



Vues sur mer : La force de l'adage et ses limites.

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

Alors qu'en affrètement, les termes des contrats sont interprétés à la lettre, les chartes-parties sont muettes sur les conditions d'application des surestaries. Les parties et les arbitres se réfèrent à l'adage internationalement reconnu : « une fois en surestaries, toujours en surestaries ». Encore est-il nécessaire de préciser le sens de ce mot « toujours ». Il signifie, sans contestation, que les interruptions du temps de planche ne s'appliquent pas aux surestaries qu'elles résultent des caprices de la météorologie ou d'éléments plus graves comme la grève.

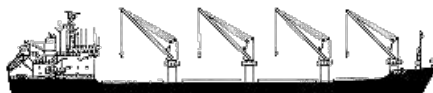
La question devient plus épineuse lorsque le navire est détenu longtemps, voire très longtemps, par suite de congestion portuaire par exemple. La conception française des surestaries (confirmée dans l'article 11 du décret du 31 décembre 1966) qui en fait un supplément de fret avec les avantages que cela comporte est très différente de la conception britannique qui y voit une indemnisation forfaitaire pour détention. L'ancienne rédaction de la charte-partie Gencon illustre parfaitement cette conception anglo-saxonne en ne prévoyant que dix jours de surestaries auxquels succédait naturellement le droit de réclamer une compensation pour détention abusive.

Le taux de surestaries est un des éléments majeurs à négocier par les parties lors de l'affrètement. Cette conception d'un supplément de fret librement convenu contre un droit de retenir le navire au-delà du temps de planche doit logiquement conduire l'arbitre, à s'interdire d'apprécier d'une quelconque manière le niveau des surestaries. Or souvent, par suite d'un simple décalage dans le temps entre le jour de l'affrètement et l'exécution du voyage, notamment dans le cas de contrats de tonnage, le taux de surestaries n'est pas en ligne avec le niveau du marché. Si la détention s'éternise, le rendement escompté de l'affrètement peut en être considérablement affecté.

Dans ce contexte d'accord négocié, il sera très difficile de motiver en arbitrage un réajustement de l'équilibre du voyage.

Ceci ne veut pas dire que l'affréteur puisse faire n'importe quoi : décharger les navires en donnant priorité aux affrètements avec des surestaries élevées, se servir du navire comme silo flottant, retenir le navire en attente de licence d'exportation, etc....La charte-partie lui fait obligation de charger et décharger le navire. Il doit le faire avec diligence, en respectant les usages portuaires. S'il manque de manière délibérée à cette obligation contractuelle, l'arbitre peut donner satisfaction à une demande de dommages et intérêts dûment justifiée en supplément ou remplacement des surestaries. Son interprétation est, en la matière, souveraine. Si la conception britannique des surestaries permet aux arbitres d'accorder à l'armateur des dommages et intérêts pour détention après un « temps raisonnable » d'immobilisation, il semble que la conception française requiert une certaine faute de l'affréteur pour le faire, à défaut de démontrer qu'il y a frustration de l'économie du contrat.

Mais peut-être, en arbitrage international, non explicitement soumis à la loi française, est-il des cas où l'arbitre pourra considérer que les parties ont entendu adopter la conception britannique des surestaries? Mais il s'agit là d'un autre débat.



N° 12 - Hiver
2006-2007

Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de F. Arradon**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 2 - **"Anti-suit injunction" et arbitrage : quels remèdes ? - P. Delebecque**

Page 5 - **Revue de presse**

Page 6 - **Quelques réflexions sur le vetting des navires citernes (II) - O. Jambu-Merlin**

Page 8 - **Sur le web : L'anti-suit injunction**

Page 9 - **L'actualité de la Chambre**

« **Gladius legis custos** »

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/4_abonnement.php



M/V CMA CGM Medea

Abstracts of awards

Should you follow the link below, you will be able to download abstracts of awards translated into English

En suivant le lien ci-dessous, vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG12.pdf>

Les sentences récentes

N°1129 : Avaries à des produits métallurgiques – Périls de la mer – Responsabilité du transporteur maritime

Les bons d'embarquement de produits métallurgiques portant la mention « Wet and Dirty », les dommages à la marchandise par rouille, ne sont pas en l'absence de traces de sel imputables au transporteur maritime. Quand il est prouvé que l'arrimage a été effectué par des professionnels, dans les règles de l'art, les dommages résultant d'un déplacement de la cargaison par très mauvais temps s'expliquent par les périls de la mer. La faute du transporteur peut cependant concourir avec le cas excepté parce que le navire a poursuivi sa route vers le second port de déchargement sans prendre des mesures appropriées pour protéger la cargaison.

N° 1130 : c/p Synacomex – Echouement – Port/poste sûr – Obligation de poursuivre le voyage

Le seul fait qu'un navire, par suite d'un fort courant, rompe ses amarres et aille s'échouer sur des rochers ne suffit pas à qualifier le port de chargement de non sûr. La raison principale de cet accident tient à une manœuvre inappropriée du navire lors de la reprise des amarres. L'armateur avait de surcroît l'obligation de continuer le voyage après les réparations et la résiliation de la charte-partie a été effectuée à ses seuls torts et griefs.

N° 1131 : Avaries à la marchandise – Feuilles de pointage contradictoires – Responsabilité du transporteur maritime

Si malgré un pillage et de nombreuses avaries au port de déchargement un capitaine signe les feuilles de pointage sans aucune réserve précise et motivée mais avec de simples réserves générales de pur principe, les arbitres décident que les feuilles de pointage sont réputées être signées contradictoirement et engagent la responsabilité de l'armateur prévue par la convention de Bruxelles applicable en vertu de la clause Paramount incorporée au connaissement.

N° 1132 (Second degré) c/p Synacomex – Clause compromissoire de la c/p incorporée dans le b/l – Validité de la c/p non signée

En arbitrage international, il suffit que le connaissement indique clairement que les clauses de la charte-partie « including the law and arbitration clause » sont incorporées pour que la partie au connaissement à qui elle est opposée soit réputé l'avoir tacitement acceptée.

Le fait que la charte-partie ne soit pas signée n'entache pas sa validité s'il est prouvé qu'elle est conforme à la « récapitulation d'affrètement » et que les connaissements y font référence. Les arbitres se déclarent incompétents pour statuer sur une avarie commune spécifiquement soumise à arbitrage à Londres.

“Anti-suit injunction” et arbitrage : quels remèdes ?

