plan d'eau intervient également : ressac, vent, courant, batillage (perturbations du plan d'eau par le passage de navires à proximité).

Suite de l'article page 3.

Le tableau des performances des États du pavillon

Le tableau de performance des États du pavillon de l'ICS fournit un indicateur de la performance des différents États du pavillon dans le monde :

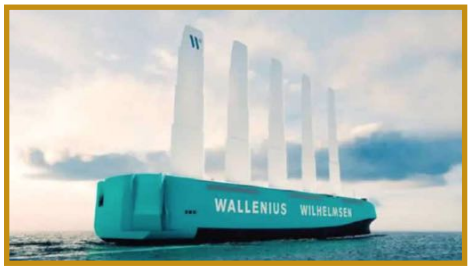
https://tinyurl.com/y5lv32nf

Trafic de drogue

Où cacher la drogue à bord d'un navire ? Réponse : Pratiquement partout !

Lire l'article du cabinet d'enquêtes spécialisé détaillant l'imagination des trafiquants en mer :

https://tinyurl.com/yuxnn4bk



Wallenius Wilhelmsen a dévoilé son projet de navire roulier à propulsion éolienne "Orcelle Wind" d'une capacité de transport de 7 00 véhicules à une vitesse de 10 à 12 noeuds sous voile, vitesse pouvant être augmentée à l'aide d'un système d'alimentation supplémentaire.
Le navire est prévu pour 2025.

Propulsion éolienne

Le Bureau Veritas publie ses critères pour la propulsion éolienne :

https://tinyurl.com/v7hps2wc

L'ammoniac comme combustible

Le registre coréen (KR) a publié un rapport technique analysant les caractéristiques de l'ammoniac en le comparant à d'autres carburants de la prochaine génération, les règles de sécurité et la conception des navires alimentés à l'ammoniac.

https://tinyurl.com/496ek8cy

Responsabilité du capitaine ?

La relaxe du capitaine a été prononcée en appel à Aix-en-Provence sur la pollution atmosphérique du paquebot "Azura" en 2018 au motif que le capitaine suivait les instructions de sa compagnie dont il pouvait légitimement penser qu'elles étaient conformes à la législation qu'il devait respecter.

Lire les notes du Prof. Ph. Delebecque :

https://tinyurl.com/4twcrzfa

Suite de l'article "Tirant d'eau" de la page 2.

Moyennant un bon sens de l'observation, la lecture des tirants d'eau est précise ; dès l'instant où cette opération est réalisée en présence de plusieurs parties, il est procédé à une phase observation, puis chacun annonce sa valeur ; la comparaison montre des différences peu significatives, et l'usage est de moyenner les valeurs lues.

Le développement du drone peut être de nature à s'affranchir de ces difficultés posées par la seule lecture. Néanmoins, cette technique est soumise à une utilisation très réglementée (autorisation préalable), qui a également ses limites de mise en œuvre (vent…) ; un plan d'eau agité ne pourra être atténué par le drone.

Par expérience, il m'est arrivé de vérifier les tirants d'eau dans un port soumis à un fort ressac, provoquant une levée de 1,30 m, avec roulis et tangage du navire ; cela nécessite un temps d'observation, pour bien visualiser le train d'ondes et apprécier lorsqu'il correspond à une situation "d'étale"; le retour à une situation calme au port de destination avait confirmé les valeurs lues par le capitaine et son second, malgré les mauvaises conditions.

Lors d'un chargement sur rade avec forte levée, une discussion s'était engagée pour savoir comment améliorer l'appréciation des tirants d'eau avec un tube transparent disposé le long du bord, comportant des chicanes internes, ayant pour objet d'amortir les vagues ; cela relevait d'imagination, sans que cela ait pu aboutir à quelque chose de concret.

Une valeur empirique est de relever la valeur maximale du tirant d'eau (crête de la vague), puis la valeur minimale (creux de la vague), et prendre les 2/3 de la différence et l'ajouter à la valeur mini.

Mesure du poids embarqué

Il est couramment admis une précision de 1 cm dans la lecture des tirants d'eau ; cette valeur est également dispensée dans les cours des écoles de la marine marchande (au moins au Havre dans les années 70). Pour un navire *handy max* (port en lourd de l'ordre de 55 000 t), le poids nécessaire pour enfoncer le navire d'un centimètre est de l'ordre de 55 t ; il en résulte une précision de 0,1% sur le tonnage embarqué, ce qui doit être comparé aux erreurs instrumentales des autres appareils de pesée.

La pesée intégratrice sur bande transporteuse est la valeur la plus sûre ; néanmoins, des livraisons sur terminal par camions génèrent un cumul d'erreurs sur les pesées unitaires, et des pertes par freinte (cargaison restante dans les membrures du navire, fuite des moyens de manutention, avec écoulement à l'eau ou sur le quai).

Lorsque le poids de la cargaison embarquée est déterminé par lecture des tirants d'eau, de nombreux intervenants sont présents (vendeur, acheteur, affréteur, armateur) via leurs représentants ; il en résulte qu'un grand soin est apporté dans les relevés, pour garantir le poids embarqué.

Pour un navire sur ballast, il convient que les capacités soient pleines ou vides, à l'exception d'une seule pour ajuster la gîte ; cela réduit les erreurs de jaugeage, l'idéal étant de pouvoir faire "tasser" les ballasts à quai par débordement, garantissant ainsi le remplissage à 100% et évitant de procéder au jaugeage unitaire des capacités, source d'erreurs. Cette pratique est cependant de plus en plus prohibée par les autorités portuaires.

L'ajustement des quantités chargées ou déchargées, nécessite de tenir compte des consommations durant l'escale (eau douce, fuel, gasoil) ; pour de courts séjours, ces quantités sont appréciées, car connues par expérience et les éventuelles variations par rapport aux valeurs réelles ne sont pas significatives. Par contre, lors d'approvisionnement en eau douce, lubrifiant, fuel, gasoil, il est d'usage de prendre en compte les quantités figurant sur les bons de livraison.

Le développement d'ordinateurs personnels offre l'avantage de pouvoir disposer d'un tableur sous format Excel, préalablement établi avec les formules déterminant le déplacement, à partir de la saisie des données (tirant d'eau, soutes, lubrifiant, eau douce, ballasts) ; une autre feuille de calcul pour les interpolations linéaires facilite grandement la détermination des ballasts. Cela nécessite néanmoins la consultation des tables hydrostatiques, pour la saisie des données propres à chaque navire.

