

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

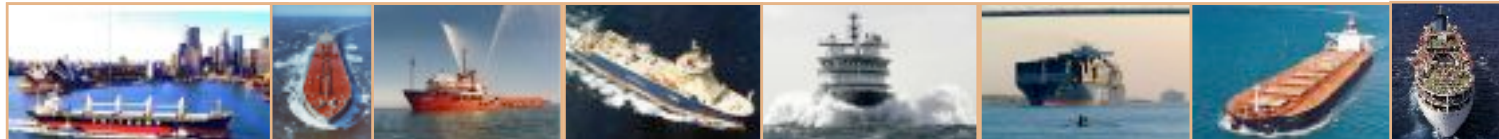
Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

3 numéros par an

Numéro 20 - Automne 2009

- Comme le temps passe !
Jean-Yves Grondin
Page 1
- Pour les Règles de Rotterdam
Philippe Delebecque
Page 2
- Les dérives de l'arbitrage maritime
François Arradon
Page 4
- Le web-maritime : le canal de Panama
Page 6
- Clause Paramount - régime juridique
Pierre Raymond
Page 6
- Revue de presse
● L'actualité de la Chambre
Page 8



"Hora fugit, stat jus"

Comme le temps passe !

Editorial par Jean-Yves Grondin
Vice-Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Voilà déjà plus de 6 ans, à la fin de l'hiver 2003, que le numéro « zéro » de la « Gazette de la Chambre » circulait parmi quelques arbitres et amis de la Chambre. C'était la concrétisation d'une idée lancée quelques mois plus tôt, alors que F. Arradon venait de prendre la tête de la maison, succédant au Président Marty.

Après quelques essais, le n°1 de la « Gazette de la Chambre » parut finalement en avril 2003 et le tout premier article juridique était écrit par P. Bonassies, indiquant ainsi immédiatement, le niveau auquel nous souhaitions nous situer.

Notre ambition était de faire une lettre d'information destinée certes aux spécialistes de l'arbitrage, mais aussi destinée à chacun de ceux que C. Boquin avait baptisé il y a une vingtaine d'années dans une intervention à l'AFDM sous le vocable de « *Shipping man* ».

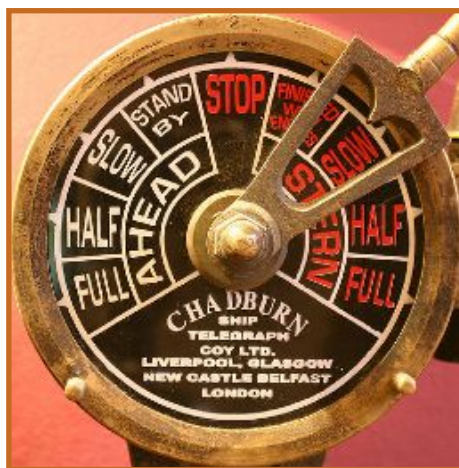
Nous sommes fiers aujourd'hui de mettre à votre disposition, avec une nouvelle maquette, le n°20 de notre publication contenant les articles du Président en exercice, P. Delebecque, et de son immédiat prédécesseur, F. Arradon.

Ce n°20, comme les précédents, représente pour notre Comité éditorial bénévole une somme de travail fondée sur 3 axes principaux : convaincre les auteurs d'écrire pour notre publication, tenir à jour très régulièrement et, si possible, augmenter la base de données des adresses de courrier électronique des lecteurs et enfin, faire la mise en page, la présentation et l'envoi de chaque numéro.

La « Gazette de la Chambre », ce sont plus de 60 articles publiés par environ 35 intervenants différents de haut niveau.

Le chiffre le plus spectaculaire est **58 006**. Il s'agit du nombre total d'exemplaires téléchargés* entre avril 2003 (n°1) et fin août 2009 (n°19) !

L'accès direct à la « Gazette de la Chambre » depuis le site internet de la CAMP permet de poursuivre durablement la diffusion commencée avec l'expédition du mel d'annonce de mise à disposition. C'est, par exemple, le n°8 (septembre 2005) qui est le plus téléchargé : 4 327 fois. On s'aperçoit en fait que le téléchargement se poursuit dans le temps, ainsi, le n°1 (avril 2003) a été désormais téléchargé 3 516 fois et le n°15 (janvier 2008) 2 351 fois. **Sur les quinze premiers numéros, la moyenne est de 3 363 téléchargements par numéro !**



Notre base de données comprend 3 075 adresses de mel auxquelles nous annonçons, 3 fois par an, la mise en ligne de notre publication. Par exemple, à titre indicatif, il y a 450 avocats (dont 170 domiciliés hors de France) sur notre liste, 135 courtiers d'affrètement et 300 courtiers d'assurance.

A partir du printemps 2006, la page « **Tiré à part** » du site de la CAMP a offert la possibilité d'accéder séparément à chacun des articles publiés. C'est aussi un succès puisque plus de 29 000 téléchargements ont déjà été enregistrés... L'article d'A. Vialard (« *Jonction d'instance et intervention volontaire* ») du n°10 est, de loin, l'article le plus téléchargé,

il est suivi par l'éditorial de F. Arradon (« *Chartes-parties et connaissements* ») du n°2.

Enfin, en complément de la « Gazette de la Chambre », il nous faut également mentionner la page « **Miscellanées** » du site où, depuis le printemps 2006, sont mis en ligne des articles, de la jurisprudence, de la documentation et des commentaires d'arrêt.