Philippe Delebecque, Professeur, Université de Paris-I (Panthéon-Sorbonne)
Arbitre maritime

1. Dans les systèmes de Common Law, les juges ont, depuis longtemps, le pouvoir d'interdire à une partie d'introduire ou de poursuivre une procédure « oppressive or vexatious » devant les tribunaux d'un autre pays : c'est ce que l'on appelle la procédure d' « anti-suit » (1). Celle-ci, création de l'Equity, est présentée comme une technique de bonne administration de la justice permettant d'éviter la saisine « frauduleuse » d'une juridiction étrangère dont la compétence est considérée comme inappropriée par le juge anglais et favorisant de surcroît l'unité du litige. Bien que reposant sur des principes qui, en apparence, peuvent être partagés par l'ensemble de la communauté des juristes, les injonctions prononcées consécutivement sont redoutables : elles s'accompagnent, en effet, de lourdes sanctions civiles et pénales. Ne pas respecter une décision de justice est l'expression d'un mépris pour la Couronne, ce qui caractérise le délit de « Contempt of Court » et expose son auteur à une peine d'amende et/ou d'emprisonnement. La seule lecture de l' « order » est éloquent : « if you disobey this order you may be found guilty of Contempt of Court ; in the case of a Corporate Defendant, it may be fined, its Directors may be sent to prison or fined or its assets may be seized ».

2. Dans le monde maritime, le problème de la compatibilité de l' « anti-suit injunction » avec les principes généraux du droit judiciaire se pose dans un contexte très spécifique : c'est en effet à l'occasion d'actions fondées sur un connaissement de charte-partie qu'à plusieurs reprises cette difficulté est apparue. De nombreuses chartes contiennent une clause compromissoire organisant, en cas de contentieux, un arbitrage à Londres. Dans les litiges entre fréteur et affréteur, il va de soi qu'une telle clause doit être scrupuleusement respectée : elle lie les parties et il n'y a

“Anti-suit injunction” et arbitrage : quels remèdes ? (suite)

aucune raison de l'écartier. Dans les litiges entre le fréteur (pris en sa qualité de transporteur) et le réceptionnaire de la marchandise (ainsi que ses assureurs subrogés), la situation est plus compliquée : celui-ci est un tiers à la charte et n'a pas nécessairement connaissance de toutes les clauses de la charte, en tout cas ne les a pas négociées. Aussi la jurisprudence a-t-elle, un temps, subordonné l'opposabilité de la clause d'arbitrage à certaines conditions, notamment à une acceptation spéciale (2). Cependant, cette solution n'étant plus tout à fait d'actualité (3), les parties intéressées ont désormais recours à des lettres de garantie accordées par les P and I Clubs au nom et pour le compte des armateurs renvoyant, pour ce qui est de la compétence, à des juridictions étatiques ou arbitrales plus proches des réceptionnaires.

3. D'où la question de savoir si, lorsqu'une nouvelle clause de compétence est stipulée dans une lettre de garantie, cette clause l'emporte sur la clause de la charte. Le point peut se discuter (4). Toutefois, s'il n'existe aucune ambiguïté sur le champ d'application des ces clauses, c'est-à-dire si ces clauses se recoupent parfaitement – ce qui est généralement le cas, car les stipulations sont conçues largement de manière à couvrir tous les différends nés du transport de la marchandise –, la seconde est censée contenir l'intention définitive des parties. En effet, cette succession de clauses peut s'analyser soit en une novation (5) soit en une renonciation à la clause initiale (6). C'est dans ce contexte, propre au monde maritime, qu'apparaissent les difficultés liées à l'« anti-suit injunction » : la saisine de ce « second » tribunal étatique ou arbitral par les porteurs de connaissance de charte-partie entraînent les réactions des fréteurs (ou des transporteurs) engageant devant le juge anglais une procédure d'« anti-suit » visant à interdire toute action en un autre lieu qu'à Londres.

4. La mesure est, pour le moins, étonnante. Dans le contexte évoqué, aucune fraude n'est latente et la compétence du « second » tribunal est parfaitement fondée, voire totalement appropriée. Tout au plus pourrait-on lui reprocher de déroger aux prévisions initiales des parties en raison de nouvelles circonstances. Rien ne justifie pour autant des procédures aussi drastiques que l'injonction « anti-suit », ... si ce n'est le fait qu'un contentieux maritime échappe aux juridictions londoniennes. En effet, comme l'a relevé la Cour de Justice des Communautés elle-même (7), une « anti-suit injunction » rompt « la confiance que les institutions judiciaires de l'Union européenne doivent se manifester mutuellement ». Pour la juridiction communautaire, ce seul motif suffit pour condamner une telle procédure dans les litiges fondés sur des instruments communautaires et spécialement sur le règlement 44/2001 relatif à la compétence des tribunaux et l'exécution des décisions de justice en matière civile et commerciale. L'« anti-suit injunction » « affecte » nécessairement, qu'on le veuille ou non, la compétence juridictionnelle de l'Etat requis.

5. Précisément, il est permis de se demander si la simple idée de « confiance réciproque dans la justice au sein de la Communauté » ne permet pas de bannir, dans ce genre de circonstance, le recours à l'« anti-suit ». Certains considèrent que la jurisprudence « Turner » a une portée générale et qu'il n'y a pas de raison de distinguer selon la nature – arbitrale ou étatique – de la pro-

cedure en cause (8). D'un autre côté, la thèse minimaliste a de farouches défenseurs (9).

6. Le principal argument technique avancé pour s'opposer à la généralisation, dans les litiges intracommunautaires, de la jurisprudence « Turner » est tiré de l'article 1-2, d. du règlement 44/2001 qui exclut de son champ d'application l'arbitrage. L'« anti-suit » aurait précisément pour objet d'empêcher le déroulement d'une procédure qui n'est pas celle prévue par la convention d'arbitrage initiale. Or, l'arbitrage étant exclu du règlement communautaire, l'injonction « anti-suit » relèverait, dans ce contexte précis, de la matière arbitrale, par une sorte de relation d'accessoire à principal : la jurisprudence « Turner » ne pourrait donc être étendue à un domaine non couvert par le règlement. Ni la lettre ni l'esprit du règlement communautaire n'autoriseraient une telle extension.