La pesée du navire sur ballast détermine son déplacement réel ; parallèlement, le cumul des poids connus, à savoir navire lège, fuel, huile, eau et ballasts correspond au déplacement du navire. La différence entre la valeur obtenue par lecture des tirants d'eau et le cumul des poids connus correspond à la "constante" ; cette constante représente les poids non maîtrisés (boue et vase dans les ballasts…).

Les navires disposent d'archives, qui compilent toutes les données de chaque pesée, permettant d'avoir un historique, de nature à valider les résultats obtenus et ainsi vérifier la cohérence de la valeur de la constante calculée.

Suite et fin de l'article page 4.

La révélation de l'arbitre

"Voilà dix ans, depuis l'arrêt Tecnimont, que la jurisprudence impose une vision exigeante de l'obligation de révélation de l'arbitre. Dix ans également qu'elle demeure incapable de se fixer sur les contours exacts de cette obligation, nourrissant ainsi un contentieux abondant à l'origine d'une grande insécurité juridique". Telle est l'introduction de la chronique publiée par "Dalloz Actualité" du 22 février 2021 sur l'arrêt "Vidatel":

https://tinyurl.com/3jkypd8j

Affrètement

Annulation de charte-partie
Garantie vitesse / Consommation
Réserves des droits ?

L'affréteur s'est dit abusé par l'armateur et les fausses déclarations de consommation de carburant du navire et a demandé la résiliation de la charte.

L'arrêt SK Shipping Europe Plc v Capital Vlcc 3 Corp & Anor [2020] EWHC 3448 (Comm) :
https://tinyurl.com/y8p5uoqe
Le commentaire du cabinet Ince :
https://tinyurl.com/y23vch3h

Navire en cours de déconstruction.

Économie d'énergie

Dans la 2e édition de la nouvelle lettre d'information de l'Académie de Marine, M. Francis Baudu, arbitre à la Chambre, a présenté (page 4) une étude sur *"La réduction de la vitesse des navires" permettant une diminution sensible de la consommation de carburant"*.

La Lettre de l'Académie :

https://tinyurl.com/4vf5pkz9

Actori incumbit probatio.

La preuve incombe au demandeur

Suite et fin de l'article "Tirant d'eau".

Chaque méthode de pesée est entachée d'erreurs, mais la conduite d'un *draft survey* avec rigueur, associée à la bonne connaissance du navire par le bord, permet d'obtenir des résultats fiables.

Au-delà de la détermination de la quantité chargée, le suivi des tirants d'eau revêt une importance capitale pour le bord, car ceux-ci sont conditionnés par le franchissement éventuel de seuils au port de chargement ou de destination, voire ne pas excéder la valeur maximale imposée en fonction de la zone de navigation fréquentée.

Ce système de pesée peut être amélioré avec les nouvelles technologies, telles que les drones, mais reste limité à la seule lecture des tirants d'eau.

La réalisation d'un *draft survey* nécessite une mobilisation importante de l'intervenant extérieur, et une grande disponibilité, compte tenu des aléas de manutention ; d'autre part, les mouvements dans les ports, essentiellement de rivières, sont conditionnés par la marée, ce qui précipite parfois les opérations, lorsque la fin de la manutention précède de peu le dernier créneau d'appareillage.

Les nouveaux navires sont équipés de capteurs, permettant une lecture des tirants d'eau à distance ; les informations obtenues constituent une indication sur les valeurs, mais il serait nécessaire de pouvoir les étalonner avec comparaison des valeurs réellement lues, de manière récurrente, pour s'assurer du bien-fondé de la technologie.

Dans la réalité, au-delà des difficultés exposées, se pose le problème de la rémunération du prestataire, qui peut être désigné par le navire (via son *P&I club*), chargeur ou réceptionnaire, voire l'affréteur ; la tendance est de pouvoir établir des barèmes, voire des forfaits, en fonction du tonnage des navires, ce qui pénalise l'intervenant d'Europe occidentale, par rapport à d'autres continents, ayant de plus bas niveaux de vie. Ce système forfaitaire peut engendrer une baisse de la qualité de la prestation, en réduisant le temps passé à bord et se limiter à prendre les données du bord.

La rémunération pour une telle prestation est de l'ordre de 800 à 1 000 € (HT).

Anecdote à propos d'une lecture de tirants d'eau

En décembre 1965, lors de mon premier embarquement en qualité de second capitaine sur un charbonnier bordelais, nous avons chargé de nuit à Almeria, accosté à un wharf peu éclairé s'avançant en pleine mer, une cargaison de minerai de fer.

Le commandant m'avait demandé de le prévenir lorsque le chargement serait terminé pour signer les connaissements avec la quantité déterminée par les tirants d'eau.

Il y avait beaucoup de clapot et je courais de l'avant à l'arrière avec ma lampe électrique pour lire avec difficulté les tirants d'eau jusqu'à ce que la quantité maximum limitée par la marque hiver soit atteinte. Lorsque j'ai cru que nous y étions, j'ai arrêté le chargement.

Quelques jours plus tard, en montant à bord, le pilote de Seine qui devait nous guider vers Rouen nous a signalé que les marques étaient noyées, autrement dit que nous étions en surcharge, ce qui pouvait nous valoir une amende. Nous lui avons répondu qu'en raison du gros temps durant la traversée du Golfe de Gascogne, nous avions dû embarquer de l'eau dans les fonds, car il faut dire que ce navire n'était pas dans le meilleur état. En réalité, d'après le pesage à terre, nous avons déchargé 400 tonnes de plus que le connaissement soit près de 10 % de la cargaison.

J'étais mortifié, mais le commandant, qui était un homme fort sympathique, m'a réconforté en me disant que l'armateur serait au contraire très content puisque le fret devait être payé sur le poids débarqué ! J-Y.T.

L'indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI)

En novembre 2020 (MEPC 75), l'OMI a convenu de modifier l'annexe VI de la convention MARPOL afin d'introduire une nouvelle norme d'efficacité technique pour les navires en service - l'indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI). Cette norme devrait être adoptée en juin 2021 (MEPC 76).

L'entrée en vigueur est prévue pour le quatrième trimestre de 2022, et au plus tard le 1er janvier 2023. La date exacte sera confirmée en juin.

