

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 33 - Hiver 2013 / 2014



“Pirata est hostis humani generis”

## Après le temps des réformes, le temps des rapports

### Editorial

par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

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

Le rapport Leroy (du 23 oct. 2013) sur la compétitivité dans les transports et les services maritimes français est plus technique, plus stimulant aussi, dans la mesure où il débouche sur des propositions concrètes dont certaines ont des chances d'aboutir : unification des procédures de francisation et d'immatriculation, suppression du rôle d'équipage, élargissement du champ d'application de la loi de 1992 (qui deviendrait applicable également aux produits raffinés) et de la loi RIF, simplification de la taxe au tonnage, modernisation (relative) de droit hypothécaire, autant de mesures dont il faut se féliciter. Ce qui est dit sur la “sur-transposition” des conventions internationales ne manque pas non plus d'intérêt. Mais s'il est vrai que la France légifère trop et souvent au-delà de la mesure imposée par les conventions internationales, il ne faut pas oublier que l'on tire la société par le haut et non pas en se contentant des *minima*. Du reste, le rapport Leroy en est peut-être convaincu en plaçant pour une relance de la convention de Genève sur les conditions d'attribution du pavillon et pour une mise en application rapide de la convention de Hong Kong sur le démantèlement des navires.

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

Ndlr :

- Rapport Leroy : <http://goo.gl/Hp1eXs>
- Rapport Groupe de travail 17/09/2013 : <http://goo.gl/Hp1eXs>
- CLC : Convention & protocoles sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) :
- CLC 1969 <http://tinyurl.com/pbspl6x>
- CLC PROT 1976 : <http://tinyurl.com/pjd7nch> / ● CLC PROT 1992 : <http://tinyurl.com/pjd7nch>
- Convention FIPOLO : <http://goo.gl/UuL4XW> / ● Site FIPOLO : <http://www.iopcfunds.org/fr/>
- Convention sur la haute mer : <http://goo.gl/Nt8iWt>
- Convention de Hong-Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires : <http://goo.gl/1OBXif>
- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : <http://goo.gl/FCqQcH>