7. Cet argument est en réalité parfaitement inopérant en ce qu'il procède d'une confusion. La question de la validité de l'injonction « anti-suit », en est une, celle de la procédure d'arbitrage en est une autre. En effet, l'injonction « anti-suit » intéresse, par elle-même, la matière civile et commerciale qui ressortit du champ d'application du règlement 44/2001 (art.1-1). L'injonction

« anti-suit » ne relève pas, en elle-même, de la matière de l'arbitrage. La meilleure preuve en est qu'elle est utilisée à l'encontre de procédures soit étatiques, soit arbitrales, et revêt dans toutes ces hypothèses une spécificité. En d'autres termes, elle existe à part entière et n'est pas atraite par la procédure qu'elle cherche à garantir, ni même par celle contre laquelle elle agit. Son régime juridique n'est pas tributaire de la procédure qu'elle entend défendre et ne l'est pas davantage de la procédure contre laquelle elle s'op-

pose. C'est dire qu'il y a bien une autonomie de l'injonction « anti-suit », ce qui correspond du reste à l'analyse du droit anglais voyant dans l'injonction « anti-suit » une mesure provisoire ou conservatoire in personam. En tant que telle, l'injonction « anti-suit » devrait relever du règlement communautaire (10).

8. Reste un dernier élément. L'idée de confiance qui fonde la jurisprudence « Turner » est elle-même universelle. Au moment où l'on ne cesse de parler de la nécessaire collaboration entre les institutions arbitrales et les institutions étatiques, où l'on ne cesse de mettre sur le même pied les unes et les autres et même où l'on privilégie les premières, n'est-ce pas un combat d'arrière-garde que de se retrancher derrière un argument de texte, de surcroît non déterminant ? L'esprit de la jurisprudence « Turner » ne commande-t-elle pas de raisonner par analogie plutôt qu'à contrario ? Au demeurant, les juridictions anglaises elles-mêmes semblent prises par le doute : la Chambre des Lords, saisie d'un recours dans l'affaire « Front Comor » (note 8), ne se serait-elle pas engagée à demander à la Cour de Justice de trancher le débat ?

9. En l'état, on ne voit pas pourquoi le juge français ou, plus largement, le juge n'appartenant pas à un système de Common Law, ne pourrait pas intervenir pour déjouer certaines procédures anglaises et prononcer, à la demande des intéressés, des mesures d'anti « anti-suit » (11). Telle était précisément la question posée dans une espèce récente au Tribunal de commerce de Marseille. Un armateur (maltais) prend en charge, sans aucune réserve, à bord du navire "Antigoni" au départ de

***L'esprit de la jurisprudence
"Grovit -v- Turner" ne
commande-t-il pas de raiso-
nner par analogie plutôt
qu'à contrario et, qu'ainsi,
celle-ci soit généralisée à
l'arbitrage ?***

“Anti-suit injunction” et arbitrage : quels remèdes ? (suite)

Zhangjiagang en Chine, trois cargaisons de riz, couvertes par des connaissements de charte-partie (12) à destination de trois ports africains. Dans chacun des ports, des avaries sont constatées. Les assureurs facultés obtiennent du P. and I. Club de l’armateur trois lettres de garantie d’un montant équivalent à celui du préjudice, indemnisent les réceptionnaires porteurs des connaissements et exercent leur recours contre l’armateur-transporteur et le Club de protection devant le Tribunal de commerce de Marseille (13). L’armateur et son Club réagissent immédiatement, en demandant, le 5 mai 2005, à la High Court de Londres de délivrer à l’encontre des assureurs une « anti-suit injunction » et en réclamant une indemnisation « eu égard aux pertes subies du fait d’une action (des demandeurs) devant le Tribunal de Marseille ». Ceux-ci décident aussitôt de contre-attaquer en saisissant le Tribunal de Marseille pour qu’il prononce à l’encontre de l’armateur une « injonction de garder le respect dû à la souveraineté (dudit) Tribunal » en application de l’article 24 du NCPC (14). Le Tribunal avance deux raisons pour justifier le rejet de toute « anti-suit injunction » :

- l’ « anti-suit » ne serait pas dirigée à l’encontre de la juridiction étrangère qu’est le Tribunal de commerce de Marseille, mais viserait la partie qui a assigné devant ladite juridiction, c’est-à-dire les assureurs facultés : il n’y aurait donc là « aucun manquement caractérisé de respect à la justice » ;
- accéder à la demande des assureurs serait tomber dans le même travers que celui qui est précisément reproché au procédé de l’ « anti-suit », à savoir l’interdiction de conduire une procédure devant une autre juridiction.

10. Une fois encore, l’injonction « anti-suit » vise « in personam » son destinataire. L’injonction n’est pas adressée au tribunal étranger saisi et ne traduit, en soi, aucune ingérence dans la détermination de la compétence étrangère : en elle-même, elle ne réalise aucune atteinte à la souveraineté étrangère. Il reste cependant que l’ « anti-suit » contient une menace particulièrement impressionnante. Par ses sanctions pénales, elle dissuade la plupart des plaideurs. En d’autres termes, l’ « anti-suit » prive, en fait (15), le juge étranger de sa compétence ou, plus exactement, revient à vider la compétence du juge étranger de toute effectivité, car sa décision n’aura aucune portée sur le sol anglais. Comme l’a reconnu la Cour de cassation elle-même, l’injonction « anti-suit » porte indirectement atteinte à une prérogative de souveraineté étrangère et, plus précisément, « affecte la compétence juridictionnelle de l’Etat requis » (16).

11. L’ « anti-suit injunction » n’est pas, malgré son caractère unilatéral heurtant l’idée de confiance réciproque dominant la jurisprudence « Turner », une procédure qui doit être systématiquement condamnée. La mesure a une double raison d’être : d’une part, prévenir ou faire cesser les actions dilatoires ou intempestives (17), i.e. le « harcèlement » procédural ; d’autre part, protéger une compétence contractuelle résultant d’une clause d’élection de for ou d’une clause d’arbitrage. La difficulté, dans cette dernière situation, provient de ce que les analyses sur l’opposabilité de ces clauses ou encore sur leur jeu successif diffèrent d’une législation à l’autre, voire d’une jurisprudence à l’autre. De même en est-il des analyses sur le fond même du droit. En l’absence de mécanisme uniforme de règlement des conflits de compétence, en attendant la généralisation de la jurisprudence « Turner », en attendant aussi des solutions radicales, encore illusives (18), on ne voit donc pas pourquoi telle solution devrait prendre le pas sur telle autre. D’où la légitimité des contre-attaques. La procédure civile française offre aux plaideurs qui ont de bonnes raisons non seulement de contester la compétence étrangère mais encore et surtout de fonder la compétence en France, des outils appropriés : l’article 24 du NCPC en est un. Un autre réside, dans le contexte évoqué, dans la mise en œuvre de la jurisprudence contemporaine.

