



Dans ce numéro de la Gazette :

L'éditorial de
François Arradon
(p.1)

Les sentences
récentes (p.2)

Arbitrage maritime
Paris/Londres -
Comparaison des
procédures (p.3)
Henry Page

Revue de presse
(p.5)

La description du
navire dans
l'affrètement à
temps (p.6)
Pierre Raymond

Sur le web :
La piraterie
maritime (p.8)

L'actualité de la
Chambre (p.9)



**« Jus est ars boni
et aequi »**



Vues sur mer : Charte-partie et connaissance Editorial par François Arradon - Président de la CAMP

La loi de 1966 a sans ambiguïté donné primauté aux clauses du contrat de transport que constitue le connaissance sur les clauses de la charte-partie lorsque la responsabilité de l'armateur est recherchée par le tiers porteur du connaissance. La jurisprudence de la Chambre arbitrale est constante en ce sens.

La situation d'un réceptionnaire d'une cargaison en vrac de 20.000 tonnes par exemple, est cependant très différente de celle d'un réceptionnaire d'un ou de quelques conteneurs livrés par une ligne régulière. Il sait par expérience professionnelle que cette cargaison a donné lieu non seulement à la signature d'un contrat d'affrètement et préalablement sans doute à un contrat de vente, ces deux documents précisant seuls les conditions de transport et les conditions de déchargement. Néanmoins, si le connaissance ne mentionne pas l'existence de la charte-partie et l'application de ses clauses, la protection du tiers doit jouer pleinement. Ici encore la jurisprudence de la Chambre est unanime.

Comme chacun sait, beaucoup de litiges soumis aux arbitres de la Chambre concernent des transports de cargaisons complètes et homogènes sous charte-partie, mais les connaissances émis à cette occasion, souvent de forme « congenbill », annoncent d'emblée qu'ils doivent être utilisés avec une charte-partie et très souvent précisent par ajout de clauses manuscrites que la clause d'arbitrage de la charte s'applique ainsi que l'ensemble de ses termes et conditions.

Les arbitres, spécialistes des relations commerciales maritimes, peuvent alors légitimement s'interroger sur l'application de tout ou partie de ces clauses lorsqu'une demande d'indemnisation est présentée par le réceptionnaire de la cargaison, ou ses assureurs subrogés en la fondant sur les connaissances. Je rappellerai en préalable que les arbitres sont libres de leurs décisions et ne sont pas ici tenus de suivre la jurisprudence des Cours d'appel ou de la Cour de cassation.

Quand le connaissance mentionne la volonté des contractants d'appliquer certaines clauses de la charte-partie sans obligatoirement reproduire l'intégralité de la clause, ne doit-on pas considérer dans ces circonstances que le réceptionnaire en professionnel averti du négoce a le devoir de prendre connaissance de ladite charte, ou tout au moins des clauses qui déterminent ses responsabilités ? N'est-il pas abusif de prétendre qu'au contraire, il peut y faire son « shopping » ne retenant que les clauses qui l'intéressent et rejetant les autres ? Ne doit-on pas s'interroger sur le point de savoir si les deux documents ne constituent pas un ensemble qu'il est nécessaire d'interpréter ?

Bien sûr, on doit fortement conseiller aux contractants, pour éviter toute contestation, d'incorporer dans les connaissances le texte intégral des clauses qu'ils entendent appliquer, mais chacun sait qu'une telle exigence se heurtera fréquemment à de grandes difficultés dans les faits, car les chargeurs craindront de compromettre la négociabilité du connaissance.

Sur un plan pratique, et pour ne prendre qu'un exemple, comment dans un transport FIO, qui a donné lieu à des manquants, ne pas tenir compte de la clause de déchargement qui spécifie que les opérations seront effectuées par les réceptionnaires à leurs frais et risques ? Comment accepter que ce réceptionnaire puisse prétendre que la livraison s'effectue à quai, voire à la réception dans ses hangars, et transférer ainsi les résultats des fautes du manutentionnaire qu'il contrôle sur l'armateur ? Dire que ce dernier pourra se retourner contre l'affrèteur peut paraître un peu court.

L'éditorial (Suite)



Donner une prééminence trop forte au connaissement et aucune considération aux références à la charte-partie pourrait de surcroît donner la tentation à des affréteurs, qui pourraient parfois être aussi les réceptionnaires par filiales interposées, ou pourraient entretenir des relations très étroites, disons « très commerciales », avec leur client, de choisir fonder leur demande sur le connaissement afin que ce dernier obtienne une indemnisation plus large.

De même, les parties contractantes et leurs assureurs subrogés peuvent apprécier médiocrement de voir un réceptionnaire ignorer la clause d'arbitrage de la charte-partie et porter sa demande devant une juridiction qui ne leur convient pas.

Le collège arbitral doit, tout spécialement en ce domaine difficile, s'attacher à la réalité des relations commerciales. Il doit, garder son pouvoir de libre appréciation et dire en fonction des circonstances précises du voyage, des usages commerciaux internationaux, de la personnalité des contractants, (à la charte-partie et au contrat de transport), et bien sûr avant tout de la rédaction des connaissements comment les termes et références qu'ils contiennent doivent être interprétés.