* Il faut rappeler sans cesse que « **téléchargé** », ne veut pas forcément dire « **Ju** » !

La révélation, nouveau mantra ?

Progressivement, la Cour d'appel de Paris encadre et précise les obligations d'indépendance, de transparence et de révélation des arbitres vis-à-vis des parties.

Décisions après décisions, le niveau de ces obligations est toujours plus contraignant et le récent arrêt « SA J&P Avax sa c/ société Tecnimont SPA », rendu le 12 février 2009 par la première Chambre C, bien que concernant un arbitre avocat de profession, l'illustre parfaitement.

Sur la page « **Miscellanées** » du site de la CAMP retrouvez l'arrêt cité ainsi qu'un « **Point de vue** ».

<http://tinyurl.com/nktgju>
<http://tinyurl.com/n76hvv>

© Le texte intégral des Règles de Rotterdam est disponible sur la page « *Miscellanées* » du site de la CAMP ou en suivant les liens ci-dessous :

Français : <http://tinyurl.com/mrasza>
Anglais : <http://tinyurl.com/nsy9bb>

© La cabinet anglais Hill Dickinson a publié un guide comparatif des différentes Conventions applicables, disponible en suivant le lien ci-après :

<http://tinyurl.com/ntf6wa>



Notes

(1) L'argument selon lequel le « *shipping intereuropéen* » devrait être traité en dehors de toute convention internationale est difficile à comprendre : cette activité n'est qu'une part du « *shipping international* ».

(2) Notamment le Japon, la Chine, Singapour, la Corée, l'Inde, le Brésil, la Fédération de Russie, le Nigéria, l'Afrique du Sud, le Sénégal (autour duquel se sont, en l'occurrence, regroupés les principaux Etats africains francophones et anglophones).

(3) L'article 67 valide trop ouvertement les accords d'élection de for dans les contrats de volume et les rend opposables aux tiers, dont le destinataire, au bénéfice de conditions quelque peu illusoire.

(4) L'art. 75-2 permet au demandeur à l'arbitrage de s'affranchir de la convention d'arbitrage et de ne pas respecter le lieu convenu, il est vrai sous certaines conditions. Cette exception, même contenue, au caractère contractuel de l'arbitrage est contraire à tous les principes.

(5) Ainsi un dommage survenu pendant le transit routier en Europe sera indemnisé en application de la CMR, laquelle constituera également le fondement du recours du transporteur contre le « *road haulier* ». A l'inverse, le dommage survenu pendant le voyage en mer ou le dommage non localisé (« *hidden or concealed damage* ») ou encore le dommage ne relevant d'aucune convention internationale terrestre sera traité en application des RR.

(6) Art. 1-1 : « Le terme contrat de transport désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes ».

(7) La liste des données devant figurer dans les documents est enrichie (art. 36) ; ainsi le nom du transporteur doit-il être précisément mentionné, étant entendu que si ce dernier n'est pas suffisamment identifié – ce qui est souvent le cas dans la pratique actuelle – le propriétaire du navire est présumé être le transporteur. La jurisprudence « *Vomar* » que les praticiens connaissent bien est ainsi consacrée, la présomption retenue étant toutefois simple (art. 37).

Pour les Règles de Rotterdam

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

L'événement marquant de ce mois de septembre 2009 est assurément la cérémonie de signature de la Convention des Nations Unies sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, en d'autres termes des Règles de Rotterdam.

Le texte a fait l'objet de vives critiques, à tel point que des organisations professionnelles se sont permis de faire pression sur les Etats pour qu'ils ne participent pas à cette cérémonie (v. notam. *View of the European Shipper's Council on the Convention ...*, mars 2009, viz. "ESC Paper" ; *Working Group on Sea Transport of FIATA*, doc. MTJ/507, 26 mars 2009 ; *Paper of the European Association for Forwarding Transport Logistic and Customs Services-CLECAT* ; *U.N. Economic and Social Council, UNECE Report*, 6 mai 2009). Curieuse époque où les lobbies dictent au législateur sa conduite ! Et ceux-ci de dénoncer la complexité du nouvel instrument, en osant une comparaison avec le récent règlement communautaire sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers dont on connaît pourtant l'inspiration consumériste en toute logique étrangère au monde du transport de marchandises. La faiblesse des arguments avancés qui font l'impasse la plus totale sur la dimension internationale des transports maritimes et qui masquent à peine leur arrière-pensée en faveur d'un texte communautaire censé résoudre toutes les difficultés⁽¹⁾ nous renforce dans notre conviction : les Règles de Rotterdam qui modernisent avantageusement le droit des transports maritimes tout en assurant l'équilibre des intérêts en cause méritent bien d'être ratifiées dans les meilleurs délais. Une fois encore, on ne voit pas comment, compte tenu de la multiplication et de la mondialisation des échanges commerciaux maritimes, il serait possible de faire mieux pour rétablir l'uniformité de la matière et offrir « *something for everybody* ».