La démonstration de la conformité sera exigée lors de la première visite du navire en vue de la délivrance ou de l'homologation du certificat international de prévention de la pollution atmosphérique (IAPPC), après l'entrée en vigueur.

Lire le document du Lloyd's Register *"En tant qu'armateur, de quoi ai-je besoin pour me mettre en conformité ?"* : https://tinyurl.com/bwdnz6rj

Conteneurs à la mer

L'étude du centre d'études CEREMA "Les solutions techniques de localisation et de suivi des conteneurs tombés en mer" :

https://tinyurl.com/43zfudhv

Le commentaire du P&I Club Standard "Causes et solutions" :

https://tinyurl.com/3unpcbyk

Conteneurs chargés à bord d'un grand navire porte-conteneurs de CMA-CGM.

Police d'assurance

"Transaction Premium Clause" (TPC)

Dans cette affaire jugée à Londres, tous les acteurs pour un futur contentieux sont en place : banques, assureurs, courtiers, négociants de produits aux opérations complexes sur le cacao qui finissent en faillite avec leurs dirigeants emprisonnés, et une police d'assurance qui se retrouve au coeur du chaos.

Il s'agissait initialement d'une "simple" police cargaison tous risques standard, mais, auquel a été ajouté la clause TPC : #3 *...to include risks which were not dependent on physical loss and damage ...*

La "*Transaction Premium Clause*" a pour effet :

"#4... *to cover certain losses suffered by the Bank arising from the default of its customers, even if there was no physical loss and damage to the cargo.*

La question était donc de savoir si l'ajout de la clause TPC imposait aussi à la police cargaison la couverture des risques crédit. 263 pages après, la réponse est oui, et le courtier est responsable !

La clause telle qu'elle a été écrite est appliquée (*the face of the words*).

L'arrêt pour lequel appel sera certainement interjeté :

https://tinyurl.com/pchm62mw

Quelques commentaires parus :

https://tinyurl.com/yxdcwa7w

https://tinyurl.com/yf2fxwg4

https://tinyurl.com/yj5tjlda

Transport en conteneur

Un casse-tête pour le transporteur maritime pour s'exonérer de sa responsabilité

Bernard Ordinès

Ancien Président de la Chambre des Transports et Vice Président Honoraire du Tribunal de Commerce de Marseille

Arbitre maritime

En quelques décennies le transport de marchandises conteneurisées a été multiplié par vingt avec pour corollaire l'augmentation du contentieux porté devant les juges de première instance et d'appel.

Si le régime de responsabilité du transporteur maritime est parfaitement codifié notamment par la Convention de Bruxelles de 1924 amendée et par la loi française qui s'en inspire fortement, la présomption de responsabilité qui peut peser sur le transporteur peut être pour ce dernier un piège dont il est difficile de sortir dès qu'il s'agit de certains évènements ou de certaines marchandises conteneurisées.

Ces textes précisent que pour des dommages non apparents, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites dans les trois jours qui suivent la livraison. Dans ces conditions le transporteur est présumé responsable des pertes et avaries constatées.

Pour s'exonérer de sa responsabilité le transporteur n'a alors pas d'autres solutions que d'apporter la preuve d'un cas exonératoire ayant un lien de causalité avec les dommages. Démontrer qu'il n'a pas fait de faute n'est pas suffisant. Sur ce point la jurisprudence est constante. La cour d'appel de Rouen précise dans une décision du 19 juin 2003 (RG : 99/02172) qu'il incombe au transporteur maritime de prouver les circonstances caractérisant le cas excepté qu'il invoque. Ce qui signifie que la responsabilité du transporteur est engagée si la cause reste indéterminée (CA Paris 29 novembre 1978 DMF p. 80). Ces cas exonératoires sont au nombre de dix-sept pour la Convention de Bruxelles et de neuf pour la loi française.

Les premiers cas retenus sont des évènements extérieurs non imputables au transporteur. Ce sont principalement des cas de force majeure pour lesquels la preuve est indépendante de la marchandise et des moyens mis en œuvre pour la transporter. C'est le cas des faits de guerre ou d'émeutes, du fait du prince, d'une mise en quarantaine, mais également celui des périls de mer.

Par contre dès que les prestations et les opérations du transport sont mises en cause, rapporter la preuve d'un cas exonératoire peut s'avérer difficile voire impossible. C'est le cas du vice propre de la marchandise, de la faute du chargeur ou du défaut d'emballage. Dans les faits, le transporteur a reçu un conteneur scellé dans lequel est chargée une marchandise dont il ignore l'état initial, mais également les conditions dans lesquelles elle a été chargée (bien souvent la marchandise a été déchargée du conteneur au moment de la livraison rendant difficile la reconstitution du chargement).

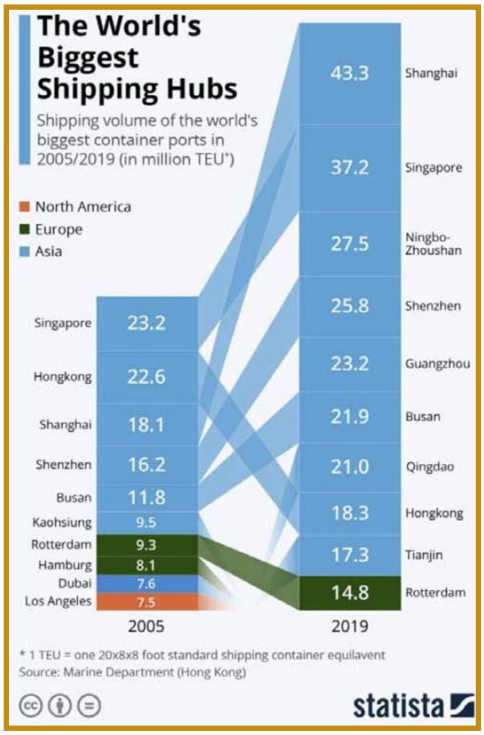
L'illustration de cette difficulté à démontrer un cas exonératoire est particulièrement évidente dans le cas du transport de marchandises fragiles ou périssables. Comment démontrer la faute du chargeur ou le vice propre de la marchandise quand un chargement de café ou de riz arrive moisi après trois semaines de voyage, ou, quand une cargaison de mangues ou d'avocats arrive en état de maturité avancée quinze jours après le départ. Comment savoir à quel moment de son cycle de développement le fruit a été cueilli ? Comment a-t-il été transporté ? Combien de temps a-t-il été stocké avant d'être mis dans le conteneur ? Démontrer la faute du chargeur ou le vice propre de la marchandise dans ces cas relève généralement du défi.

