

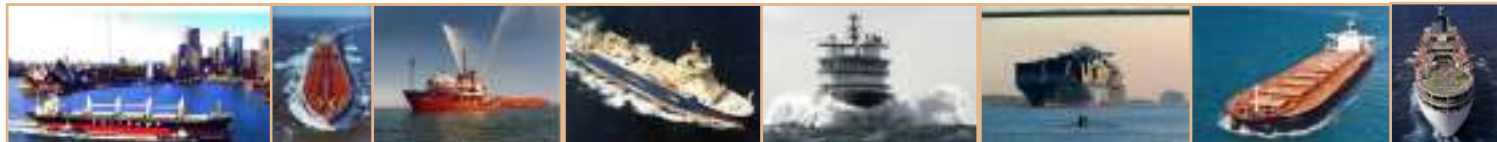
# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin



“Patere legem quam ipse fecisti”

## Résumés de quelques unes des interventions présentées par les arbitres de la Chambre au cours d'ICMA XVII à Hambourg

Philippe Delebecque - Jean Patrick Marq - Martine Rémond-Gouilloud

Arbitres maritimes

### 1/ Philippe Delebecque : A propos du contrat d'agent maritime

Le contentieux arbitral maritime ne cesse de se diversifier et de s'ouvrir sur des questions inédites. Ainsi en est-il en matière d'agence maritime. Au-delà du problème de la détermination de la loi applicable, problème plus théorique que pratique (faut-il s'en tenir au règlement Rome 1 et à ses règles de conflit souples et appropriées ou faut-il raisonner sur le fondement de la Convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux contrats d'intermédiaires ?), la question de l'indemnisation de l'agent en cas de cessation des relations contractuelles nouées avec l'armateur est devenue une source de litiges récurrents.

On sait que le règlement communautaire 86/536 s'est efforcé d'assurer la protection des agents commerciaux, par une indemnisation quasi systématique (sous réserve de la faute grave), précisément lorsque le contrat qui les lie à leur mandant n'est pas renouvelé ou encore est résilié avant son échéance. On sait aussi que ce règlement n'a pas été transposé dans la législation des Etats membres de l'UE d'une manière uniforme, puisque si le droit français ou encore le droit allemand ont cherché à valoriser ce règlement en étendant son application non seulement aux agents chargés de la distribution de produits, mais aussi aux agents commercialisant des services, le droit anglais s'est contenté d'une transposition a minima. Dans ces conditions, alors qu'en droit français, un agent maritime est un agent commercial protégé par la loi (dans la mesure où il n'agit pas comme simple consignataire, mais, comme c'est aujourd'hui très fréquent, prend bien « du fret » pour le compte de son armateur), tel n'est pas le cas en droit anglais : l'agent commercial protégé par la loi anglaise est uniquement celui qui distribue des produits et non celui qui commercialise un service, comme peut l'être le transport maritime de marchandises ou de passagers. D'où des conflits de lois intéressants à dénouer pour les arbitres. D'où aussi, lorsque la loi française est applicable au contrat d'agence maritime, la question de savoir s'il faut traiter cette loi comme une loi de police, d'application immédiate, comme incite à le faire la CJCE elle-même (cf. arrêt « Ingmar » du 9 nov. 2000) ou, à tout le moins, s'il faut faire prévaloir cette loi sur les clauses contractuelles qui peuvent y déroger et qui, de fait, y dérogent largement en se contentant de dire qu'en cas de cessation des relations contractuelles, l'indemnisation de l'agent est déjà assurée en l'état des larges commissions dont il a pu bénéficier. Dans la mesure où les contrats en cause sont internationaux, il est permis de se demander si le droit positif doit être appliqué dans toute sa rigueur ou si l'on ne peut pas découvrir une règle matérielle de droit international qui validerait les clauses d'exonération favorables aux armateurs. C'est tout le débat auquel sont confrontés les arbitres et, à ce jour, les premières sentences de la Chambre arbitrale maritime de Paris, tout en montrant une certaine inclination en faveur des agents, n'ont pas tranché clairement la question.

Le contrat d'agence maritime soulève d'autres difficultés qui ont trait à la responsabilité de l'agent à l'égard des intérêts cargaison eux-mêmes. Une importante décision de la Cour suprême espagnole (« Inezgane ») est en ce sens : il faut dire qu'en l'occurrence les textes – anciens, mais encore de droit positif, en attendant les réformes prochaines – assimilent l'agent à l'armateur lui-même. Lorsque les Règles de Rotterdam entreront en vigueur, la même question se posera, compte tenu de la définition – large – retenue de la « partie exécutante maritime », partie soumise au même statut que le transporteur contractuel. En prenant réception ou en assurant la livraison des marchandises pour le compte de l'armateur, l'agent ne participe-t-il pas à l'exécution du contrat ? Mais, puisqu'il s'agit avant tout d'un mandataire, cette qualité pourrait primer et le faire échapper aux rigueurs cette fois du droit des transports.