En bonne justice, il ne peut, à mon sens, ignorer que les parties ont clairement fait savoir au réceptionnaire l'existence de la charte-partie et de certaines de ses clauses, constater que ce dernier s'est conformé à certaines d'entre elles et donc en déduire qu'il les a acceptées.

Cette analyse pragmatique du « bloc contractuel » que constituent la charte-partie et le connaissement, selon l'expression du Professeur Philippe Delebecque, laisse de la même manière toute latitude aux arbitres pour refuser de prendre en considération toute clause ambiguë ou contradictoire de la charte-partie ou toute clause reproduite de manière insuffisamment claire sur le connaissement et assurer au tiers porteur une protection raisonnée dans le cadre du contrat d'affrètement et du contrat de transport.

Les sentences récentes

N° 1073 (snd degré) C/P "Synacomex"- Avaries et manquants

Un navire affrété à temps exécute un voyage sous c/p "Synacomex". L'action engagée par les réceptionnaires de la cargaison de riz et les assureurs subrogés à l'encontre des armateurs propriétaires du navire et du Capitaine pris en sa qualité de représentant des armateurs et/ou des affréteurs et de "tous intéressés au transport maritime" ne peut prospérer, car les assureurs ne peuvent à la fois se prévaloir d'une clause attributive de compétence figurant dans la charte-partie au voyage à laquelle le propriétaire du navire est étranger et venir aux droits des porteurs de connaissements fondés à ignorer ladite charte.

Le Capitaine a été mis hors de cause, aucune faute de caractère délictuelle ne lui étant reprochée.

N° 1074 Police d'assurance - Non-paiement des primes

Un navire à passager est assuré avec paiement de la prime en quatre quarts. L'armateur n'ayant pas respecté les

échéances, malgré différentes mises en demeure, l'assureur est en droit de résilier le contrat avant l'échéance du dernier quart, dont le paiement ne sera pas dû.

L'armateur devra néanmoins régler les primes arrivées à échéance majorées des intérêts, et l'assureur recevra une indemnité au titre de dommages et intérêts

N° 1075 C/P "Synacomex" - Inspection du navire - Défectuosités constatées

Après chargement un navire est retenu par les autorités maritimes du port pour remise en état pendant 27 jours. A son arrivée au port de déchargement, il fait face à une importante congestion portuaire. Les affréteurs ne peuvent prendre argument du retard au port de chargement pour refuser de payer le fret et les surestaries à destination.

L'armateur reste cependant responsable de ses fautes (innavigabilité à l'arrivée au port de chargement) et doit indemniser partie du préjudice subi par les affréteurs résultant du retard au port de chargement.

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre au 16, rue Daunou - 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse :

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/5resume.htm>

N° 1076 Assistance par remorqueur de haute mer

Un navire chargé de produits pétroliers tombe en avarie de propulsion à proximité de la côte par situation météorologique délicate. Sur demande du navire, un remorqueur intervient pour le conduire sous remorque à son mouillage.

La société de remorquage a droit à une indemnité d'assistance appréciée par les arbitres en fonction des conditions météorologiques, de la difficulté du remorquage (et autres critères d'évaluation de l'art.13 de la Convention de 1989), mais aussi de l'action de prévention des dommages à l'environnement et de la nécessité de compenser équitablement les frais et investissements des entreprises spécialisées dans l'assistance.

N° 1077 Conteneurs tombés à la mer ou endommagés par mauvais temps

Le transporteur est responsable de plein droit des pertes et dommages subis par la marchandise. Il peut s'exonérer de sa responsabilité par la preuve de cas exceptés (parmi lesquels les mauvais temps : événement non imputable au transporteur, la faute nautique).

Néanmoins les arbitres ayant relevé des lacunes dans la confection du plan d'arrimage des conteneurs en pontée et constaté que du matériel de saisissage était défectueux, les armateurs gardent une part de responsabilité (2/3).

Les arbitres apprécient selon leur intime conviction la

preuve de l'existence du contrat d'assurance et du paiement des indemnités par les assureurs à l'ayant droit à la marchandise.

N° 1078 (Snd degré) Fourniture de soutes à l'affrètement à temps – Action du vendeur contre l'armateur propriétaire

Le fournisseur de soutes ne bénéficie d'un privilège contre le navire que si la commande de soutes a été passée par le Capitaine ou l'agent consignataire (art.31 de la loi du 3.01.67).

N° 1079 (Snd degré) C/P "Synacomex" – Déchargement dans un port voisin

Face à une importante congestion portuaire et à la lenteur des opérations de déchargement, l'armateur qui décide unilatéralement d'appareiller et d'aller décharger le reliquat de la cargaison dans un port proche ne peut prétendre réclamer aux affrètement de lui rembourser les frais engagés. Il doit de surcroît rembourser aux assureurs subrogés les frais de ré-acheminement de la marchandise par eux exposés.

N° 1080 Contrat d'exclusivité de fourniture de personnel navigant

Un contrat de fourniture exclusive de personnel navigant n'a pas reçu d'exécution, mais la société de fourniture de personnel ne pouvant justifier d'un préjudice ne peut prétendre à indemnisation.