Pourtant la jurisprudence maintient ses exigences à l'égard du transporteur maritime allant même jusqu'à suggérer que, pour se garantir, le transporteur devrait prendre des réserves au moment de la prise en charge du conteneur. En effet certaines décisions précisent que le transporteur, spécialiste de transport de fruits, qui ne formule aucune réserve sur la qualité de la marchandise, et ne procède pas aux contrôles élémentaires, ne peut s'exonérer de sa responsabilité, alors même qu'il a respecté les instructions de voyage (CA Paris 11 avr. 2012 n° RG 09/28885). On propose là des solutions irréalistes en décalage avec les volumes traités, et avec la réalité de la manutention et du transport des conteneurs.

A juste titre, avec le même raisonnement et la même rigueur, la présomption de responsabilité du transporteur s'applique sur les manquants constatés à la livraison. La solution dans ce cas est binaire : le conteneur a-t-il ou n'a-t-il pas été ouvert pendant le voyage ? Mais comment démontrer un cas exonératoire quand le conteneur n'a pas été ouvert et que l'on constate des manquants à l'arrivée ? Sur ce dernier point la jurisprudence n'aide pas non plus le transporteur puisque certaines décisions ont admis que l'intégrité du plomb constaté à destination n'était pas une garantie absolue d'inviolabilité. En d'autres termes les manquants constatés à destination peuvent être à la charge du transporteur alors que le conteneur plombé a le même sceau au départ et à l'arrivée.

Si on admet que les décisions de premières instances sont les premières pierres de la jurisprudence à venir, on peut se demander, pour faire face à l'évolution des conditions du transport maritime si, pour la marchandise conteneurisée, les textes sont toujours adaptés à certains types de dommages.

Suite et fin de l'article page 6.



L'évolution (2005 / 2019) des plus grands hubs maritimes du monde en millions de TEUs.

"Un bon croquis vaut mieux qu'un long discours" Napoléon Bonaparte.

Les abordages en mer

La Cour suprême anglaise a fourni des éclaircissements sur la manière d'interpréter le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM en français, COLREGS en anglais). Cette décision clarifie les règles de traversée s'appliquant lorsque des navires se déplacent à proximité de l'entrée d'un chenal étroit.

Le rapport du "BEAMer" anglais avec photos et captures très parlantes :
https://tinyurl.com/y9pmezp3
Le jugement :
https://tinyurl.com/u5kt43f9
Le commentaire du P&I club :
https://tinyurl.com/y8y87w9j

Le Bulk Carrier "HL GREEN" construit en 2020 et propulsé au GNL. Longueur : 292 m. Largeur : 45 m. 179 649 DWT.

Les deux réservoirs apparaissant sur l'image à l'arrière du navire sont les "soutes" de GNL.

Suite et fin de l'article "Transport en conteneur" de la page 5..

Dans ces cas où la preuve devient impossible à faire, ne peut-on pas prendre en compte l'absence de faute pour exonérer le transporteur de sa responsabilité au lieu de se limiter à la seule preuve d'un cas exonératoire ?

Quand toutes les conditions sont réunies pour démontrer que la marchandise a été transportée dans les conditions exigées et qu'elle n'a pu subir l'action d'aucun élément exogène, pourquoi ne pas admettre que le transporteur n'a commis aucune faute et écarter la présomption de responsabilité ?

Que ce soit à l'avantage ou au détriment du transporteur maritime il appartient au juge de faire en sorte que le droit ne soit pas en décalage avec les réalités et les évolutions du transport. Le développement du transport maritime et celui de l'utilisation massive du conteneur ne s'étant développés qu'après l'entrée en application des textes d'origine, la jurisprudence a déjà fait évoluer certaines notions : c'est le cas des périls de mer. Parmi ces périls, et s'agissant du mauvais temps, les tribunaux ont pris en compte la taille des navires porte-conteneurs qui sont construits aujourd'hui (plus de 24 000 EVP), ainsi que les moyens techniques mis à leur disposition, pour réduire ce cas excepté aux seules conditions vraiment exceptionnelles.

C'est également le cas de la faute nautique qui alimente depuis des années les débats. En effet, admettre que le transporteur maritime ne soit pas responsable des fautes nautiques de son capitaine, ou de celles de ses préposés, est un principe que les tribunaux ont du mal à admettre. Vestige du passé, ce cas excepté est de plus en plus remis en question par les tribunaux qui, par tous les moyens, ont tendance à en neutraliser les effets.

Rapports du BEAmer

François-Xavier Rubin de Cervens

Directeur BEAmer

Le BEAmer a pour mission première de réaliser les enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer. Il 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. En complément des rapports écrits détaillés, le BEAmer a créé une chaîne youtube présentant des animations à titre pédagogiques avec les éléments principaux d'enquêtes sélectionnées pour leurs enseignements. La chaîne BEAmer :
https://tinyurl.com/hwsf7u9s

Plaisance

Rapport d'enquête "Minx" / "Vision"

Ce rapport sur la collision entre deux yachts professionnels a été publié par le MAIB (*Marine Investigation Branch*), nos homologues britanniques, et établi en coopération avec le BEAmer.
Dans la soirée du 25 mai 2019, le yacht à moteur "Vision", immatriculé à Gibraltar, a heurté à grande vitesse le yacht à moteur "Minx", immatriculé au Royaume-Uni, qui était mouillé à proximité de l'île Sainte-Marguerite, près de Cannes. Lors de la collision, un membre d'équipage du "Minx" qui se trouvait sur l'avant, heurté par l'étrave du "Vision", a perdu la vie.
Le propriétaire du Vision, présent à bord, a demandé au skipper de passer à proximité du "Minx", manœuvre destinée à dire au revoir aux passagers du "Minx" avec lesquels il avait passé l'après-midi. Lors de cette manœuvre effectuée à vive allure, le skipper du "Vision" a sous-estimé le risque associé à une tentative de passage rapide, en pleine accélération, à proximité du "Minx", et une perte de contrôle de la trajectoire a conduit à la collision.
Le rapport en tire un certain nombre d'enseignements. Il est rappelé que dans l'exploitation, la priorité du capitaine doit toujours aller en premier à la sécurité de l'équipage, des passagers et du navire.
Le système de propulsion de surface (hélices semi-immergées) du "Vision" est d'un maniement spécifique et la manœuvre a été effectuée avec une marge de sécurité insuffisante, sans permettre la moindre erreur, ou une éventuelle avarie.
Le skipper de "Vision" aurait consommé du cannabis, selon les premières analyses judiciaires, ce qui a probablement altéré son jugement.
L'accident s'est produit dans une zone de mouillage où la vitesse est limitée à 5 nœuds, applicable à tous les navires pour éviter les accidents, cependant, le "Vision" naviguait à plus de six fois cette limite.
Le rapport est disponible en version anglaise, la version française sera disponible prochainement. Le rapport d'enquête en version anglaise est téléchargeable sur le site du MAIB et du BEAmer : https://tinyurl.com/bdxy6vwa.

