

# 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 43 - Printemps 2017



**"Res judicata pro veritate habetur"**

## Le contrat type BIMCO sur le financement des navires

Éditorial par Philippe Delebecque  
 Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Un nouveau "produit", pour reprendre la terminologie bancaire, est né le 9 janvier dernier avec le lancement du contrat type BIMCO, dénommé SHIPTERM, sur le financement des navires. Il doit être porté à l'attention de nos lecteurs, car, à notre connaissance, c'est la première fois que le BIMCO, dont on sait la place qu'il occupe dans le monde maritime, propose des clauses standards relatives à des opérations purement financières. Ce contrat type a été préparé par un Comité ad hoc composé d'armateurs, de banquiers et de juristes avec le souci de refléter ce qui se fait habituellement sur le marché londonien. Il comporte trois parties : une page de garde composée de 31 mentions ("boxes") reprenant les principales informations sur les parties et le contrat lui-même ; une déclinaison et une explication des mentions précédentes ; des annexes, enfin, où les parties sont appelées à préciser les données supplémentaires qu'elles estimeront utiles.

Ce contrat vise les relations qui peuvent s'établir entre un prêteur et un ou plusieurs emprunteurs, ce qui exclut les opérations de syndication bancaire qui devraient elles-mêmes, ultérieurement, être encadrées par un autre contrat type. L'objet du SHIPTERM porte sur le prêt d'argent consenti par un prêteur à un ou plusieurs emprunteurs ("loan", considéré au demeurant comme une convention bilatérale et non unilatérale, le droit français étant aujourd'hui exactement sur la même ligne dans la mesure où le prêt est consenti par un professionnel du crédit : Cass. 1ère civ. 7 mars 2006, Bull. civ. I, n° 138). Les autres opérations de financement plus complexes, à l'exemple du "working capital" ou encore des "revolving credit facilities", ne sont pas concernées. Le domaine du contrat type est donc bien délimité.

Le contrat BIMCO contient les principales clauses que l'on s'attend à trouver dans un contrat de prêt affecté : identification des parties et du bien financé, représentation, mise à disposition des fonds, intérêts, commission, durée, sûretés et assurances, engagements pris par les parties - "financial covenants" -, déchéances, loi applicable (librement choisie par les parties, à l'exception de la loi régissant l'hypothèque maritime dont il est dit qu'elle doit être la loi du pavillon), compétence juridictionnelle, sans prétendre à une quelconque exhaustivité. Le plus souvent, le contrat type devra être complété, amendé ou encore précisé en fonction de ce que les parties auront dit de la loi applicable ou de la juridiction compétente.

Parmi les clauses les plus marquantes, on retiendra notamment la clause 13 sur les "events of default" édictant de nombreuses déchéances du terme (spécialement en cas de procédure collective, ce que le droit français n'admet pas, cf. C. com. art. L. 622-13), la clause 10 sur les assurances que doit prendre l'emprunteur et prévoyant une délégation des indemnités au profit du prêteur, ou encore la clause 9 sur les garanties, dont une hypothèque sur le navire financé, que l'emprunteur doit fournir à son cocontractant.

L'intérêt de ce contrat type est d'offrir aux opérateurs de navires un cadre simple pour les opérations de financement usuelles, sinon de base. Le contrat BIMCO n'est qu'un contrat type, c'est-à-dire un modèle de contrat, un prêt-à-porter et non un sur-mesure. Il suffit donc aux parties de s'y référer d'un commun accord et de compléter les "boxes" pour qu'il devienne obligatoire. C'est un instrument commode permettant d'éviter de longues et inutiles discussions en vue de financer l'acquisition d'un navire neuf ou ancien. Il est bien évident que les financements plus élaborés, à l'exemple des opérations de crédit-bail, requièrent plus de précision et de détails. Aux parties elles-mêmes de convenir des clauses et stipulations qu'elles estimeront appropriées pour régir leurs relations.

On observera pour conclure cette très brève présentation que rien ne s'oppose à ce que ce nouveau contrat type contienne une clause d'arbitrage, même si la clause 31 renvoie à la "jurisdiction" sans autre précision, i.e., a priori, à une compétence étatique. L'expertise de la Chambre arbitrale maritime de Paris et de ses arbitres qui ne se réduit pas aux seules opérations d'exploitation des navires, devrait inciter les professionnels à penser à la clause CAMP.