Arbitrage maritime Paris / Londres

Comparaison des procédures

Henry Page, Cabinet Penningtons – Avocat & Solicitor

Le but et l'origine de l'Arbitrage

Des personnes en relations commerciales décident régulièrement de prévoir dans leurs contrats une clause compromissoire. Les parties préfèrent que les différends éventuels qui les opposent soient tranchés par un ou plusieurs arbitres, experts dans le domaine concerné, par une procédure fiable, équitable, rapide, efficace et sans engendrer un coût trop élevé. Historiquement, Londres a été préféré comme lieu de procédure pour les arbitrages maritimes, et demeure de très loin la première place mondiale d'arbitrage maritime, la loi anglaise étant le plus souvent applicable. Il existe, bien sûr, d'autres centres d'arbitrage maritime internationaux comme ceux de New York, Paris et Hambourg. Le but de cet article est de comparer les procédures applicables à Paris et à Londres, afin d'examiner laquelle est, aujourd'hui, la mieux adaptée pour satisfaire au but désiré. Au-delà d'une simple opinion personnelle, cette appréciation doit être faite du point de vue des commerçants du monde maritime. Ce sont bien les commerçants qui décident, contractuellement, du lieu de l'arbitrage et par conséquent de la procédure qui sera adoptée.

Les arbitres

Les cocontractants veulent que les différends entre eux soient tranchés par des personnes possédant une bonne

connaissance du transport maritime.

En Angleterre, les clauses d'arbitrage doivent prévoir le nombre d'arbitres, soit un arbitre unique, soit trois arbitres, le troisième arbitre étant choisi par les deux autres. Dans la quasi-totalité des cas, les parties prévoient trois arbitres. Ceci peut engendrer un coût disproportionné dans les cas de litiges concernant des sommes peu importantes. Etant donné les coûts d'arbitrage en Angleterre (voir ci-après), cette situation donne lieu à des opportunités pour un débiteur peu scrupuleux de faire en sorte que le demandeur, craignant une procédure longue et coûteuse, abandonne sa réclamation, même s'il croit que sa demande est parfaitement bien fondée.

Le Règlement de la Chambre arbitrale maritime de Paris (la Chambre) permet de choisir soit un, soit plusieurs arbitres. Les parties peuvent se mettre d'accord sur la désignation d'un arbitre unique ou laisser au Comité de la Chambre le soin de le nommer. Dans le cas d'un collège de trois arbitres, le Comité désigne le Président du Tribunal Arbitral. Cette procédure permet à la Chambre de faire en sorte que ces personnes clés soient parfaitement qualifiées pour le litige en question. C'est pourquoi la Chambre Arbitrale demande au début des procédures un résumé des faits et des questions à résoudre, afin de désigner la personne appropriée.

Dans les affaires concernant une somme relativement peu importante, la Chambre propose habituellement un arbitre unique, ce qui permet une résolution relativement rapide et peu coûteuse. Ceci représente un avantage significatif pour les parties.

Une procédure fiable et équitable

Les procédures adoptées par les Tribunaux arbitraux en Angleterre et en France ont pour base les règles de procédure civile des Tribunaux dans les pays concernés.

En Angleterre la procédure est généralement orale ; il y a audition des témoins ; chaque partie désigne son propre expert. Leurs rapports respectifs sont présentés devant les arbitres ; l'Angleterre étant un pays de "common law", la jurisprudence détient une place importante dans les discussions avec les arbitres ; dans la plupart des cas, les parties sont représentées par des « solicitors » et des « barristers » ; les parties ont pour obligation de divulguer tous documents en leur possession (ou qu'ils peuvent obtenir), ayant un rapport avec l'affaire en question (procédure de « disclosure », anciennement dénommée « discovery »). Cette procédure très complexe est sensée apporter toute garantie aux plaideurs.

En France, les arbitres statuent en droit, peuvent se référer à la jurisprudence, mais aussi justifient leurs décisions par les usages du commerce maritime. Même si le collège arbitral entend les parties et leurs conseils, la procédure se fait plutôt par écrit ; il y a rarement audition de témoins (mais une partie peut la demander si elle la considère importante afin de résoudre le litige) ; s'il y a lieu à expertise, les arbitres désignent un seul expert dont la procédure est suivie par les parties conformément aux principes habituels applicables en France ; les parties n'ont pas d'obligation de divulguer tous documents ayant un rapport avec le litige en question, mais une partie peut exiger de l'autre (et demander l'intervention des arbitres si nécessaire) la communication des pièces identifiées qui sont particulièrement importantes.

Il y a lieu d'examiner si la procédure londonienne donne un avantage significatif aux arbitres afin de trouver la solution appropriée dans l'affaire qui leur est soumise.

Il n'y a pas de doute que la procédure de « disclosure » prend beaucoup de temps dans la procédure anglaise et, comme tout le monde le sait, « le temps c'est de l'argent », surtout dans les pays Anglo-Saxons où les taux de facturation encourus au temps passé sont élevés. L'existence de cette obligation de « discovery », qui donne souvent lieu à des échanges nombreux et détaillés ainsi que la nécessité d'intervention des arbitres, augmente considérablement le coût de l'arbitrage en Angleterre. Est-ce utile ? Un arbitre bien connu en Angleterre a dit récemment qu'il ne connaissait pratiquement aucune affaire en arbitrage maritime dont le résultat ait été changé d'une manière significative à la suite de la procédure de « disclosure ». On peut raisonnablement se demander si la procédure de « disclosure », est vraiment justifiée dans une procédure d'arbitrage où les parties, des commerçants ou des professionnels, acceptent de soumettre leurs litiges à d'autres experts du métier.