Sans doute le texte n'est-il pas parfait. Les phrases sont souvent lourdes, parfois redondantes, le style manque souvent d'élégance et le plan suivi n'est pas d'une parfaite rigueur. L'« *architecture* », pour reprendre l'expression de F. Berlingieri, est assez éloignée de celle des églises romanes. Mais le fait est que de nombreux Etats, hier absents de la scène internationale et aujourd'hui déterminants⁽²⁾, ont contribué à l'élaboration du texte. D'où de nombreux compromis et des dispositions laborieuses. Le temps où une convention internationale pouvait se construire entre quatre ou cinq spécialistes de la discipline est sans doute révolu. En l'état, les rédacteurs des nouvelles Règles ont dû et su poser des garde-fous : les articles si controversés et, selon nous, difficilement acceptables, sur la compétence⁽³⁾ et l'arbitrage⁽⁴⁾, n'ont pas vocation à s'appliquer de plein droit : ils ne joueront que si les Etats font une déclaration expresse en leur faveur. De plus, la convention n'est pas, contrairement à ce que l'on a pu dire, une convention multimodale : elle n'en a pas l'ambition et se borne à reconnaître « *the need for optional door-to-door arrangements to facilitate container traffic to and from inland destinations* » et organise ainsi un système de « *network liability* » couvrant les segments terrestres de pré ou de post acheminement (cf. art. 26)⁽⁵⁾. C'est tout le sens du concept « *maritime plus* » contenu dans la définition que les Règles de Rotterdam donnent du contrat de transport⁽⁶⁾ et décliné tout au long de l'instrument (v. notam. art. 12 ; 43). Dans le même esprit, la convention s'est souvent efforcée de ne rien imposer lorsque la solution était discutable : ainsi le retard du transporteur n'est-il sanctionné que dans la mesure où un délai (de transport) a été « *convenu* » (art. 21) ; de même, l'obligation de conformité que l'on peut attendre du chargeur n'est-elle que supplétive (art. 27) et rien ne s'oppose à ce que les parties conviennent qu'aucun document ne soit émis (art. 35), tandis que l'étendue du droit de contrôle ou même son transfert peut faire l'objet d'aménagements contractuels (art. 56). Les renvois faits ici ou là à la loi applicable (art. 24, sur la légitimité du déroutement ; sur la mise en œuvre du droit de rétention du transporteur, art. 49, ou encore sur le jeu des actions récursoires, art. 64) témoignent du même souci consensuel.

Reste l'essentiel, à savoir les nombreuses avancées réalisées par les nouvelles Règles par rapport aux conventions existantes. Sur de nombreux points, les Règles de Rotterdam modernisent le droit des transports maritimes, tout en assurant un meilleur équilibre entre les parties en cause.

La modernisation, elle s'exprime immédiatement à travers la reconnaissance des documents électroniques. L'équivalence fonctionnelle de la « *documentation papier* » et de la « *documentation électronique* » est dûment affirmée (art. 8). Le recours aux documents électroniques va certainement favoriser les transmissions instantanées de données et de droits et permettra notamment de régler les questions pratiques que l'on connaît lorsque le navire arrive à destination avant même les documents et d'épargner au transporteur les pressions que l'on sait pour qu'il remette sans tarder les marchandises. Au vrai, c'est l'ensemble de la réglementation sur les documents de transport qui est repensé, ce qui s'inscrit dans le droit fil de l'économie même de la convention dont l'application ne dépend plus comme dans les Règles de La Haye-Visby des documents émis (connaissances ou titres similaires), mais des contrats conclus dans un secteur déterminé (transport de ligne régulière, cf. art. 6). La nouvelle convention se sépare des précédentes en ce sens qu'elle entend régir tous les documents de transport, négociables comme non négociables⁽⁷⁾, qu'elle précise les situations dans lesquelles le transporteur est à même de prendre des réserves, en assurant par là la protection du transporteur et du porteur (cf. art. 40) et qu'elle s'attache tout particulièrement aux réserves propres aux marchandises remises dans des conteneurs (cf. art. 40-4). De même en est-il de la force probante des documents, puisque si ceux-ci font normalement foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiqués dans les données du contrat, la

preuve contraire précisément n'est pas admise à l'encontre non seulement d'un tiers porteur de bonne foi (d'un document négociable), mais encore d'un cessionnaire de bonne foi titulaire d'un document non négociable exigé pour la remise des marchandises et d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant (« *in reliance of* ») à certaines données du contrat figurant dans un document non négociable (art. 41).

Le droit de contrôle était jusqu'à présent connu sous le nom de droit de disposition et n'était envisagé que très partiellement, si ce n'est peut-être, mais très imparfaitement, à travers la question du « *stoppage in transitu* ». Les Règles de Rotterdam vont aujourd'hui beaucoup plus loin en accordant à la partie contrôlante, *i.e.* le chargeur, son ayant-droit cessionnaire, le chargeur documentaire (en d'autres termes, le vendeur CAF), le tiers porteur du document négociable, le droit de donner de nouvelles instructions au transporteur et même de modifier le contrat de transport, notamment en remplaçant le destinataire (art. 50). Cet assouplissement des règles du transport est le bienvenu, d'autant que les dispositions prévues déterminent précisément les titulaires du droit de contrôle, son étendue et les contreparties que le transporteur qui le subit peut attendre.