12. De deux choses l’une en effet. Si la lettre de garantie attribue compétence à une juridiction étatique, celle-ci devrait se reconnaître compétente malgré la clause d’arbitrage initiale derrière laquelle l’armateur ne manquera pas de se retrancher : la substitution d’une clause de compétence étatique à une clause d’arbitrage est une hypothèse d’ « inapplicabilité manifeste » de cette dernière clause (19). En revanche, si la lettre de garantie donne compétence à une juridiction arbitrale distincte de celle mentionnée dans la charte-partie, il y a tout lieu de penser que cette seconde juridiction devrait se reconnaître compétente ou, en tout cas, se prononcer en priorité sur sa propre compétence (20). Mais le problème sera-t-il pour autant résolu ? La première juridiction ne pourra-t-elle elle-même tenir le même raisonnement ? On risque donc de tourner encore longtemps en rond, tant qu’une véritable collaboration ne sera pas instituée ne serait-ce qu’entre les chambres arbitrales européennes. Gageons que la généralisation – attendue et souhaitée – de la jurisprudence « Turner » y contribuera.

1- V. S. Clavel, Le pouvoir injonctif extraterritorial pour le règlement des litiges privés internationaux, thèse Paris-I, 1999 ; R. Carrier, DMF 2002, Chron. 499. Le principe général est que l’anti suit est prononcée “where it is appropriate to avoid injustice ».

2- V. Cass. com. 29 nov. 1994, DMF 1995, 200, obs. Bonassies, 218, obs. Y. Tassel, solution remise en cause par les arrêts « Lindos » (Cass. 1^{ère} civ. 22 nov. 2005, DMF 2006, 16, obs. P. Bonassies) et « Pella » (Cass. com. 21 févr. 2006, DMF 2006, 379, rapport Potocki et les obs.).

3- cf. jurisprudence “Lindos” et “Pella”, confirmée depuis.

4- cf. O. Cachard, obs. DMF 2006, 856, se montrant très réservé à l’égard de la pratique des lettres de garantie et de leurs clauses de compétence et s’appuyant notamment sur Cass. com. 13 nov. 2002, navire « Elpa », DMF 2003, 597, note d’Haussy, censurant au visa de l’art. 1134 C. civ., pour défaut de base légale (et non pour violation de la loi), un arrêt de la cour d’appel d’Aix ayant, pour dire que le Tribunal de commerce de Marseille était compétent, retenu que la lettre de garantie remise par le Club de l’armateur aux demandeurs à la suite de la saisie du navire, attribuait compétence à cette juridiction pour les procédures relatives à leur réclamation ; la Cour de cassation reprochant aux juges d’appel d’avoir statué ainsi sans constater que « le transporteur maritime et le capitaine avaient accepté cette stipulation ».

5- Si la clause initiale lie le fréteur, l’affréteur et - peut-être (c’est le problème de l’opposabilité) - le réceptionnaire, la seconde clause oblige (par représentation) le fréteur et - certainement (la garantie contient une offre dans l’intérêt exclusif de son destinataire) - le réceptionnaire. La novation pourrait donc se discuter dans la mesure où l’on considère que le réceptionnaire n’est pas tenu par la première clause ; la novation suppose en effet que les parties aux obligations successives, mais différentes (cf. l’« aliquid novi » qui tient ici dans l’objet de la clause) soient les mêmes.

6- v. notam. CA Paris 4 févr. 2004, navire « Finikas », DMF Hors série, 2004, p. 92.

7- CJCE 27 avril 2004, Turner, D. 2004, 1919, note R. Carrier, DMF 2004, 403, obs. R. Carrier, DMF 2004, Hors série, n° 14, obs. P. Bonassies, Rev. crit. DIP 2004, 654, note H. Muir-Watt.

8- Cf. R. Carrier, Anti-suit injunctions : réquisitoire pour l’abandon de leur prononcé en matière d’arbitrage, D. 2005, 2712.

9- Au premier rang desquels sont les juridictions anglaises, v. notam West Tankers Inc v. RAS Riunione Adriatica di Sicurta, Lloyd’s List, 30 mars 2005 ; The « Front Comor » (2005) 2 Lloyd’s Rep. 257 ; v. égal. G. Winter et J. King, LMAA, Law review, 2002-2004, 42 s.

La piraterie maritime se stabilise à un niveau élevé

Au cours du premier semestre de cette année l'IMB a enregistré 127 attaques (soit le même nombre que pour le premier semestre 2005) avec quelques 200 marins agressés, 156 pris en otage, 13 kidnappés avec demande de rançon, 9 menacés, 2 violentés et 12 blessés.

Ce lien montre la carte des points chauds, entretenue en temps réel : <http://www.icc-ccs.org/extra/display.php>



Arrivée de l'Abeille Bourbon à Brest le 8 Avril 2005 photo : Franck Belermin/groupe Bourbon (Libre de droits presse)

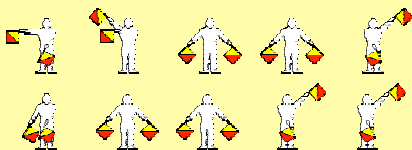
M/V Abeille Bourbon

SPAM - POURRIEL

Important !

Nous rencontrons de grosses difficultés en envoyant le mel annonçant la disponibilité de la Gazette de la Chambre, celui-ci étant, de plus en plus fréquemment, pris pour un spam et rejeté. Il nous arrive même d'être blacklisté.

Pour limiter ce risque, nous avons changé la forme du mel d'annonce de la disponibilité de la Gazette de la Chambre et vous recommandons instamment de prévenir vos responsables informatiques & internet, leur demandant de ne pas nous mettre sur blacklist (voire de nous en retirer) et d'ajouter ***@arbitrage-maritime.org** à la liste des sites autorisés (white list) du logiciel anti-spam de votre organisation.



Le Président et l'équipe de la Chambre vous souhaitent une bonne année 2007

"Anti-suit injunction" et arbitrage : quels remèdes ? (suite & fin des notes)

10- Rappr. CJCE 17 nov. 1998, Van Uden Maritime, D. 2000, 378, note G. Cuniber-ti, où la juridiction communautaire considère que, dans une espèce où les parties avaient accepté de recourir à l'arbitrage, les procédures judiciaires diligentées pour obtenir des mesures provisoires « do not fall within the arbitration exception », tout en ajoutant que ces mesures « are not ... ancillary to arbitration proceedings, but are ordered in parallel to such proceedings ».

11- Cf. TCom Marseille 13 janv. 2006, BTL 2006, 193 et les obs, DMF 2006, 856, obs. O. Cachard.

12- La charte conclue entre l'armateur et le vendeur de la marchandise contient une clause d'arbitrage à Londres. Les connaissements, comme c'est habituel, renvoient globalement aux conditions de la charte.