Un temps considérable est également nécessaire pour l'audition des témoins et des experts. Les « barristers » de chaque partie essaient de piéger les témoins et les experts de l'autre. L'audition de chaque expert peut durer une journée, voire plus. Ensuite les arbitres doivent décider quels experts et quels témoins présentent la version la plus exacte des faits. L'avantage présenté par la désignation d'un seul expert indépendant est évident. Enfin, l'audition des témoins ne change que rarement les choses et on peut se demander si elle est vraiment utile dans la plupart des cas.

Les délais de procédure - Rapidité et efficacité

En France, le Règlement de la Chambre précise les délais dont disposent les parties afin de déposer leurs écritures. Ces délais peuvent être prorogés par décision du Président de la Chambre. Après échange de conclusions, avec pièces à l'appui, l'affaire est fixée pour audience sur la base des documents où les parties présentent leurs arguments oralement. Ces audiences permettent aux parties de répondre aux questions des arbitres concernant les éléments les plus importants de l'affaire selon l'appréciation des arbitres qui ont déjà étudié le dossier et souvent eu une discussion préalable entre eux. Il s'agit donc d'une opportunité concrète pour (i) les arbitres de « tester » les positions des parties et (ii) pour les conseils des parties d'apprécier quels sont, aux yeux des arbitres, les points clés et d'y répondre.

Si Londres demeure la référence en matière d'arbitrage maritime, la procédure y est plus lourde et plus coûteuse qu'à Paris, sans pour autant résulter en une augmentation significative de fiabilité concernant la décision rendue



Ce type de procédure ressemble beaucoup plus à l'idée que se font les parties d'un arbitrage : un véritable débat sur les points importants.

En Angleterre les audiences sont plus formelles et souvent les représentants des parties ne peuvent pas apprendre des arbitres quels points ces derniers considèrent être les points centraux des débats.

Devant les arbitres anglais, il y a d'abord un échange de conclusions présentées sommairement, puis des conclusions en réponse et en réplique ; une partie peut demander à l'autre des informations supplémentaires sur la position soutenue (« Request for Further and Better Particulars »), survient alors la procédure de « disclosure », l'échange des témoignages écrits et enfin, le cas échéant, l'échange des rapports d'experts respectifs des parties. Si les deux parties sont d'accord, la décision peut être prise sur la base des documents, mais si une des parties le veut, il y aura une audience orale qui peut être très longue pour les raisons précitées.

Il apparaît que la procédure en France ressemble plus à ce que les commerçants et professionnels maritimes considèrent comme devant être une procédure arbitrale : un franc échange d'arguments entre les parties qui sont représentée par un seul conseil ; les arbitres, ayant déjà obtenu à travers les documents une connaissance profonde de l'affaire, indiquent aux parties les questions centrales et les invitent à préciser leur position sur les points concernés.

En Angleterre la procédure ressemble beaucoup plus à une procédure devant les Tribunaux anglais ; un « juge » impassible, des avocats, parfois verbeux, des discours longs sur la jurisprudence. Les clients éventuellement présents pourraient s'interroger sur l'efficacité et l'utilité d'une procédure si lourde.

Nouvelles du large

Revue de presse

La prétention de Singapour à devenir un centre régional de droit maritime a été renforcée par un récent jugement de la Cour d'appel anglaise, citant et approuvant une décision des tribunaux de Singapour par laquelle un transporteur devait seulement délivrer la marchandise contre la remise du connaissement original, fut-il un connaissement à personne dénommée (straight bill of lading)

Shipping Times – 23 mai 2003

Les membres signataires du Mémorandum de Paris affirment leur volonté d'appliquer une politique allant vers la tolérance zéro pour les navires anciens, immatriculés sous des registres peu crédibles, contrôlés par des sociétés de classification opaques, armés par des équipages peu compétents et opérés d'une manière défiant tous les principes de sécurité.

TradeWinds – 27 mai 2003

Qui est l'armateur réel ? L'absence de transparence dans la propriété des navires est en opposition avec l'accès aux informations nécessaires à la guerre contre le terrorisme.

TradeWinds – 30 mai 2003

Un coût raisonnable

Une procédure arbitrale en France engendre des coûts nettement moindres qu'en Angleterre. La préparation est moins longue, notamment à cause de l'absence de « disclosure », l'absence de témoignages écrits ou oraux et l'absence de la nécessité de préparer et échanger les rapports des experts de chaque partie. Les audiences sont beaucoup moins longues. Il est rare qu'une procédure devant la Chambre dure plus d'une demi-journée, les arbitres ayant déjà pris connaissance en détail des dossiers des parties et pouvant se concentrer sur les points clés.

En Angleterre, les arbitres doivent entendre les témoins et les experts (souvent) pendant de nombreux jours avant une présentation par les avocats d'un résumé des faits et du droit. La procédure est assez formelle avec très peu d'interventions des arbitres.