La réglementation de la livraison est enfin très révélatrice de la modernité des nouvelles Règles. Là encore ni les Règles de La Haye-Visby ni même les Règles de Hambourg ne disent quoi que ce soit sur les droits et les obligations du transporteur à l'arrivée des marchandises à destination. Fallait-il laisser à la loi applicable, et donc le plus souvent à la loi en vigueur à destination, le soin de régler toutes les questions pratiques qui se posent ? Les rédacteurs des Règles de Rotterdam ne l'ont pas pensé et c'est pourquoi, désormais, des dispositions très utiles insistent sur l'obligation même de prendre livraison et sur l'obligation d'accuser réception, déterminent les parties en droit de retirer les marchandises, dans des conditions du reste différentes selon qu'un document (négociable ou non négociable)⁽⁸⁾ a été émis (art. 45 s.) et s'intéressent au sort des marchandises en souffrance.

Aux esprits chagrins qui ont dénoncé la longueur de ces nouvelles dispositions, on répondra que cette approche « *step by step* » des droits et obligations des parties tout au long de la chaîne du transport est, par la force des choses, sinueuse et que l'important est d'assurer l'équilibre des intérêts en présence.

Au demeurant, l'équilibre des intérêts en cause est une idée force des Règles de Rotterdam. Elle s'illustre dans le fait que si les transporteurs voient leur situation s'améliorer, les chargeurs ont, de leur côté, obtenu de nouvelles prérogatives.

Ainsi les transporteurs auront-ils en face d'eux des chargeurs dont les obligations ont été clarifiées⁽⁹⁾. De même pourront-ils, dans certaines hypothèses, déroger à la convention : les clauses « *FIO* » sont admises (art. 13-2)⁽¹⁰⁾ et, surtout, le jeu de la liberté contractuelle est le principe dans les contrats de volume (art. 80), étant précisé que l'expression renvoie aux contrats de transport qui prévoient le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue (art. 1-2). Inutile de rappeler les controverses suscitées par ces nouvelles dispositions, certains n'ayant pas hésité à écrire que la convention internationale renouait ainsi avec le libéralisme le plus sauvage de la fin du 19^{ème} siècle et le temps des « *negligence clauses* ». Affirmation grossière et démentie par les textes eux-mêmes multipliant les conditions de forme et même de fond, puisque les dérogations aux obligations fondamentales du transporteur sont interdites, de même que toute exonération pour faute intentionnelle ou inexcusable (cf. art. 61, renvoyant également aux limitations prévues dans le contrat de transport). De surcroît, les craintes d'abus potentiels ne sont sans doute pas justifiées, dans la mesure où l'on peut penser que, le plus souvent, ce sont les chargeurs eux-mêmes qui souhaiteront s'engager dans des contrats de volume.

Les chargeurs, justement, bénéficient de nouveaux droits, en ce sens que les obligations du transporteur sont quelque peu alourdies (la navigabilité devant être assurée d'une manière continue, art. 14) et que le système de responsabilité du transporteur est beaucoup mieux agencé que par le passé, notamment au regard de l'allocation de la charge de la preuve : le transporteur est responsable des dommages survenus lorsque les marchandises sont sous sa garde et le demeure si l'origine du dommage reste inconnue ; les cas exceptés sont clairement conçus comme des cas de renversement de la charge de la preuve (la faute nautique n'étant plus susceptible d'être invoquée) ;

enfin, le lien entre la violation des obligations et la responsabilité consécutive est plus clairement reconnu. Il ne faut pas oublier non plus que les limites de réparation ont été rehaussées (elles passent de 666, 66 DTS/colis et de 2 DTS/kg à 875 DTS/colis et 3 DTS/kg) et que le délai pour agir est porté à deux ans. On notera aussi que les chargeurs, comme les destinataires, pourront désormais agir, sur le fondement de la nouvelle convention, contre la partie exécutante maritime (transporteur substitué, entreprise de manutention, ...) à l'origine des dommages. Ils pourront tout aussi bien agir solidairement contre le transporteur et cette partie exécutante.

Faut-il d'autres arguments pour se convaincre de l'intérêt des Règles de Rotterdam ? Sans doute, car ces premières observations sont loin d'être exhaustives : nous aurons toutefois, espérons-le, l'occasion de les approfondir, ne serait-ce que pour développer les apports de la nouvelle convention du point de vue non seulement des armateurs, des autres transporteurs et des chargeurs, mais aussi de l'ensemble des protagonistes du commerce maritime, assureurs, clubs de protection, banquiers et négociants. Entretemps, l'analyse résolument négative des chargeurs européens aura peut-être changé.

Notes

⁽⁸⁾ L'art. 47-2 peut apparaître révolutionnaire en réglementant la situation des marchandises qui ne peuvent être livrées et en permettant néanmoins au transporteur, sous certaines conditions, de se libérer de son obligation et donc d'y satisfaire juridiquement. Il reste que ce texte règle une question récurrente et ne peut être mis en œuvre que lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis. On relèvera au passage la création d'un nouveau type de document négociable.

⁽⁹⁾ 1) Remettre les marchandises « *in such conditions that they will withstand the intended carriage* » ; 2) donner des instructions « *for the proper handling of the goods and for the carrier's compliance with laws and regulations* » ; 3) Donner au transporteur des informations « *for the compilation of contracts particulars* » ; 4) Déclarer au transporteur la nature dangereuse des marchandises. Dans les deux premiers cas, la responsabilité du chargeur est fondée sur la faute ; dans les deux autres, il s'agit d'une responsabilité de plein droit.

⁽¹⁰⁾ Le transporteur pourra stipuler que « *the legal responsibility for loading, handling, stowing and unloading of the goods is placed upon the shipper* » ; toutefois, ce même transporteur ne pourra stipuler pareille exonération lorsqu'il acceptera d'exécuter ces obligations « *as agent of the shipper* » : arg. art. 17-3-i.