### 2/ Jean Patrick Marq : La problématique posée aux arbitres par les risques de piraterie, détournement, terrorisme et risques de guerre, coûts et indemnisation

Avec les récentes attaques de navires principalement au large de la Somalie, de nombreux articles ont fait référence aux notions de Piraterie, Corsaire, Terrorisme, Détournement sans trop s'étendre sur leur signification et leur portée juridique. Si certaines ont été clairement définies en droit comme la piraterie (convention de 1982 de Montego Bay.) d'autres comme le concept de corsaire ou celui de terrorisme présentent de nombreuses ambiguïtés. Loin des côtes, la devise du Nautilus, chère à Jules Verne « Mobilis in Mobile » prend tout son sens et démontre qu'en mer la réalité est fort différente.

Cette réalité pouvant compliquer la tâche des arbitres maritimes, l'objet de cette contribution était de tenter d'identifier les éléments clés pouvant aider les arbitres dans leur travail.

Historiquement et économiquement, ces risques ont toujours existé. Sans eux, aurait-on pu même imaginer l'idée d'assurance qui répondait au remplacement du principe de prêt à la grosse aventure formulé par le droit Romain ?

Il est clairement apparu que le navire, l'équipage et les passagers à bord, la marchandise présentaient directement des faiblesses par rapport à ces risques tandis qu'indirectement l'accumulation de la valeur du contenu des conteneurs augmentait ce risque.

La contribution insistait sur la nécessité de prendre en compte le coût économique de la piraterie et demandait que l'on réfléchisse sur les liens possibles entre la piraterie et le terrorisme car ces liens ou non liens auront des conséquences sur les couvertures accordées par les assureurs.

Cette présentation a exposé des exemples de réussite dans la réduction de ces risques comme les initiatives prises dans le détroit de Malacca par les pays riverains, comme toutes les recommandations pratiques pour renforcer la sûreté à bord des navires. Ces initiatives émanent à la fois des organisations internationales (WCO, IMO, ICC, IMB), de l'Union Européenne (notamment avec l'opération Atalanta) mais aussi de différents pays (Russie, Chine, France avec le contrôle naval volontaire).

Face à ces risques, les assureurs ont proposé aux armateurs, affréteurs, propriétaires de la marchandise de nombreuses garanties concernant le risque de piraterie. Cependant, les arbitres maritimes peuvent se trouver confrontés à de grandes différences entre les clauses pratiquées par les différents marchés de l'assurance.

C'est pourquoi, la contribution a attiré l'attention sur certains points techniques importants :

- La qualification de l'acte de piraterie permet de le considérer soit comme un risque ordinaire soit comme un risque de guerre suivant les marchés.
- L'acceptation du paiement de la rançon dans le cadre de la contribution aux avaries communes prend une grande importance car la nouvelle génération de pirates ne vise plus la marchandise en elle-même mais préfère kidnapper l'équipage pour en demander une rançon. Là encore, il faudra examiner la clause applicable, de quel marché émane-t-elle.
- L'impact et le type de franchise du contrat
- Les risques de rejet sanitaire ou de retard après la libération du navire capturé.

Toutes les polices d'assurance Maritime et transports ne donnent pas les mêmes garanties face à la nouvelle mutation du risque de piraterie. Cependant, de nouveaux programmes d'assurance garantissant à la fois les risques de responsabilité, de pertes, de frais et débours découlant de ce risque et incluant des garanties kidnapping et rançon, assorties de services d'assistance, de cellule de crise sont dorénavant proposés par les assureurs.

### **3/ Martine Rémond-Gouilloud : Quel rôle pour la lettre de garantie pour absence de connaissance ?**

Sans doute la livraison en l'absence de connaissance est par principe interdite. Pourtant il est aujourd'hui admis que, une fois le navire arrivé, en l'absence de connaissance, la remise d'une lettre de garantie permet néanmoins d'obtenir livraison de la marchandise. Retards de courrier, complexité des circuits bancaires, longueurs administratives, expliquent la banalisation de cette pratique, désormais si répandue qu'elle est prévue par une clause des chartes-parties. Mais quelle en est exactement la portée ? Deux solutions opposées récemment adoptées par des sentences de la CAMP, invitent à se poser la question. Les faits dans les deux cas étaient similaires : les chartes stipulaient le droit à remise de la cargaison en l'absence de connaissance contre une lettre de garantie conforme à la rédaction prescrite par les clubs, dûment signée par l'affréteur ; mais le navire avait refusé de livrer, sur l'ordre du chargeur, resté impayé. Retards, surestaries, contentieux s'étaient ensuivis. Or dans l'un des deux cas le tribunal avait refusé toute valeur à la lettre, non destinée à régler les contentieux commerciaux entre chargeur et affréteur : lui faire produire effet ici signifierait légitimer une fraude portant atteinte aux droits des tiers. Pour les autres juges au contraire les instructions de déchargement de la lettre de garantie, stipulée sur la charte, devaient être respectées, et l'armateur se vit condamné pour les avoir ignorés.

Au vu de ces attitudes opposées retenant l'une une conception stricte du rôle de la lettre, limité aux seules conséquences du retard du connaissance, l'autre lui assignant en outre un rôle dans les litiges commerciaux entre chargeur et affréteur, plusieurs questions méritent attention. Ainsi :

- L'affréteur présentant une lettre d'indemnité dispose-t-il d'un droit à livraison absolu, indépendamment des circonstances ?
- Quel sens donner à un connaissance non disponible ?
- A quelles conditions le capitaine, se voyant présenter une lettre, peut-il et doit-il refuser de livrer ?