Tous ces éléments engendrent un coût souvent dix fois plus élevé qu'à Paris, sans donner un avantage significatif dans la recherche de la solution appropriée aux litiges. La quasi-intégralité des coûts est généralement supportée par la partie qui succombe. Cet élément, lié au niveau élevé des frais et honoraires en Angleterre, augmente sérieusement les risques de la procédure.

Conclusion

Si Londres demeure la référence en matière d'arbitrage maritime, la procédure y est plus lourde et plus coûteuse qu'à Paris, sans pour autant résulter en une augmentation significative de fiabilité concernant la décision rendue. Il pourrait être soutenu que la procédure arbitrale en Angleterre est beaucoup plus proche d'une procédure devant la Haute Cour, alors que la simplicité de la procédure française apparaît en général plus proche de l'intention des parties au moment de la signature d'un contrat dans lequel est incorporée une clause compromissoire.

L'International Maritime Bureau révèle que le nombre d'attaques de navire par des pirates a triplé depuis 10 ans

TradeWinds – 30 mai 2003

Le 'Prestige' aurait-il pu être sauvé ? Les autorités espagnoles auraient du conclure qu'il était très probable que le navire aurait survécu s'il avait été reçu dans des eaux abritées.

Lloyds List – 2 juin 2003

Dans un récent jugement où devait être déterminé qui de l'armateur ou de l'affrètement avait émis un connaissement, la Chambre des Lords insiste sur la prépondérance des informations contenues sur la face descriptive du connaissement (par opposition à la face contenant les termes juridiques du transport) qu'elle qualifie de face commerciale (business side). Elle affirme ainsi que la forme explicite dans laquelle a été signé le connaissement prévaut sur les termes imprimés standard de la face opposée.

Holmes Hardingham Newsletter – Juin 2003

Depuis mars 2003, plus de 200 navires ont été escortés par une frégate espagnole lors de la traversée du détroit de Gibraltar afin de déjouer d'éventuels attaques terroristes.

Lloyds List - 3 juin 2003

Les armateurs du Pirée se sentent trahis par la présidence grecque de l'Union. Le lobby des transporteurs se bat contre l'accord accélérant l'introduction des pétroliers à double coque.

Le Monde - 17 juin 2003

« La police m'attendait à mon arrivée, je pensais que c'était pour me protéger. Si j'avais su, je serais resté à bord » déclare le commandant du Prestige, toujours assigné à résidence à Barcelone ou il doit, tous les jours, pointer au commissariat de police local.

Lloyds List - 18 juin 2003

E.Mitropoulos (64 ans) élu à la tête de l'OMI pour remplacer W.O'Neil à la fin de l'année.

TradeWinds - 19 juin 2003

A l'occasion du centenaire de la création du Comité des armateurs de France - célébré mardi 17 juin -, Jacques Chirac a fait parvenir au président de cette organisation patronale, Philippe Louis-Dreyfus, un message dans lequel il estime que « notre pays doit développer sa flotte de commerce ; relancer le pavillon national, c'est aussi reprendre la mer des mains des voyous de la mondialisation. Nous allons poursuivre notre combat pour ne jamais plus revoir le spectacle révoltant et insoutenable des marées noires. » Les Armateurs de France ont signé, à cette occasion, une « charte bleue ».

Le Monde - 19 juin 2003

L'organisation Internationale du travail de l'ONU coordonnera la mise en place d'une carte d'identité spécifique pour tous les marins du monde

Lloyds List - 23 juin 2003

GreenPeace perd son statut d'observateur à l'OMI, avant que la décision ne soit suspendue le lendemain et reportée à l'assemblée générale de novembre prochain.

Lloyds List - 23 & 24 juin 2003

Ports refuge : chaque Etat membre de l'UE devait remettre le 1^{er} juillet sa liste de ports refuge à la Commission de Bruxelles. Beaucoup ne l'ont pas fait.

Le Marin - 4 juillet 2003

L'OMI conteste les règles européennes sur les pétroliers, son nouveau Secrétaire général confie son scepticisme quant à l'efficacité de la double coque imposée par l'UE.

Le Monde - 9 juillet 2003

Face à l'opposition internationale au sein de l'OMI, l'UE devra accepter des compromis concernant l'élimination des pétroliers à coque unique et les mesures de contrôles des navires existants.

Lloyds List - 16 juillet 2003

En dépit des rodomontades des politiciens français contre les navires sous-normes, il apparaît que le France a toujours le taux d'inspection des navires dans ses ports le plus faible d'Europe : 16.6 % en 2002.

TradeWinds - 25 juillet 2003

La Commission a démarré des poursuites contre 10 états membres de l'EU (Autriche, Belgique, Finlande, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Hollande, Portugal et Suède) n'ayant pas incorporé dans leur législation nationale les dispositions prévues dans les 'paquets' Erika désormais en vigueur.

Lloyds List - 28 juillet 2003

Le pétrolier maltais à coque unique 'Tasman Spirit', 87 584 tpl, âgé de 24 ans, se casse en deux après son échouage au large des côtes du Pakistan, libérant sa cargaison de brut iranien.