Fluvio-maritime

Rapport d'enquête "Aramis"

Le samedi 28 septembre 2019, le navire fluvio-maritime "Aramis", battant pavillon lituanien remonte le Rhône, sur ballast, en provenance de Naples et à destination de Villefranche-sur-Saône (69) où il va effectuer un chargement de bois.
Le conducteur fluvial a embarqué à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 27 septembre en début d'après-midi, où il prend la conduite du navire. ***Suite de l'article page 7.***

Jurisprudence
(Jurisprudence Putrabali)

Une sentence arbitrale rendue, puis annulée à l'étranger, dans un arbitrage de nature interne peut être "exequaturée" en France.

L'arrêt de la Cour de cassation :
https://tinyurl.com/y38b5dp3
Le commentaire du "Journal du droit international - Clunet" :
https://tinyurl.com/y2btwrp6

Oldendorff Carriers, l'une des principales compagnies de transport de vrac sec au monde, avec plus de 100 navires en propriété et une moyenne de 700 en affrètement, a annoncé qu'elle participerait à un projet de développement commun (prévu s'achever en 2022) pour concevoir et tester la technologie de propulsion assistée par le vent pour ses vraquiers.

"Compétence compétence"

Priorité de l'arbitre saisi en premier lieu sur la juridiction saisie.

Cour de cassation Arrêt n°230 du 17 mars 2021 (20-14.360).

L'arrêt : https://tinyurl.com/p9m28ukc

Le commentaire :

https://tinyurl.com/35ktzex9

Suite et fin de l'article "Bea Mer".

Après une halte une partie de la nuit, amarré sur un duc d'Albe près d'Avignon, le navire appareille samedi 28 septembre vers 4h et poursuit sa montée. Vers 9h10, l'Aramis s'apprête à passer sous le pont routier de la RN7.

Le navire heurte alors le tablier du pont routier avec sa timonerie dont le haut s'arrache et tombe dans le canal. Puis il vient heurter, avec le gaillard d'avant sur bâbord, la pile en rive droite du pont ferroviaire situé 200 m plus loin. L'équipage parvient à immobiliser le navire 700 m après le pont. Le conducteur fluvial et le capitaine du navire ont été légèrement blessés.

Le rapport aborde en particulier le rôle du conducteur fluvial, ou pilote fluvial, dont le statut est bien différent de celui du pilote maritime, avec un cadre juridique bien moins strict. Si le pilote maritime "ne démonte pas le capitaine", c'est tout à fait différent dans le domaine fluvial. Tout navire doit recourir aux services d'un pilote maritime pour le pilotage aux abords d'un port maritime. Lorsqu'il passe en zone fluviale, il doit recourir à un marinier, titulaire d'un"permis de conduire fluvial" dès lors que le navire ne dispose pas dans son équipage (qui est "maritime") de personne ayant ces qualifications. Ce marinier est en général appelé dans cette situation "pilote fluvial" ou "pilote de rivière".

Il n'existe pas de licence ou d'agrément correspondants, comme c'est le cas pour le pilote maritime. Il est à la barre, il décide de la vitesse à adopter, il contacte les éclusiers, il actionne lui-même le vérin de la timonerie. Il se tient informé des conditions de navigation sur le fleuve, il prend en compte les avis à la batellerie. Un officier du bord (capitaine ou second qui se relaient par prise de quart) est aussi présent à la timonerie. S'agissant des pratiques relatives aux navires fluvio-maritimes sur le bassin Rhône Saône, le conducteur fluvial prend en charge entièrement la conduite, il est seul aux commandes et seul à prendre les décisions. L'officier du bord peut intervenir en cas de problème ou, par exemple, pour expliquer une commande particulière ou rarement utilisée.

Différentes hypothèses ont été analysées pour expliquer le heurt du toit de la timonerie contre le tablier du pont de la RN7.

Comme beaucoup de navires similaires, l'Aramis dispose d'une timonerie qui peut être montée pour avoir une bonne visibilité, ou être abaissée pour réduire le tirant d'air du navire, et franchir les ponts. L'Aramis, avec sa timonerie abaissée, était passé sans encombre sous les ponts précédents d'une hauteur libre équivalente.

L'hypothèse d'une augmentation subite du niveau d'eau dans le canal, liée à l'exploitation hydro-électrique ou celle d'un déballastage conséquent sur le navire augmentant le tirant d'air ont été écartées. Il n'a pas été, non plus, retenu d'élément matériel défectueux comme cause de l'accident, lequel résulte donc probablement de l'oubli par le conducteur d'abaisser la timonerie.

Plusieurs facteurs ont pu contribuer à un défaut d'attention lors de la conduite du navire et d'autres n'ont pas permis d'y pallier.

Le conducteur a porté l'entière responsabilité de la navigation sur le fleuve depuis sa prise de conduite à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les quelques heures de repos durant la nuit, à proximité d'Avignon, ne lui ont peut-être pas permis d'échapper à une atténuation momentanée de sa vigilance.

Les dimensions du navire, proches des limites de la voie de navigation, rendent cruciale la connaissance en continu des valeurs de tirant d'eau et tirant d'air. Il n'y a pas notamment d'indication claire à bord du niveau auquel se trouve la timonerie.

Une amélioration de l'information concernant les hauteurs libres sous les ouvrages permettrait également de mieux attirer l'attention du conducteur. Ces améliorations sur la visibilité des dangers favoriseraient l'implication de l'équipage maritime dans la sécurité de la navigation sur le fleuve.

Un des enseignements porte sur la relation entre le pilote fluvial et l'armateur. En effet, la mise en place d'un contrat type entre l'armateur, l'affréteur et le conducteur fluvial permettant de préciser le service attendu à bord par ce dernier, avec l'identification des devoirs réciproques et du partage des rôles du capitaine et du conducteur, est à encourager.