Cour de cassation

● Pour ceux qui, n'étant pas juristes de profession, souhaitent quand même comprendre « *comment ça marche* », une fiche méthodologique intitulée « **Comprendre un arrêt de la Cour de cassation rendu en matière civile** » figure aux pages 8 à 19 du n°702 du BICC (Bulletin d'information de la Cour de cassation) du 15 mai 2009.

Cette publication est disponible gratuitement sur le site de la Cour, on peut également accéder directement à la fiche méthodologique en suivant le lien ci-dessous :

<http://tinyurl.com/n62g3y>

● **La requête de l'avocat est-elle une « œuvre de l'esprit originale » ?**

Un avocat a purement et simplement recopié la requête signée par un confrère qui l'accuse alors de contrefaçon.

Pour que le délit de contrefaçon soit constitué, il faut que ladite requête s'analyse en une œuvre de l'esprit, au sens du droit de la propriété littéraire et artistique, elle doit être originale, ce qui suppose qu'elle porte l'empreinte de la personnalité de son auteur.

En l'espèce, il s'agit d'une requête déposée devant le tribunal administratif qui ne présente aucun caractère d'originalité, ni dans la forme ni dans le fond, de nature à révéler la personnalité de son auteur. Le pourvoi est rejeté !

Cass. crim., 16 juin 2009, n°08-87.193, P
Rapporté par LamyLine 23/07/2009

N° 1158 – Charte-partie Synacomex – Maïs en vrac – Manquants cargaison – Demande récursoire en garantie contre l'affréteur – Exécution par le fréteur de ses obligations – Garantie de l'affréteur bien fondée

Le poids de la cargaison déterminé par draft survey, conformément à la c/p, est à peu près le même au port de déchargement. Le fréteur, ayant ainsi convenablement exécuté ses obligations, doit être garanti par l'affréteur vendeur de sa condamnation à indemniser le destinataire en sa qualité de transporteur maritime.

N° 1159 – Contrat de vente de yachts – Inexécution partielle - Clause résolutoire

Un contrat de vente prévoit la construction de deux yachts et la mise à disposition de navires semblables pendant la construction, avec un échéancier de paiement. Plusieurs obligations de l'acheteur n'ayant pas été remplies – notamment défaut de paiement – les arbitres, par application de la clause résolutoire, prononcent la résolution du contrat au bénéfice du vendeur. Les parties sont replacées dans leur situation d'origine avant signature du contrat.

N° 1160 – C/P Gencon – Inexécution d'un voyage – Affrètement d'un navire de remplacement

L'affréteur à temps, fréteur au voyage est responsable de l'inexécution du voyage lorsque l'armateur, fréteur à temps, s'oppose à son exécution, les certificats du navire ne permettant pas la navigation dans la zone considérée. Condamnation du fréteur au voyage à payer à l'affréteur le surcoût de l'affrètement d'un navire de remplacement.

N° 1161 – C/P Gencon – cargaison « always last in/first out » - Déroulement – Retard de livraison – Pénalités

« always last in/first out » signifie que le voyage sous C/P Gencon doit s'effectuer en droiture. Le déroutement du navire à l'initiative de l'armateur est à l'origine du préjudice constitué par des pénalités de retard d'un contrat connexe, retenues comme éléments de preuve.

N° 1162 – Second degré - C/P à temps – Transport de riz en sacs sous connaissements – Avaries cargaison – Lettre de garantie – Théorie du mandat apparent – Compétence

Bien que la lettre de garantie ait été émise par le Club de l'armateur « au nom de l'armateur et/ou des transporteurs » et précise que la compétence de la Chambre « est acceptée par toutes les parties ayant un intérêt lié au navire », il apparaît que le défendeur à l'arbitrage, affréteur à temps, en sa qualité de transporteur, n'a pas participé à la négociation de la lettre de garantie. L'apparence de mandat n'étant pas démontrée, le Tribunal arbitral s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande des intérêts cargaison contre l'affréteur à temps.

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://tinyurl.com/qon9ch>

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous : <http://tinyurl.com/qd47m7>



Paquebot «Sea Cloud II» à Helsinki - © NAJ

François Arradon

Ancien Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris
Arbitre maritime

Durant cinq années, en qualité de président de la Chambre arbitrale maritime de Paris, j'ai eu connaissance de nombreuses sentences. J'ai aussi dû me pencher sur quelques questions d'urgence soulevées par une partie, régler des incidents de procédure, ou décider avec le Comité s'il fallait satisfaire certaines exigences de Conseils. Il a, plus rarement, fallu trouver des solutions à des problèmes que notre règlement intérieur n'avait pas prévu.

Aussi ai-je été fort intéressé de lire dans le numéro 17 de La Gazette de la Chambre publié en automne 2008, le point de vue de Bruce Harris sur l'évolution de l'arbitrage à Londres et sur son avenir. L'opinion de cet éminent arbitre professionnel nous interpelle quand il s'inquiète d'une diminution des arbitrages à Londres et dans le monde alors que le nombre de navires ne cesse de croître. La cause en serait une certaine désaffection des opérateurs maritimes pour ce mode de règlement des litiges. Il constate un affaiblissement de l'esprit de l'arbitrage, la raréfaction des arbitres praticiens et un juridisme excessif dans la conduite des arbitrages.