Lloyds List - 15 août 2003



Avis d'expert : La description du navire dans l'affrètement à temps

Pierre Raymond – Secrétaire Général de la C.A.M.P., Arbitre Maritime

Dans les chartes-parties modernes, les affréteurs exigent une description détaillée du navire, en plus des caractéristiques générales, telles que port en lourd, tirants d'eau, longueur, largeur, volume, nombre de cales et panneaux, jauges, vitesse et consommation etc...

Les chartes-parties éditées par la BIMCO : "Boxtime" utilisée pour l'affrètement à temps de navires porte-conteneurs et "Intertanktime" utilisée pour l'affrètement à temps des navires pétroliers ne comportent pas moins de trois à quatre pages d'annexes consacrées uniquement à la description détaillée des équipements du navire

La valeur « time charter » d'un navire dépend non seulement de ses caractéristiques principales et de ses performances, mais aussi de ses équipements spécifiques décrits en charte-partie et mis à la disposition de l'affréteur.

C'est une demande légitime de la part des affréteurs qui sont en droit de connaître parfaitement les possibilités offertes par les navires afin de l'exploiter et le gérer commercialement au mieux, notamment lorsqu'il s'agit d'organiser un trafic de ligne régulière avec des navires sophistiqués qui doivent assurer un horaire impératif. Les performances commerciales d'un navire, grâce à l'utilisation de ses équipements (par exemple le gréement et sa capacité de levage, les prises pour conteneurs frigorifiques, la répartition des cales ou citernes, etc...), sont autant de sources de recettes qui constituent la finalité de l'exploitation d'un navire et la contrepartie du loyer payé par l'affréteur.

La valeur « time charter » d'un navire dépend bien évidemment de ses performances, non seulement de vitesse et de consommation à la mer, mais aussi de la consommation de ses auxiliaires (groupes électrogènes, chaudière de mouillage etc...) et des possibilités commerciales offertes, par exemple pour un navire porte-conteneurs : nombre de conteneurs en pontée compte tenu des éléments de stabilité, possibilité de plans supplémentaires de conteneurs vides, résistance des panneaux, nombre de prises frigo, structure de la cellularisation en cales, répartition des conteneurs de 20' et 40' etc...).

Tous les détails techniques fournis par l'armateur sont autant d'engagements pris par celui-ci à l'égard de l'affréteur, car le navire doit rendre le service pour lequel il a été affrété et rester conforme à sa description tout au long de l'exécution de la charte-partie – description qui a permis lors de la négociation de l'affrètement, suivant les fluctuations du marché, de déterminer le loyer, c'est à dire sa valeur «time charter».

C'est ainsi que l'obligation de moyens, qu'avait souscrit l'armateur en mettant à la disposition de l'affréteur un navire décrit sommairement avec ses caractéristiques et dimensions principales, prend de plus en plus le caractère d'une obligation de résultats.

En affrétant par exemple un navire porte-conteneurs dont la description contient les détails suivants :

- 200 reefer plugs on deck (440V. 32A. 60HZ.)
- 1 bow thruster 1.200 HP.
- 1 shaft generator 1.000 KW
- 3 diesel alternators 800 KW each

l'affréteur doit pouvoir compter sur :

- le transport d'au moins 200 conteneurs frigorifiques de caractéristiques électriques indiquées pour les prises,
- l'utilisation d'un propulseur d'étrave qui facilite les manœuvres portuaires et peut éviter l'emploi de remorqueurs, ce qui représente une économie non négligeable de frais de port supportés par l'affréteur,
- aucune consommation de combustible à la mer des diesel alternateurs pour la production électrique du bord, la consommation propre à l'alternateur attelé étant comprise dans celle du moteur principal à la mer.

Si l'un de ces équipements est défaillant, l'armateur devra indemniser l'affréteur si celui-ci démontre qu'il a subi un préjudice.

A titre d'exemple, on peut examiner quelles

seraient les conséquences préjudiciables de défaillances de certains équipements tels que :

Prises pour conteneurs frigorifiques :

Si pour une raison quelconque les prises frigo du bord ne peuvent plus être alimentées (panne de transformateurs par exemple), l'armateur serait tout d'abord responsable des dommages à la marchandise ou éventuellement de la perte de fret.

Si l'affréteur se trouve contraint d'embarquer un diesel alternateur (power pack) pour alimentation électrique de substitution des conteneurs frigorifiques, il serait en droit de réclamer le remboursement du coût de la location de ce matériel à l'armateur.

Propulseur d'étrave :

Les conséquences financières d'une défaillance d'un propulseur d'étrave sont peut-être plus délicates à déterminer.

Dans les ports où il y a obligation de prendre des remorqueurs, même avec la possibilité d'utiliser un propulseur, il sera difficile pour l'affréteur de formuler une réclamation, car la perte de temps du fait de la non utilisation du propulseur n'est guère identifiable.

Si, en revanche, l'absence de propulseur entraîne l'utilisation d'un ou plusieurs remorqueurs (ce qui peut être certifié par le l'Autorité portuaire ou le service de pilotage) l'affréteur pourra exiger le remboursement des frais supplémentaires de remorquage (à moins que les conditions météorologiques justifient l'utilisation de ces remorqueurs).