Le rapport est disponible sur le site du BEAmer : https://tinyurl.com/jzrfcysh.

BIMCO - Nouveaux contrats, nouvelles clauses

TOWCON est un accord de remorquage en mer sur une base forfaitaire : https://tinyurl.com/pzrhzw74

TOWHIRE est un contrat de remorquage maritime sur la base d'une location journalière : https://tinyurl.com/8d3dawk

BARGEHIRE est un contrat d'affrètement coque-nue spécialement conçu pour les barges de mer sans équipage et non automotrices :
https://tinyurl.com/su9r3naw

ASVTIME est la nouvelle charte-partie à temps pour les navires support principalement pour l'industrie offshore :
https://tinyurl.com/ysjjp45b

Just in time clause : destinée à être utilisée dans les chartes-parties de voyage qui permet aux affréteurs de demander aux armateurs d'optimiser la vitesse du navire pour qu'il arrive à destination à une heure convenue. On peut prédire de nombreuses possibilités de contentieux. La clause et le commentaire : https://tinyurl.com/rrc4s58z

Sanctions clause : pour les parties à l'affrètement à temps de navires porte-conteneurs. Les régimes de sanctions internationales sont en constante évolution. Une violation des restrictions liées aux sanctions peut avoir de graves conséquences. La clause proposée par Bimco veut permettre de gérer, répartir et atténuer les risques de sanctions tout en restant conforme aux différents régimes de sanctions.
La clause et le commentaire : https://tinyurl.com/4t4atkkp

AIS Abuse clause : Bimco travaille à l'élaboration d'une clause de charte-partie contre les abus de coupure du système d'identification automatique (AIS) que tous les navires sont tenus d'avoir à bord en vertu de la convention SOLAS : https://tinyurl.com/5nv3dyk7

Force majeure clause : Une clause, qui correspond à la doctrine française des 3 causes cumulatives (événement imprévisible, irrésistible et extérieur), est également à l'étude : https://tinyurl.com/ydcxf5u9

Le transporteur de voitures "Polaris Leader" de l'armement NYK.

Vidéo chargement et saisissage des véhicules dans ce "parking flottant":

https://youtu.be/fjkqwZF6OJU

Connaissements & Avaries communes

La Haute Cour anglaise a récemment confirmé que les détenteurs de connaissements (*Bill of Ladings*) étaient responsables en avaries communes (*General average*) malgré les termes de la charte-partie attribuant à l'affréteur la responsabilité de payer des primes supplémentaires pour les risques de guerre et l'assurance contre les enlèvements et les rançons.

L'arrêt : https://tinyurl.com/3a29my25

Le commentaire du cabinet HFW (représentant les demandeurs) :
https://tinyurl.com/ytb6xvx3

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

la Gazette de la Chambre

Contacter le Secrétariat de la Chambre :

contact@arbitrage-maritime.org

Affrètement et arrestation

L'affrètement se poursuit-il si le navire est en état d'arrestation ?

Affaire compliquée avec une chaîne de Chartes-parties jugée par la Haute Cour de justice britannique :

L'arrêt : https://tinyurl.com/9hz35m84

Le commentaire :

https://tinyurl.com/3x9whw5r

Nouvelles lois et règlements

2021 marque le début d'une nouvelle ère cybernétique pour le secteur du transport maritime avec l'introduction de l'obligation de prendre en compte les cyberisques dans le système de gestion de la sécurité d'un navire.
Le P&I club Gard liste les principales réglementations internationales et changements réglementaires qui entrent en vigueur en 2021:

https://tinyurl.com/nccnypc4

Quelques sentences récentes

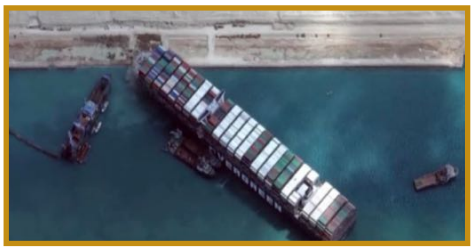
Sentence 1251 : Navire - Construction - Grande plaisance - événement de mer après trois ans et demi de navigation - perte en mer du safran et d'une partie de l'appareil à gouverner - Responsabilité du constructeur pour vice caché - Preuves non rapportées.
Après plus de trois années de navigation, un voilier de 23 mètres de longueur a subi un événement de mer au cours duquel a été perdu le safran bâbord, avec les éléments de l'appareil à gouverner associés, entraînant une importante voie d'eau qui a pu être étanchée grâce à l'intervention d'autorités maritimes locales. Après deux expertises, la responsabilité du constructeur est recherchée sur le fondement de la garantie des vices cachés provenant d'un montage de l'appareil à gouverner (art. L. 5113-4 du code des transports). Faute de preuve positive de l'existence de tels vices, le Tribunal a rejeté l'action du propriétaire, l'origine de l'avarie demeurant incertaine et indéterminée.

Sentence 1252 : Affrètement - Fréteur - Navire retardé au départ en raison de la remise tardive de certificats phytosanitaires - Effets - Responsabilité de l'affréteur - Société créancière de l'affréteur - Saisie du navire - Saisie injustifiée - Responsabilités partagées.
Selon une charte-partie au voyage, un navire est affrété pour un transport de blé de Russie en Guinée. En Russie, une fois le chargement terminé, le navire doit attendre 6 jours avant que les certificats phytosanitaires relatifs à la marchandise soient délivrés. La responsabilité de l'immobilisation consécutive du navire est imputée à l'affréteur, en charge de tous les documents relatifs à la marchandise, et l'immobilisation est indemnisée sur la base d'un montant équivalent aux surestaries.
A son arrivée en Guinée une société tierce se prétendant créancière de l'affréteur demande au Tribunal local la saisie du navire. Contre toute attente, la saisie est autorisée et le navire immobilisé pendant près de 16 jours. Le tribunal arbitral décide que si la saisie irrégulière n'est pas en elle-même une source de responsabilité pour l'une ou l'autre des parties, la gestion de la crise consécutive pouvait l'être et ce, sur un fondement extra contractuel, le litige entre les parties sortant du cadre contractuel. Les arbitres ont alors considéré que la situation très particulière et inédite, à leur connaissance, imposait une nécessaire collaboration entre les parties qui, par leur qualité de professionnels des opérations maritimes, connaissaient le coût d'immobilisation d'un navire et se devaient de contribuer à les réduire. D'un côté, l'armateur, ne pouvait renvoyer la responsabilité de la saisie à l'affréteur ni attendre, comme il l'a fait, pour demander la mainlevée de la saisie. Quant à l'affréteur, en refusant d'accorder une contre-garantie, il ne facilitait pas la résolution du conflit. D'où une responsabilité partagée des parties.