La Chambre arbitrale maritime a vu son activité croître jusqu'à la fin des années 1990, en partie à cause des reproches formulés sur l'arbitrage à Londres et rappelés par Bruce Harris. Elle a bénéficié d'un plus grand soutien de ses nationaux et d'une moindre réticence de la communauté maritime internationale pour accepter l'arbitrage à Paris. Depuis quelques années, même si les montants en jeu dans les arbitrages augmentent, la tendance à une réduction du nombre de demandes existe à Paris comme à Londres. Les mêmes causes produisent-elles les mêmes effets ?

1- Un affaiblissement de l'esprit de l'arbitrage

L'arbitrage trouve son fondement dans le libre choix par les parties de ce mode de règlement des litiges qui leur permet de choisir leurs arbitres. Le caractère consensuel de l'arbitrage devrait se retrouver tant dans la présentation des mémoires que dans le déroulement des réunions d'arbitrage. Mais comme le souligne le regretté professeur Philippe Fouchard dès les premières lignes de l'introduction de son *Traité de l'arbitrage commercial international* : « Si l'universalité de la méthode s'est ainsi affirmée, son succès en a probablement altéré l'esprit. » Le climat serein qui devrait prévaloir entre partenaires commerciaux pour faire régler par des pairs des divergences sur le contenu de leurs accords est de moins en moins de mise. Tous les arbitres ont malheureusement constaté une telle évolution.

2- La raréfaction des arbitres praticiens.

Il n'y a pas auprès de la Chambre d'arbitres professionnels. Aussi, dès la création de la Chambre arbitrale maritime, des juristes maritimistes ont été contactés pour figurer sur la liste des arbitres aux côtés des praticiens et techniciens du métier maritime. La mixité de ces formations dans les collèges arbitraux a toujours été harmonieuse et profitable à tous. Elle a grandement contribué à la qualité des sentences. Les juristes aident les praticiens à structurer les sentences et veillent au respect des procédures indispensables. Les praticiens apportent aux juristes l'éclairage des faits et de la pratique de la négociation.

Mais, alors que l'arbitrage à Londres a une vocation universelle pour trancher les litiges, l'arbitrage à Paris trouve son origine dans la plupart des cas dans un lien de rattachement à la France. Or les intervenants maritimes français sont de moins en moins nombreux. De fusions en acquisitions, le nombre d'armateurs a fondu comme neige au soleil. Les sociétés de négoce se sont également regroupées, d'autres ont déplacé leur siège social vers des pays fiscalement plus accueillants et ont progressivement recruté des commerciaux sans liens avec la France et donc moins motivés pour inscrire dans leur contrat l'arbitrage à Paris. L'évolution des grands groupes industriels est très semblable. Plus le nombre de praticiens du shipping se rétrécit, plus il est difficile de susciter des vocations d'arbitres.

D'autres circonstances provoquent un désintérêt des praticiens pour être arbitre. Le métier maritime a beaucoup évolué, la spécialisation étant aujourd'hui de mise. Celui qui négocie et affrète n'est pas responsable de l'exécution du voyage. Il devient plus difficile de trouver des praticiens dotés d'une connaissance exhaustive du transport maritime et des nombreux documents qu'il génère.

ICMA XVII

Le 17^{ème} congrès international des arbitres maritimes se tiendra à Hambourg du 5 au 9 octobre 2009. Tous les renseignements concernant l'organisation du Congrès et l'inscription sont sur le site de l'ICMA :

<http://www.icma2009.org>



«Belle Etoile»



«Penmen»



«Aquitaine»

Routes maritimes

● Plus de 400 navires par jour franchissent le Pas de Calais. Observez 24 heures de trafic en accéléré :

<http://tinyurl.com/lt9798>

● Visualisez les cartes de trafic établies par l'Agence Spatiale Européenne :

<http://tinyurl.com/pahcbd>
<http://tinyurl.com/nusl76>

Les dérives de l'arbitrage maritime (suite et fin)

Bien entendu les praticiens exercent leur métier dans un environnement où ils disposent de toutes les informations qui leur permettraient d'élargir leur connaissances, mais la perspective d'arbitrage occasionnel est pour beaucoup, une motivation insuffisante pour accepter d'arbitrer compte tenu de l'intensité de leur activité quotidienne. L'efficacité des moyens de communication leur impose une méthode de travail fondée sur la rapidité des discussions. Un tel climat pousse les négociateurs et leurs courtiers à s'imposer un tempo rigoureux de négociation, à ne s'intéresser que de manière marginale à l'ensemble des clauses dites « additionnelles » s'ils obtiennent satisfaction sur les objectifs qu'ils considèrent comme cardinaux à savoir les taux de fret et ses accessoires immédiats. Les autres termes qualifiés avec une certaine désinvolture de « détails » sont plus survolés que négociés. Lorsque, ensuite, les transactions maritimes sont incorporées dans des pro formas de contrats ou de chartes-parties par la dangereuse méthode du copier/coller : Rapidité et clarté ne font pas très bon ménage. Si, lors du voyage maritime, des difficultés surviennent, si un contentieux surgit, il sera bien délicat d'interpréter certaines clauses imprécises ou ambiguës et de dire en cas de contradiction entre lesdites clauses laquelle s'applique.