Utilisation des auxiliaires à la mer :

Si par suite d'une avarie au système de production électrique de l'alternateur attelé, il devient nécessaire d'utiliser les groupes électrogènes à la mer, l'affréteur est en droit de réclamer le remboursement du coût du supplément de consommation.

L'armateur devra prendre la précaution d'indiquer jusqu'à quel régime du moteur principal (nombre de tours) l'alternateur attelé peut fonctionner. Cela évitera une éventuelle réclamation au cas où, en dessous de ce seuil, il serait nécessaire d'utiliser les groupes électrogènes, normalement destinés à la production électrique en cours de manœuvres et de séjours portuaires.

On pourrait prendre également l'exemple :

- d'un navire roulier (cars carrier) dont la description indique qu'il est équipé de rampes intérieures et de ponts mobiles (cars decks). Si les rampes ou les ponts mobiles ne fonctionnent pas, suite par exemple à une panne des circuits hydrauliques, et qu'en conséquence l'affréteur ne peut embarquer les véhicules dont le chargement a été programmé, il pourra demander réparation de son préjudice représenté soit par une perte de temps pour réparations, soit par la perte de fret.

- d'un navire pétrolier dont les pompes au déchargement n'ont plus le débit décrit en charte-partie, à la suite de dysfonctionnements. L'affréteur serait en droit de réclamer des déductions de loyer pour perte de temps

De même en cas d'avarie dans le système de lavage ou de réchauffage, l'affréteur peut demander réparation de son préjudice prouvé

La description du navire dans l'affrètement à temps (Suite et fin)

*Le préjudice subi à la suite
d'un défaut dans la
description du navire ne
représente généralement
qu'une dépense
supplémentaire, paramètre
du prix de location, et se
résout en dommages et
intérêts.*

Il est intéressant de se demander si un manquement de l'armateur aux performances ou défaillances des équipements décrits en charte-partie peut entraîner la résolution du contrat.

Comme en d'autres matières, le juge ou l'arbitre dispose d'un large pouvoir d'appréciation. Il prononcera certainement la résolution si l'inexécution de l'armateur atteint gravement l'essence même du contrat.

Si le préjudice subi ne représente qu'une dépense supplémentaire, constituant un des paramètres du prix de location, le défaut de performance se résoudra en dommages et intérêts. Ainsi, une surconsommation de combustible avérée entraînera une condamnation en dommages et intérêts correspondant au coût supplémentaire de combustible consommé. De même, un défaut d'alimentation des prises pour conteneurs frigo ou une panne du propulseur d'étrave pourront donner lieu à dommages et intérêts.

En revanche, dans le cas d'un trafic de ligne où la vitesse du navire est une condition fondamentale de l'exploitation pour respecter le planning des rotations, une vitesse systématiquement inférieure à celle décrite qui entraîne des retards constants et désorganise le trafic, est un défaut de performance de nature à provoquer la résolution du contrat par le juge car le navire ne correspond plus à l'usage et au service pour lesquels il a été affrété.

La description des détails d'un navire est souvent accompagnée de réserves du genre : "All details -about- and WOG (without owners guarantee)", autrement dit : "tous les détails sont qualifiés d'approximatifs et sans garantie de l'armateur"!

Ces réserves sont :

- abusives car elles retirent toute substance à la clause de description et à l'engagement de l'armateur,
- absurdes et stupides quand il s'agit de décrire notamment les caractéristiques principales du navire, telles que longueur, largeur, tonnage, port en lourd, tirants d'eau, nombre de cales et de panneaux, grément et sa capacité de levage etc...

Il serait extravagant de soutenir que l'armateur est autorisé à ne mettre à disposition que 180 prises frigorifiques par exemple puisque le nombre de 200 n'est pas garanti ou que le terme "about" lui permet de supprimer l'utilisation de 20 prises !

Les arbitres apprécient souverainement la portée du terme "about" appliqué à la vitesse ou à la consommation; ils tiendront certainement compte du principe de bonne foi dans l'exécution des contrats lorsqu'il s'agira d'apprécier si l'armateur a rempli ses obligations souscrites « sans garantie ».

De nombreuses sentences rendues par les arbitres de la C.A.M.P. donnent des solutions à ces questions de défaut de performances ou d'équipements, en particulier en matière de performances de vitesse et de consommation.

L'armateur doit donc répondre de l'utilisation et des performances de tout l'équipement qu'il a décrit en charte-partie. Ces équipements valorisent son navire au moment de la détermination du loyer, aussi en contrepartie il a l'obligation de les maintenir en bon état de marche à la disposition de l'affrètement, et prendre toute disposition pour effectuer les réparations nécessaires en cas de dysfonctionnement.

Il ne doit donc pas être surpris si une réclamation est fondée sur un manquement au service pour lequel le navire a été affrété.