1253 : 2nd degré - Affrètement au voyage - Charte-partie Synacomex - Ports de déchargement non mentionnés dans la charte-partie - Garantie de l'affréteur sur une limite de tirant d'eau au(x) port(s) de déchargement - Port sûr (non).
Dans une charte-partie Synacomex, un affréteur s'engage à ce que le tirant d'eau (admissible au port de déchargement (en Algérie) ne soit pas inférieur à 9,75 m. Peu après le chargement, le capitaine du navire adresse à l'affréteur sa prévision de tirant d'eau à l'arrivée présentant une marge de sécurité de près d'un pied par rapport à la limite garantie par l'affréteur. Cependant, le même jour, l'affréteur annonce son intention de désigner un port où le tirant d'eau limite admissible n'est que de 9,30 m, et demande à l'armateur si le capitaine peut ajuster en conséquence le tirant d'eau du navire à l'arrivée, soit 0,45 m en dessous de la limite prescrite dans la charte-partie. L'armateur objecte que son navire ne pouvait réduire son tirant d'au qu'à 9,48 m. Deux jours plus tard, l'affréteur confirme formellement ce port algérien comme seul port de déchargement, et lorsque le navire se présente sur rade, l'armateur refuse d'entrer. S'ensuivent plusieurs jours d'échanges, l'affréteur faisant observer, sur la foi des informations nautiques officielles, que le navire peut entrer. Les autorités portuaires finissent par révéler qu'une marge de sécurité de 0,30 m sur les tirants d'eau officiels permet l'entrée du navire, alors même que le nouveau tirant d'eau réel admissible est inférieur de 5 cm à celui garanti par l'affréteur. Le capitaine envoie *sa notice of readiness*, le navire accoste et la cargaison est livrée sans aucun dommage. L'armateur demande alors une indemnisation pour les jours d'attente, source, pour lui, d'un préjudice. Le tribunal arbitral accorde cette indemnisation, après avoir relevé la violation par l'affréteur des engagements pris dans la charte. Le tribunal décide d'appliquer au retard du navire, ainsi qu'au combustible consommé par le navire, le taux des surestaries prévu dans la charte-partie.

Sentence 1254 : Contrat international d'engagement maritime sur un yacht - Non-paiement des salaires - Procédure d'urgence (oui) - Compétence de la CAMP (oui) - Rupture unilatérale du contrat de travail (oui) - Remboursement de frais et paiement de salaires.
Sept marins, après avoir été recrutés durant un été par une société étrangère, afin de former l'équipage d'un navire de grande plaisance, quittent le bord à la fin de la saison, leurs salaires n'ayant pas été payés. Saisie sur le fondement de la clause d'arbitrage stipulée dans les contrats des marins et invoquée par eux-mêmes, la CAMP, après avoir reconnu sa compétence, décide que les marins bénéficient d'un contrat à durée indéterminée et que la date à retenir quant à la rupture de leur contrat est le jour où ils ont définitivement quitté le bord.
Le tribunal arbitral régularise les paiements des salaires dus aux marins dans les proportions sollicitées et accorde des dommages et intérêts à chaque marin ayant apporté la preuve de son emploi à bord, que ce soit pour rupture abusive de contrat de travail, non-paiement des salaires, ou défaut d'affiliation à un régime de sécurité sociale.
Le tribunal reconnaît enfin l'existence d'une confusion d'intérêts et d'activité entre la société employeuse et son gérant : ce dernier est plus précisément considéré comme co-employeur, et se trouve ainsi condamné solidairement avec la société.

Le “Ever Given” dans le Canal fin mars 2021



Le centre d’entraînement de Port Revel prépare les marins du monde entier à toutes les situations, à bord de modèles réduits à l’échelle 1/25e sur un plan d’eau de 5 hectares.

Le Canal de Suez y est, entre autres, reproduit et la mise en situation très réelle !

Voir page 33 ci-dessous, l’échouement du porte-conteneurs dans le Canal => A l’entraînement la méthode est plus simple et plus rapide pour s'en sortir !

https://tinyurl.com/3jywcs5k

Navires sans équipage

L’Académie de Marine a récemment publié un dossier *Vers des navires et aéronefs sans équipage ? Jusqu’où la machine peut-elle remplacer l’homme ?*

https://tinyurl.com/5ef6csh9

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33 (0)1 42 96 40 41

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web :

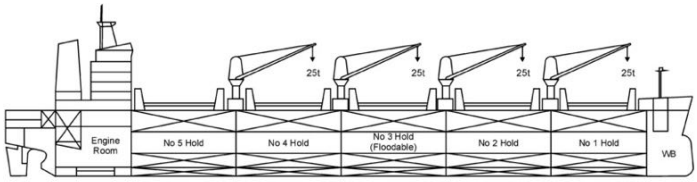
http://www.arbitrage-maritime.org

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.

WEB MARITIME

Guide pour l’exploitation des navires vraquiers



L'exploitation des navires vraquiers comporte de nombreux risques.

La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) traite de divers aspects de la sécurité maritime et contient, au chapitre VI, les dispositions obligatoires régissant le transport des cargaisons solides en vrac.

Ces dispositions sont étendues dans le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC).

La première source de référence pour le transport de marchandises en vrac doit donc être le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (IMSBC), publié par l'OMI.

https://tinyurl.com/y5xsbhrc

Il convient de noter que le code IMSBC ne couvre pas le transport de céréales en vrac.

Les exigences spécifiques pour le transport des céréales sont couvertes par le Code international pour la sécurité du transport des céréales en vrac (Code international des céréales, 1991).

https://tinyurl.com/y3zn6837

Les principaux dangers associés à l'expédition de cargaisons solides en vrac sont ceux liés aux dommages structurels dus à une mauvaise répartition de la cargaison, à la perte ou à la réduction de la stabilité au cours d'un voyage, et aux réactions chimiques des cargaisons.

Nous parcourons dans notre rubrique un site réalisé il y a une dizaine d’années par un professionnel, le Capt. Sohrab h.m.k. Haider.