13- Compétent en application d'une lettre de garantie du Club stipulant que l'exécution (des garanties) reste subordonnée à un accord amiable ... ou, à défaut, à « une décision exécutoire du Tribunal de commerce de Marseille » et dont les termes lient, par représentation, l'armateur, cf. CA Paris 19 mars 2003, « Liberty One », DMF 2003, 597.

14- Ce texte donne au juge le pouvoir « selon la gravité des manquements » de « prononcer, même d'office, des injonctions ... », afin que soit gardé par les parties « le respect dû à la justice ».

15- cf. M.L. Niboyet, obs. Gaz. Pal. 14-15 janv. 2005, p. 31.

16- La solution résulte, a contrario, de Cass. 1^{ère} civ. 30 juin 2004, Bull. civ. I, n° 191, D. 2004, 2743, considérant la « Mareva injunction » (gel des avoirs, mais sans véritable indisponibilité) comme compatible avec l'ordre public international, « à la différence - ce que la haute juridiction ajoute dans un obiter dictum - des injonctions dites anti-suit ».

17- Etant précisé que l'arrêt « Turner » a refusé, dans les instances étatiques, de tenir compte de cet aspect des choses, en condamnant l'« anti-suit » quand bien même l'adversaire agirait de « mauvaise foi dans le but d'entraver la procédure déjà pendante ».

18- Comp. E. Gaillard, Il est interdit d'interdire : réflexions sur l'utilisation des « anti-suit injunctions » dans l'arbitrage commercial international, Rev. arb. 2004, 47.

19- Cass. 1^{ère} civ. 27 avril 2004, navire « Estonia », JDI 2005, 239, note O. Cachard.

20- Cf. O. Cachard, obs. DMF, préc., in fine.

Nouvelles du large : revue de presse

Int'l Freight Weekly 2-10-06 : Les connaissements du 21^{ème} siècle. L'association « UK' Freight Transport » réclame des modifications dans les clauses standardisées des connaissements afin que ceux-ci soient moins exagérément en faveur des transporteurs maritimes.

Le Monde 3-10-06 : J. Saadé : « Le défi de CMA CGM est de devenir un opérateur global ». Lors du baptême au Havre du CMA CGM Medea, nouveau porte conteneurs géant de 9 415 « boîtes », le patron du 3^{ème} armement mondial confirme son ambition : concentrer ses priorités sur les navires à conteneurs, acquérir des terminaux et les exploiter, et développer la logistique pour prendre la marchandise de l'usine et l'apporter au client, dans une organisation de bout en bout. Cependant si le défi est de devenir un opérateur global le navire reste le « cœur de métier ».

Fairplay 4-10-06 : Un bombe à retardement de 50 milliards \$ prête à exploser. Intertanko serait sur le point de proposer l'abandon de l'utilisation du fuel lourd (IFO) dans les moteurs des navires pour le diesel (MDO). Ce changement et la réponse aux obligations découlant de l'annexe VI de Marpol et pourrait coûter 50 milliards \$.

L'Antenne 9-10-06 : Assurance maritime et transport : La face cachée du gigantisme. Si gigantisme rime avec économies d'échelle pour les opérateurs, il comporte une face cachée : l'accroissement du « risque catastrophique » pour les chargeurs prévient Groupama.

Transports Internationaux & Logistique 10-2006 : Le coût de la sûreté. Selon une enquête de la Commission, sur un périmètre de 1200 ports maritimes de l'Union et 4000 installations, le montant moyen affecté à la sûreté portuaires s'élève, à 464 000 € par port, au titre des investissements par installation plus 234 000 € de supplément par port de coûts annuels d'exploitation. Pour les 9000 navires environ qui battent pavillon d'un Etat membre les armements ont du supporter un investissement sûreté moyen de 100 000 € par bateau, auquel s'ajoutent 25 000 € par an de supplément de coûts d'exploitation.

Bridge Log 19-10-06 : Les coûts d'exploitation des navires en hausse. Selon Moore Stephens, les coûts d'exploitation des navires ont augmenté de 4% en 2006, les plus fortes augmentations étant celles des coûts d'équipage et de l'assurance.

TradeWinds 20-10-06 : Prendre soins des victimes des pollution. Mans Jacobsson, administrateur du FIPOL (IOPC) pendant 22 ans, part en

Suite et fin page 8

Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (II)

Olivier Jambu-Merlin - Avocat à la Cour

VETTING et RELATIONS CONTRACTUELLES.

Essayons maintenant de matérialiser l'aspect opérationnel du vetting, sur le plan commercial tout au moins. Sans prêter de perverses intentions aux affréteurs, il faut garder en tête qu'ils sont en termes de vetting à la fois juges et parties. Il faut également prendre en considération l'extrême complexité des relations commerciales en ce domaine, ventes en cascade et échanges de cargaison, superposition d'affrètements à temps, de contrats de tonnage et d'affrètements au voyage. Nous ne nous pencherons, faute de temps et de place, que sur les cas les plus simples.

Le cas qui peut justement sembler le plus simple est celui de l'**affrètement au voyage**. Un navire est affrété pour un voyage donné, sous réserve de vetting favorable, « *sub vetting* ». Condition suspensive de type classique, qui ne paraît pas devoir affecter la validité de la formation du contrat, sauf à envisager que la part de subjectivité d'un vetting entre les mains d'un affréteur à la fois juge et partie puisse, dans certaines circonstances, faire requalifier cette condition suspensive en condition potestative.

Quid du recours éventuel de l'affréteur contre son fréteur si le navire, affrété pour un voyage sur la base d'un vetting positif pré-existant, s'avère déficient lors de l'arrivée au port de chargement ou de déchargement? La question peut paraître absurde si le « *sujet vetting* » a été levé en temps utile. Cependant, avec des formules telles que "*loading 1 to 3 SP/B UK-CONT CHOPT to be declared when passing Gibraltar north bound & discharging 1 or 2 SP/B USEC and/or 1 to 3 SP/B USG-MEX CHOPT to be declared when passing Ushant west bound*", le fréteur ne sait pas au moment de l'affrètement où il va charger ni décharger, et se trouve contraint de garantir l'acceptabilité de son navire par tous les chargeurs et réceptionnaires des zones considérées, en espérant n'en oublier aucun et en espérant qu'avant la fin du dernier déchargement aucune inspection imprévue ne viendra remettre en cause les vettings précédemment acquis.. Ce cas ne relève pas du fantasme, les armateurs gaziers et chimiquiers en savent quelque chose.