3- le rôle accru des juristes

Bien souvent, en cas de conflit conduisant à demander l'arbitrage, le dossier sera dans toute société d'une certaine importance confié au service juridique. Celui-ci aura alors tout naturellement recours aux compétences d'un avocat-conseil qui l'aidera à bâtir son dossier et le représentera à l'arbitrage. Cette évolution apparaît comme souhaitable et naturelle, si la règle qui définit l'arbitrage et qui a fait son succès est respectée.

Or le climat va changer parce que les acteurs ne sont plus les mêmes. En France, comme au Royaume-Uni il est rare de voir les parties présentes aux réunions d'arbitrage et lorsqu'elles y assistent, elles restent bien sagement silencieuses, laissant aux spécialistes qui sont devenus leurs avocats développer les arguments qui leur semblent judicieux. Quant aux praticiens de chaque bord, qui ont conclu la transaction, ils ont transmis leurs dossiers aux juristes et ne sont plus concernés..

La tendance soulignée par Bruce Harris de voir les conseils recommander de plus en plus fréquemment à leurs clients le choix d'un arbitre, juriste de profession, existe en France également. Ce choix peut être fort judicieux, mais si l'avocat de la partie adverse agit de même, il y a danger de priver le collège arbitral de l'expérience d'un praticien qui a négocié des contrats similaires. On peut alors craindre que les professionnels du droit s'approprient l'arbitrage en y imposant plus de formalisme et qu'ils oublient que la très grande majorité des arbitrages soumis à la Chambre sont des arbitrages internationaux, que les arbitres doivent rendre leur sentence en tenant compte des usages du commerce maritime international comme leur en fait très pertinemment obligation l'article 1496 du NCPC.

4- Du juriste au jurisme

L'arbitrage auprès de la Chambre arbitrale maritime est sans doute moins vulnérable à l'invasion de la procédure relevée par Bruce Harris dans les arbitrages internationaux. Les raisons en sont multiples : les conseils des parties ne subissent pas la crainte anglo-saxonne de se voir reprocher de ne pas avoir tout mis en œuvre dans l'intérêt du client, ce qui conduit à en faire trop de peur d'être poursuivi pour ne pas en avoir fait assez. La loi française, qui régit la plupart du temps la procédure, donne clairement aux arbitres une grande liberté de s'affranchir des procédures judiciaires. Enfin, la communauté arbitrale française reste un microcosme où arbitres et avocats se connaissent et s'estiment. Il en résulte que l'esprit de l'arbitrage y est peut-être plus présent qu'ailleurs.

Mais Paris ne peut rester le village gaulois de l'arbitrage et la tendance lourde de compliquer les arbitrages par un juridisme excessif se manifeste de plus en plus fréquemment.

Les arbitres doivent souvent, en préliminaire, trancher des questions de compétence, de prescription, d'intérêt à agir. Il peut leur être demandé un sursis à statuer, en attente de procédures introduites simultanément auprès de différentes juridictions internationales. Bien évidemment, toutes ces demandes sont légitimes et doivent faire l'objet d'une décision motivée. Seul l'abus est contraire à l'esprit de l'arbitrage. Mais les sentences de la Chambre démontrent ces demandes sont trop souvent superficielles et donc majoritairement rejetées par les arbitres.

Il est regrettable que ces arguments procéduraux soient largement utilisés au détriment de la démonstration des mérites du dossier, enrichi, trop souvent, de pléthoriques annexes qui ne sont que des relevés de doctrine et de jurisprudence purement françaises, parfois sans relation avec le transport maritime. Ce volume de papiers inutiles met, par contraste, en évidence une certaine indigence dans la recherche de la volonté des parties et l'interprétation des clauses de chartes-parties.

Même si les arbitres de la Chambre interviennent, dans l'esprit de l'arbitrage, pour recadrer le débat, et pour qu'il soit répondu aux bonnes questions afin de rendre une sentence conforme à l'éthique des accords conclus, il y a danger que trop de questions procédurales associées à des démonstrations trop juridiques et trop ignorantes des réalités commerciales maritimes ne découragent les parties de l'arbitrage, au profit d'autres procédés de règlement des litiges maritimes comme la médiation ou la conciliation.

Si les quelques dérives que nous constatons aujourd'hui venaient à s'amplifier et si de jeunes praticiens actuellement « aux affaires » ne rejoignent pas les collèges arbitraux, ce serait l'arbitrage lui-même qui serait « en dérive », à l'image du navire privé de propulsion, livré non pas aux caprices des flots, mais à des arcanes juridiques déconnectés de la réalité maritime. Nous n'en sommes pas là, mais il convient de réagir, car ce serait alors toute la communauté maritime qui aurait à pâtir de tels excès.

Grenelle de la mer

Les rapports des groupes de travail sont disponibles sur le site du Ministère, ou en suivant le lien ci-dessous :

<http://www.legrenelle-mer.gouv.fr/spip.php?rubrique57>

Coûts des procédures d'arbitrage

Une étude d'un groupe de travail de la CCI sur les coûts et la durée des procédures d'arbitrage a révélé que les coûts d'une procédure se répartissent en moyenne comme suit :

- 82 % pour les coûts de représentation des parties (avocats, experts, coût interne à l'entreprise etc)
- 16 % pour les honoraires des arbitres
- 2 % pour frais administratifs de la CCI

in CultureDroit - N°19 - Mars 2009

AESM (EMSA)

La revue 2008 des accidents dans les mers européennes montre que 754 navires ont été impliqués dans 670 accidents - à comparer avec 762 navires et 715 accidents en 2007 et 535 navires et 505 accidents en 2006. 82 marins sont morts dans ces accidents, comme en 2007, un chiffre en hausse par rapport aux 76 morts de 2006.