Son guide, qui reste d’actualité, est une référence rapide pour la communauté maritime internationale. Il contient des conseils et des informations sur le chargement et le déchargement des vraquiers modernes afin de rester dans les limites spécifiées par la société de classification.

Les liens des bas de pages complètent les différents chapitres traités.

◉ Chargement en vrac de charbon, minerai de fer, autres minerais, céréales, ciment, et copeaux de bois :

http://bulkcarrierguide.com/cargo.html

◉ Planification et contrôle des opérations de chargement et de déchargement des cargaisons pour les vraquiers :

http://bulkcarrierguide.com/cargo-planning.html

◉ Soins à apporter aux diverses marchandises :

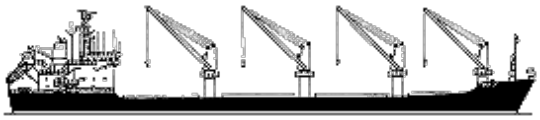
http://bulkcarrierguide.com/sea-passage.html

◉ Anticipation des dommages aux navires. Mesures et contre-mesures :

http://bulkcarrierguide.com/sea-passage.html

◉ Exploitation des vraquiers autodéchargeants - Le système de convoyage, le concept d'écoulement libre par gravité et la terminologie SUL :

http://bulkcarrierguide.com/self-unloaders.html



CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

Gazette de la Chambre

Supplement to the Newsletter of Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Editorial committee : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editor : Philippe Delebecque

3 issues per year (January - April - September) Issue 55 - Spring 2021

"Actori incumbit probatio"

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

Award 1251: Ship building - Offshore cruising - Accident at sea after three and a half years' navigation - loss at sea of the rudder blade and part of the steering gear - Yachtbuilder's liability for hidden defect - Evidence not provided.

After more than three years' navigation, a 23-metre yacht suffered an accident at sea during which its port rudder blade was lost, along with the related steering gear parts, entailing a serious leak that was stopped up thanks to the intervention of the local maritime authorities. After two appraisals, the yachtbuilder is deemed liable in respect of its guarantee against hidden defects for fitting the steering gear (article L. 5113-4 of the transport code). For want of positive evidence of the existence of such defects, the Arbitral Tribunal dismissed the owner's claim, the cause of the damage remaining uncertain and undetermined.

Award 1252: Chartering - Charterer - Vessel delayed on departure due to the belated issuance of phytosanitary certificates - Effects - Charterer's liability - The charterer's creditor company - Seizure of the vessel - Unjustified seizure - Shared liability.

According to a voyage charter, a vessel was chartered to transport wheat from Russia to Guinea. In Russia, once loading was completed, the vessel had to wait for 6 days for the phytosanitary certificates concerning the goods to be issued. Liability for the resulting immobilization of the vessel was attributed to the charterer, in charge of all goods-related documents, and the immobilization was indemnified on the basis of an amount equivalent to the demurrage.

When it arrived in Guinea a third-party company claiming to be the charter's creditor asked the local Court to seize the vessel. Contrary to all expectations, the seizure was approved and the vessel was immobilized for nearly 16 days. The Arbitral Tribunal decided that while the unlawful seizure was not in itself grounds for apportioning liability to either party, liability could validly be apportioned for the handling of the ensuing crisis on non-contractual grounds, as the dispute between the parties was outside the scope of the contractual framework. The arbitrators considered that the highly particular and unprecedented situation to their knowledge required the parties to collaborate, because in their capacity as professionals of maritime operations they knew the costs of immobilizing a vessel and were duty bound to help reduce them. On the one hand, the shipowner could not put the liability back for the seizure on the charterer nor wait, as it did, to apply for the lifting of the seizure. And by refusing to grant a cross-guarantee, the charterer did not facilitate resolution of the dispute. Hence the shared liability of the parties.

1253: 2nd degree - Voyage charter party - Synacomex charter party- Ports of unloading not mentioned in the charter party - Charterer's guarantee on a draught of water limit at the port(s) of unloading - (non) safe port.

In a Synacomex charter party, a charterer undertook to ensure that the permissible draught of water at the port of unloading (in Algeria) was at least 9.75 metres. Soon after loading, the vessel's captain sent the charterer his draught of water forecast on arrival, with a safety margin of nearly one foot with regard to the limit guaranteed by the charterer. However, on the same day the charterer announced its intention of naming a port where the permissible draught of water limit is only 9.30 metres, and asked the shipowner if the captain could adjust the vessel's draught of water accordingly on arrival, namely 0.45 metres below the limit stated in the charter party. The shipowner responded that its vessel could only reduce its draught of water to 9.48 metres. Two days later, the charterer officially confirmed this Algerian port as the only port of unloading, and when the vessel arrived at the harbour, the shipowner refused to enter. Several days of talks ensued, the charterer pointing out that the vessel could enter on the strength of official nautical data. The port authorities finally revealed that a safety margin of 0.30 m on official draughts allowed the vessel to enter, even though the new permissible draught of water was 5 cm lower than the one guaranteed by the charterer. The captain sent his notice of readiness, the vessel berthed and the cargo was delivered without any damage. The shipowner then claimed compensation for the losses incurred during the days spent waiting. The arbitral tribunal granted this compensation after noting the charterer's breach of commitments made in the charter. The tribunal decided to apply the rate of demurrage specified in the charter party for the vessel's delay and the fuel used by the vessel.

Award 1254: International articles of agreement on a yacht - Non-payment of wages - Expeditious procedure (yes) - Competence of the CAMP (yes) - Unilateral breach of the employment contract (yes) - Reimbursement of costs and payment of wages.

After having been hired by a foreign company for one summer as the crew of a large yacht, seven sailors left the yacht at the end of the season without receiving their wages. The maritime arbitration court of Paris (CAMP), after recognizing its jurisdiction and ruling on the grounds of the arbitration clause stipulated in the sailors' contracts and invoked by the latter, decided that the sailors had a permanent employment contract and that the date of the breach of their contract was the day on which they finally left the yacht.

The arbitral tribunal regularized payments of the wages owing to the sailors in the requested proportions and awarded damages to each sailors who provided evidence of their employment on board whether wrongful breach of their employment contract, non-payment of wages, or failure to register them with a social security system.

Lastly, the tribunal recognized the existence of a confusion of interests and activity between the employing company and its manager: the latter was more specifically considered as a joint employer, and was therefore sentenced jointly and severally with the company.