Nouvelles du large Le web maritime

La piraterie maritime

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Partie VII, Section 1, Articles 100 à 107) - Définition et répression de la piraterie maritime :

http://www.un.org/french/law/los/un_clos/part7.htm

Le CMI-Comité Maritime International et la piraterie maritime :

<http://www.comitemaritime.org/wordp/modelnat.html>

<http://www.comitemaritime.org/singapore2/singafter/modelgen/modelgen2.html>

OMI : la piraterie et les attaques armées contre les navires

=MSC/Circ 622/Rev 1 : Recommandations aux gouvernements pour prévenir et supprimer la piraterie et les attaques armées contre les navires :

http://www.imo.org/includes/blast_bin_doc.asp?doc_id=941&format=PDF

=MSC/Circ 623/Rev 1 : Conseils aux armateurs, Capitaines et équipages sur la



Les navires du passé

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou
75002 Paris

Tel : 01 42 96 40 41
Fax : 01 42 96 40 42

Secrétariat de la
Chambre :

[contact@arbitrage-
maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Gazette de la
Chambre :

[editeur@arbitrage-
maritime.org](mailto:editeur@arbitrage-
maritime.org)



Rejoignez-nous sur
notre site Web !

[www.arbitrage-
maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)



prévention et la suppression de la piraterie et des attaques armées contre les navires :

http://www.imo.org/includes/blast_bin_doc.asp?doc_id=940&format=PDF

=Rapports mensuels de l'IMO sur la piraterie maritime :

http://www.imo.org/Circulars/index.asp?topic_id=334

=Améliorer la sécurité maritime - Conférence de Londres de décembre 2002 :

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=582

Rapports et recommandation de l'ICS (International Chamber of Shipping) et de l'ISF (International Shipping Federation) :

<http://www.marisec.org/piracy/>

La Lettre d'Armateurs de France : page 4 et 5 de la lettre 151 consacrées à la piraterie maritime :

<http://www.armateursdefrance.org/news/pdf/151.pdf>

Bureau Maritime International (BMI) de la Chambre de Commerce Internationale :

http://www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_bureau.asp

Rapport hebdomadaire du BMI sur la piraterie :

http://www.iccwbo.org/ccs/imb_piracy/weekly_piracy_report.asp

L'Indonésie concentre à elle seule 27% des attaques de pirates dans le monde :

<http://business-times.asia1.com.sg/sub/shippingtimes/story/0,4574,88675,00.html>

Ministère des Affaires Etrangères : Publication de l'IRASEC de Bangkok sur la piraterie maritime contemporaine :

<http://www.france.diplomatie.fr/actu/articletxt.asp?ART=31779>

Résumé rapide sur le code int'l pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS-International Ship and Port Facility Security Code), et les sources en matière de sécurité maritime :

<http://www.afcan.org/dossiers/reglementation/ism.html>

<http://www.ukpandi.com/maritimeseurity/maritimeseurity.html>

L'actualité de la Chambre

Le 4 Juin ont eu lieu les réunions annuelles du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale des membres de notre association.

Parmi les décisions adoptées, citons :

=L'élection de nouveaux administrateurs
Mme Geneviève THOMAS-CIORA (représentant ARMATEURS de FRANCE à l'AG),

M. Jean-Yves GRONDIN (intuitu personae),

M. Jacques POUSSIER (représentant du Syndicat National des Agents Maritimes à l'AG),

=L'élection de M. J.Y. GRONDIN au poste de Vice-Président, en remplacement de M. J.J. MIROBENT qui conserve son poste d'administrateur,

=L'élection de M. J.Y. THOMAS en qualité de membre suppléant du Comité de la Chambre, en remplacement de M. C. HARTOG qui a souhaité être inscrit sur la liste des arbitres honoraires.

=L'inscription sur la liste des arbitres de :

M. Christophe DEGENEVE, SETAF SAGET, ex responsable du fret maritime d'UNION INVIVO, présenté par le SYNACOMEX dans la catégorie "Praticiens",

M. Arnault de PERE, Directeur Agences CMA CGM, présenté par le SNAM, dans la catégorie "Praticiens",

M. Jean-Patrick MARCQ, Directeur CESAM, dans la catégorie "Juristes".

L'Assemblée Générale a adopté le principe de la participation des arbitres,

qui le souhaiteraient, en qualité de membres-adhérents de notre association, après modification des Statuts.

Dans l'après-midi du 4 Juin était organisée dans les locaux d'ARMATEURS de FRANCE une réunion des arbitres au cours de laquelle ont été abordées et débattues principalement des questions relatives à l'inflation et aux difficultés de procédure auxquelles sont souvent confrontés les arbitres.

La gestion par les arbitres des délais de remise des mémoires, la procédure applicable aux demandes formées à titre conservatoire, la requalification des faits par les arbitres, ainsi que la conduite de l'instance arbitrale (décision de rendre des sentences partielles par exemple) ont fait l'objet d'exposés et de débats très intéressants.

A la suite de ces manifestations, le dîner traditionnel des arbitres avait été organisé dans le charmant cadre champêtre du "Chalet des Iles" situé sur une île du lac Daumesnil dans le bois de Vincennes. Malheureusement, en raison de la grève endémique des transports, un certain nombre d'inscrits n'ont pu participer à cette sympathique réunion.

Au cours d'une brève allocution, Jean LERBRET nous a entretenu avec son humour habituel de l'importance en matière d'arbitrage de la notion d'équité face à l'application stricte du droit et du nécessaire bon sens qui doit les guider dans leurs décisions.

Ainsi s'est terminée dans une ambiance plaisante et amicale cette journée animée et bien remplie.

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.