Nous n'avons pas encore de contentieux français qui puisse nous éclairer sur ce point. Reste que le fréteur s'est engagé à fournir une certaine prestation, dont le « *cahier des charges* » inclut l'acceptabilité du navire par l'affréteur, ou par les chargeurs et réceptionnaires quand (c'est fréquent) l'affréteur n'est ni l'un ni l'autre.

Dans le cas, envisageable, d'une annulation de l'affrètement avant chargement pour défaut ou retrait de vetting, on peut se demander si l'affréteur est, au-delà de cette annulation, fondé à exciper de la rupture d'une obligation contractuelle de son fréteur pour obtenir réparation d'un préjudice qui pourra consister en un différentiel de taux de fret pour un navire de remplacement, pénalités diverses subies aux deux extrémités du voyage pour le retard encouru, voire un différentiel de prix de la cargaison si le retard généré par le problème de vetting a entraîné une hausse du prix d'achat ou une baisse du prix de vente. On peut citer, en jurisprudence arbitrale américaine, le cas du *Stella Hope* en 1996 ; les arbitres ont accordé à l'affréteur sur le fondement d'une clause de vetting (dont les termes ne nous sont pas connus) réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'annulation d'affrètement à laquelle il avait du procéder.

Dans le cas, lui aussi envisageable, où un retrait ou défaut de vetting se traduit par une déviation (parfois doublée d'une attente) du navire vers un autre port de chargement ou de déchargement, les pénalités et différentiels de prix envisagés ci-dessus pourraient également constituer la base du préjudice réparable. S'y ajoute « en creux », le coût de la ou des déviations encourues, que l'on imagine mal le fréteur en défaut refacturer à son affréteur.

Si l'on peut envisager d'homériques discussions, en cas d'arbitrage ou d'instance judiciaire, sur les notions de dommages directs et indirects comme sur la définition et le quantum du préjudice subi par l'affréteur, la pertinence et la réalité du fondement du retrait d'un vetting après la confirmation de l'affrètement devraient également générer de belles joutes d'experts.

On pourrait aussi se demander si le chargeur ou le réceptionnaire, pas contractuellement lié au fréteur, dispose d'un recours direct contre lui ; il peut en effet avoir subi de sérieux dommages du fait de l'inacceptabilité du navire qui lui est proposé ou fourni : retards, prix de marché...etc. Sur le plan contractuel, la réponse est a priori négative.

La voie délictuelle est-elle ouverte ? Il y a entre le chargeur, l'affréteur et le fréteur une (courte) chaîne de contrats ayant pour objet l'enlèvement de la cargaison, ou entre le réceptionnaire, l'affréteur et le fréteur une (non moins courte) chaîne de contrats ayant pour objet la livraison de la cargaison, mais la nature des prestations diffère sérieusement : une vente à chaque extrémité, et un transport entre deux. Le constat par le chargeur ou réceptionnaire du manquement (défaut de vetting) contractuel du fréteur envers son affréteur pourrait-il suffire à établir un fait fautif du fréteur à son encontre ? Sans rentrer dans une controverse doctrinale qui n'a pas sa place ici, on se contentera de citer les termes concis et précis de l'Assemblée plénière de la Cour de Cassation dans un arrêt récent (6 octobre 2006) : *Mais attendu que le tiers à un contrat peut invoquer, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage...etc.*

Cependant, sauf le cas d'un affréteur insolvable et d'un fréteur financièrement solide, on peut supposer que le chargeur (ou réceptionnaire) trouvera plus aisé de faire le simple constat d'un manquement de l'affréteur à son obligation contractuelle, lui laissant le soin de se retourner contre son fréteur.

Les mêmes éléments vont se retrouver dans le cas d'un **contrat de tonnage**, qu'il faut considérer comme une série de chartes au voyage « *coiffées* » par un contrat-cadre. Celui-ci va contenir une clause imposant au fréteur l'acceptabilité des navires présentés, par les chargeurs et réceptionnaires des ports prévus au contrat ; à charge pour le fréteur d'organiser le vetting de ses navires, ou le cas échéant d'affréter un ou des navires au vetting positif. La complexité peut venir de ce que tous les navires d'un même armement ne sont pas nécessairement acceptables par tous les pétroliers, et de ce que les clauses de nomination des contrats de tonnage obligent souvent le fréteur à faire montre d'une grande souplesse, les ports de chargement et de déchargement étant parfois définitivement nommés au dernier moment. Cela dit, la complexité évoquée vaut tout autant pour l'acceptabilité « physique » du navire que pour son acceptabilité « vetting ».

En cas de défaut du fréteur, les recours de l'affréteur relèvent de la problématique évoquée dans le cadre de l'affrètement au voyage. Certaines clauses de contrat de tonnage prévoient que l'affréteur puisse le cas échéant

Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (suite et fin)

affréter un navire de substitution, le différentiel de fret éventuel étant à la charge du fréteur et les quantités ainsi transportées venant en déduction du minimum contractuel.

Plus compliquée est la situation du fréteur qui opère, pour tout ou partie de sa flotte, un ou **des navires affrétés à temps**, la situation de l'armateur du navire n'étant guère plus confortable.

Aux termes des chartes parties à temps classiques, l'armateur garantit à l'affréteur au jour de la livraison le bon état de navigabilité du navire et sa conformité aux réglementations applicables, et s'engage à maintenir le navire en l'état « *fair wear and tear excepted* » durant toute la durée du contrat. L'affréteur bénéficie donc de garanties, la sanction du non respect de ces garanties pouvant aller jusqu'à la mise hors charte temporaire du navire, voire à la résiliation de la charte.

En aval, l'affréteur à temps devenu fréteur au voyage va donner à ses affréteurs des garanties qui, bien que nécessairement plus limitées dans le temps, traduisent celles dont il bénéficie aux termes de sa charte à temps.

En termes de vetting, c'est grosso-modo la même chose. L'armateur garantit que, durant toute la période contractuelle, le navire sera accepté par une liste précise de pétroliers. Il y a là une obligation de faire ainsi qu'une obligation de résultat, cette dernière étant malgré tout quelque peu viciée par la part de subjectivité et d'incertitude contenue dans l'appréciation du navire par les différents services de vetting. Si l'un des chargeurs ou réceptionnaires prévus à la charte rejette de manière fondée le navire, l'armateur est en rupture de contrat et son affréteur est en mesure de lui réclamer réparation. Quelle réparation ?

Si l'on se trouve dans l'un des cas évoqués plus haut, annulation de voyage ou détournement de navire, le préjudice dont le chargeur ou l'affréteur au voyage demande réparation à l'affréteur à temps doit servir de base à l'évaluation du préjudice dont ce dernier peut demander réparation à son armateur.

S'il s'agit d'un retrait de vetting – même temporaire – avec ou sans annulation de voyage par l'affréteur concerné, la détermination du préjudice sera plus délicate à effectuer et à soumettre à l'armateur : l'affréteur à temps devra établir de manière circonstanciée la perte de recettes qu'il subit, prouvant notamment de quels emplois le navire a été privé par le retrait de vetting. Pour un navire employé sur le marché « spot », au moins partiellement, l'exercice est peu aisé, d'autant que l'armateur aura beau jeu de montrer que d'autres vettings sont toujours valides et que l'affréteur à temps ne manque pas d'occasions d'affrètement sur le marché.

Il va de soi qu'un retrait de vetting va entraîner, jusqu'à correction du ou des défauts rédhibitoires, l'impossibilité d'opérer pour le compte du chargeur, réceptionnaire ou affréteur concerné ; d'où la nécessité, et la difficulté indiquée ci-dessus, pour l'affréteur à temps d'évaluer la portée du préjudice qui en découle pour lui.

Au-delà de la réparation, l'affréteur à temps pourra-t-il obtenir la résiliation de sa charte partie ? C'est une question de proportionnalité. Si le retrait d'un vetting

n'affecte que dans de faibles proportions l'opérabilité commerciale du navire, il est plus que vraisemblable qu'une baisse du loyer sera la solution de bon sens ; c'est d'ailleurs celle qui prévaut depuis longtemps dans les chartes pour compenser une baisse temporaire de performances du navire ; la démarche semble adaptée. Dans la circonstance où le retrait du vetting affecte l'essentiel de l'opérabilité du navire, et on peut penser au cas d'un navire affrété à temps pour servir un ou deux contrats de tonnage spécifiques, la résiliation peut s'imposer, éventuellement assortie de dommages et intérêts au bénéfice de l'affréteur à temps qui va devoir trouver une autre solution pour exécuter son ou ses contrats de tonnage.

En jurisprudence anglaise, on a vu sur la même affaire (*Seaflower*) la High Court juger que le défaut de vetting par un major spécifiquement cité à la charte devait entraîner une simple réduction de loyer, la Court of Appeal estimant ultérieurement que l'exigence de ce vetting était une condition essentielle de la charte et concluant à la résiliation ; dans un cadre quelque peu différent, mais toujours pour perte de vettings, (*Diamond & Emerald Park*), des arbitres américains ont refusé à l'affréteur le bénéfice de réduction du loyer comme celui de la résiliation. Dans l'affaire anglaise, le fréteur « *guarantees to obtain XXX approval* » ; dans l'affaire américaine,

le fréteur « *warrants that the vessel...will pass the inspection of all major...* » etc. Au delà de la nuance sémantique entre les deux verbes employés, on peut se demander si, devant des arbitres ou des juges français, l'obligation d'obtenir le vetting de tous les majors serait jugée avec la même sévérité qu'une obligation limitée à un affréteur spécifique. Comme pour toute clause additionnelle rajoutée après négociation au corpus imprimé d'une charte partie, la rédaction d'une clause de vetting requiert précision, soin et attention.

Pour **conclure**, il semble que la part de subjectivité qui reste dans

l'appréciation portée par les affréteurs sur les navires soit amenée à se réduire au profit d'une standardisation des critères d'évaluation ; ceux-ci sont très orientés vers le respect des réglementations en vigueur et la qualité du management, c'est-à-dire qu'ils recourent pour l'essentiel les vérifications effectuées par les organismes certificateurs, tant pour ce qui est de la classification que pour la sécurité et la qualité. Dans ces conditions on peut être tenté de ne voir dans le vetting qu'une contrainte de contrôle supplémentaire pour les armements, qui n'affecte pas la nature des exigences qui leur sont soumises.

Le très petit nombre de contrats d'affrètement (au voyage, à temps, au tonnage) de ce secteur soumis au droit français – on peut le regretter – fait que nous manquons de recul ou d'expérience en la matière. L'auteur de ces quelques lignes ne peut que souhaiter voir la Chambre Arbitrale Maritime de Paris saisie d'un beau « contentieux vetting ». Les talents de ses arbitres techniciens, praticiens et juristes trouveraient pleinement à s'y exprimer.



Les interviews du site "Mer et Marine"

- = 13-10-06 : Me Quimbert
<http://www.meretmarine.com/artic le.cfm?id=102624>
- = 24-11-06 : E.Riblier
<http://www.meretmarine.com/artic le.cfm?id=103104>
- = 1-12-06 : F. Vallat
<http://www.meretmarine.com/artic le.cfm?id=103174>
- = 15-12-06 F.Bozzoni
<http://www.meretmarine.com/artic le.cfm?id=103306>



G/T Edouard LD

"Equasis"

En ce début 2007, la base de données européenne dont l'administration française à la gestion met en ligne un site complètement rénové :

<http://www.equasis.org/>

Vue sur mer : Revue de presse (suite et fin)

retraite. Du Haven au Braer et de l'Erika au Prestige, il a été impliqué dans tous les grands sinistres de ces dernières années, ayant au final autorisé le paiement de plus d'un milliard de \$ d'indemnités aux victimes de pollutions.

Bridge Log 24-10-06 : « Marin est désormais un métier pour le tiers-monde ». C'est ce qu'affirme un responsable de l' « American P&I Club » ajoutant qu'il manque environ 20 000 marins pour répondre à la demande.

Shipping Gazette 27-10-06 : Le fret meilleur marché dans l'avenir. Selon M.Stopford, gourou de Clarkson Research, Le shipping passant historiquement environ 60% du temps en récession, le temps est proche du retournement du marché.

L'Antenne 3-11-06 : Le pavillon français, 2^{ème} sur la liste blanche du Paris MOU. Les armateurs français sont contents et ils le font savoir... "Dans le rapport annuel 2005 du Memorandum de Paris qui vient d'être publié, la France s'est hissée au deuxième rang dans la liste blanche des pavillons de qualité", souligne Armateurs de France.

MGN 10-11-06 : Mitropoulos reste à la barre. Le Secrétaire Général de l'OMI, E.Mitropoulos a été réélu pour un second mandat de 4 ans.

TradeWinds 17-11-06 : Les panamax en péril ? Les panaméens viennent de voter en faveur de l'agrandissement du canal et les chantiers Japonais proposent déjà des navires de 120 000 tpl adaptés à la taille à venir du canal en 2015, rendant peut-être obsolète les actuels navires 'Panamax' de 70 000 tpl.

Lloyd's List 22-11-06 : Documentation et facturation déficientes. C'est ce que reproche le directeur des transports de Michelin aux lignes régulières. 50% des incidents non liés à la qualité, sont dus à des erreurs administratives.

Seaways 11-06 : Comment faire relâcher les capitaines et équipages détenus indûment après un accident ? Le Tribunal international du droit de la mer peut-être saisi par l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat de la nationalité de la personne arrêtée pour obtenir que soient relâchés les marins contre la mise en place d'une garantie.

JMM 1-12-06 : 30 mio \$ de prêts par jour ouvrable au shipping grec. C'est le montant indiqué par un consultant financier grec qui illustre le tropisme bancaire pour le transport maritime grec. Le total des engagements des 48 banques grecques actives sur le marché local dépasse 36,3 Md\$.

Le Marin 22-12-07 : GIE Fiscaux. La Commission européenne rejette le dispositif mais ne demande pas le remboursement concernant les dossiers engagés avant le lancement de son enquête.

Le Marin 22-12-06 : Marine marchande. L'immeuble de la place de Fontenoy appartenant à l'ENIM pourrait être mis en vente.

MGM 27-12-06 : Amendes réduite en appel pour l'Exxon Valdez. La Cour d'appel de San Francisco a réduit de près de moitié l'amende imposée à Exxon Mobil après la pollution consécutive à l'échouement de l'Exxon Valdez.

Nouvelles du large : sur le web

En complément de l'article de P.Delebecque, une sélection de liens vers quelques uns des multiples sites qui traitent de l' "anti-suit injunction"

L'Europe, le règlement 44/2001 et la jurisprudence

- = Règlement 44/2001 : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001R0044:FR:HTML>
- = L'arrêt Turner : <http://wittylink.com/451725>
- = L'arrêt Gasser : <http://wittylink.com/101726>
- = L'arrêt Van Uden : <http://wittylink.com/291727>
- = L'arrêt Marseille Fret : <http://wittylink.com/301728>
- = Colloque de la Cour de cassation, rapport de Sir Jonathan Mance : <http://wittylink.com/581729>

Jurisprudence anglaise, avis et commentaires de sollicitors et de P&I Clubs

- = L'arrêt "Front Comor" : <http://wittylink.com/491732>
- = L'arrêt "Hari Bhum" : <http://wittylink.com/871733>
- = L'arrêt "Airbus Industries" : <http://wittylink.com/661734>
- = Commentaires
- R. Clift, Hill Taylor, Dickinson : <http://www.hilldickinson.com/downloadfile.aspx?ID=196>
- P.Wareham, Holman Fenwick Willan : <http://www.hfw.com/l3/new/newl3c056.html>
- Herbert-Smith : <http://wittylink.com/521735>
- Walton & Morse : <http://wittylink.com/101737>



Les navires d'autrefois :
M/V Cavalier de La Salle

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)



Nouvelles du large : Sur le web (suite et fin)

= La renaissance de l'anti-suit injunction in Gard News n°177 :

http://www.gard.no/gard/Publications/GardNews/RecentIssue/gn177/art_9.htm

= Anti-suit injunctions, droit européen et arbitrage anglais (Steamship)

<http://www.simsl.com/articles/antisuit0805.asp>

= Les Australiens aussi ! Le "Comandate" : <http://www.wittylink.com/411736>

= Et les Canadiens :

http://www.onlinedmc.co.uk/ot_africa_line_v_magic_sportswe ar.htm

= Les Suisses également :

http://www.lalive.ch/files/msc_tgi_anti_arbitration_2005.pdf

= Même les Colombiens : <http://www.simsl.com/articles/horn0406.asp>

= N.Parton - L'anti-suit injunction, l'outil le plus utile du monde maritime

<http://www.jacksonparton.com/pages/antisuitinjunction.html>

Commentaires français (La plupart de nos revues juridiques ne sont pas en accès libre sur internet, c'est pourquoi elles ne figurent pas ici)

= P.Bonassies - L'entrée en vigueur du règlement communautaire n° 44-2001 - Revue Scapel :

http://www.cdmf.droit.u-3mrs.fr/revue/texte02_2.doc

= R.carrier - L'anti-suit injunction - Mémoire de DESS :

<http://wittylink.com/041730>

= S. Cordonnier - L'anti-suit injunction au sein de l'espace judiciaire eu-

ropéen - Mémoire DESS : <http://wittylink.com/191740>

= Anti-suit injunction - B.Mercadal :

<http://www.institut-idef.org/Anti-suit-injunction.html>

L'actualité de la Chambre

BARÈME : Il est rappelé que l'Assemblée Générale du 14 juin 2006 a décidé une réévaluation du barème des frais et honoraires d'arbitrage.

Les nouvelles grilles de tarification qui ont été largement diffusées s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2007.

ICMA XVI : Le prochain Congrès International des Arbitres Maritimes (ICMA XVI) est organisé à Singapour du 26 février au 2 mars 2007 par les diverses institutions d'arbitrage de cette place.

Ce forum où se rencontrent les plus éminents arbitres et juristes des places étrangères est une occasion propice à la promotion de notre Chambre.

Tous les détails de cette manifestation (inscription, programme, intervention etc...) peuvent être consultés sur le site d'ICMA XVI à l'adresse suivante : www.icma2007.com

CLUSTER MARITIME FRANÇAIS : Dans le cadre du Cluster Maritime Français, les membres du Bureau de la Chambre ont participé à des réunions dites de "synergie" au cours desquelles ont été identifiés les atouts et handicaps de la Chambre et ont été évoquées quelques actions de promotion à mettre en œuvre non seulement auprès des membres du Cluster Maritime Français, mais également auprès des acteurs étrangers du shipping.

Un article dans le Lloyd's List du 3-11-06 vantant les mérites de la Chambre a été particulièrement remarqué dans les milieux londoniens.

ANTI-SUIT INJUNCTION (suite) : Une affaire portée devant la Chambre fin 2004 avait fait l'objet d'une procédure d'anti-suit injunction devant la High Court of Justice (Commercial Court) qui l'avait rejetée (voir Gazette N°7 - page 8).

L'article du Professeur Delebecque dans cette Gazette expose les problèmes que pose cette procédure anglo-saxonne, notamment dans le cas où une lettre de garantie donne compétence à une autre juridiction que celle de la clause compromissoire de la charte-partie.

La Chambre, qui connaît beaucoup d'affaires semblables où sa compétence est fondée sur une lettre de garantie, est à la merci de cette pratique procédurale anglaise archaïque, critiquée par les pays de droit civil et la Communauté européenne en général.

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.