Flotte mondiale

Selon une récente étude de la CNUCED, la taille de la flotte mondiale a augmenté considérablement jusqu'en 2008 pour atteindre le chiffre de 1,12 milliard de tonnes de port en lourd (tpl). L'âge moyen de la flotte est de 11,8 ans (9 ans pour les seuls porte-conteneurs). Il y a eu jusqu'à 10 053 navires en commande pour 495 millions de tpl, inclus 222 millions de tpl pour les seuls vraquiers. A fin 2007, le tonnage des vraquiers en commande était 72 fois supérieur à celui de 2002.

Le web maritime : Le canal de Panama fête ses 95 ans

- Le « Panama Post » et l'autorité du Canal commémorent le 15 août 1914
<http://www.thepanamapost.com/index.php?news=645>
<http://www.pancanal.com/eng/pr/press-releases/2009/08/14/pr351.html>
- Plan du canal et généralités
http://www.associationlesseps.org/fr/panama_plan.html
http://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Panama
- Ferdinand de Lesseps et l'histoire du canal
http://www.associationlesseps.org/fr/panama_historique.html
<http://tinyurl.com/ndqe25>
http://www.herodote.net/histoire/evenement.php?jour=19031103&ID_dossier=54
<http://www.herodote.net/histoire/evenement.php?jour=18930320>
- Ferdinand de Lesseps à l'Académie Française, successeur d'Anatole France
<http://www.canalacademie.com/Ferdinand-de-Lesseps-un.html>
<http://www.academie-francaise.fr/immortels/base/academiciens/fiche.asp?param=457>
- L'histoire vue par les anglo-saxons
<http://www.panamacanalmuseum.org/>
<http://www.canalmuseum.com/>
- Le canal actuel, quelques données techniques et photos, vidéos et webcams
Présentation : <http://www.pancanal.com/eng/general/asi-es-el-canal.html>
Statistiques : <http://www.pancanal.com/eng/maritime/statisti.html>
Tarifs : <http://www.pancanal.com/eng/maritime/tolls.html>
Photos etc. : <http://www.pancanal.com/eng/multimedia/index.html>
Trafic journalier : <http://www.barwil-panama.com/dcr.pdf>
Etude McQuilling : <http://tinyurl.com/lej6da>
- Les projets d'agrandissement du canal de Panama
http://en.wikipedia.org/wiki/Panama_Canal_expansion_project
<http://www.pancanal.com/eng/expansion/index.html>
<http://tinyurl.com/y7b6ym>
<http://tinyurl.com/n8z26q>
<http://www.cdm.t.droit.u-3mrs.fr/memoires/2008/m08klva.pdf>
- Divers
= Traversée du canal à bord du paquebot « Serenade of the Seas »
<http://ma-tvideo.france3.fr/video/iLyROoafjBl.html>
= L'exposition « Panama, canal au cœur des Amériques » à la Corderie Royale à Rochefort
<http://www.corderie-royale.com/fr/actuellement/exposition-panama.html>
= Le blog en français d'un avocat panaméen : <http://maitrejuliea.blogspot.com/>
= Le blog « Franchir le canal » : <http://franchirpanama.canalblog.com/>
= Cartes postales anciennes : <http://www.antanlontan-antilles.com/canal-panama.htm>

Clause Paramount - Régime juridique applicable

Pierre Raymond

Secrétaire Général de la Chambre arbitrale maritime de Paris
Arbitre maritime

La lecture de la clause Paramount contenue dans les chartes-parties et dont les dispositions concernent le régime juridique applicable aux connaissements émis dans le cadre de ces chartes, peut paraître difficile à certains et son interprétation parfois ambiguë.

Une récente sentence de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (N°1156 du 25/08/08) concernant un litige pour avaries et manquants dans une cargaison de riz éclaire la traduction et l'interprétation des dispositions de cette clause.

Le navire avait chargé une cargaison de riz en sacs à Kakinada (Inde) et déchargé à Dakar (Sénégal). Quel était le régime juridique applicable sachant que l'Inde n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles de 1924 et que le Sénégal, s'il a ratifié la Convention de Bruxelles, a également ratifié la Convention de Hambourg de 1978 ?

Par application de la clause Paramount, si l'on considère que l'Inde n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles (en donnant au mot « enacted » le sens de « ratifié », voir le texte anglais de la clause ci-après), c'est la « corresponding legislation » du pays du port de déchargement qui doit être prise en considération.

L'armateur prétendait que les règles de Hambourg devaient s'appliquer, puisque c'était la « corresponding legislation » du port de déchargement, ce qui lui permettait d'écarter sa responsabilité pour certaines avaries (notamment de manutention). Les arbitres ont jugé différemment. Leur motivation est reproduite comme suit :

[[Sur la loi applicable

Un débat important s'est ouvert devant le tribunal arbitral quant à l'interprétation de la clause Paramount insérée aux connaissements couvrant le transport litigieux.

On rappelle que cette clause est ainsi rédigée :

" (2) General Paramount clause.

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification to

Clause Paramount - Regime applicable (suite et fin)

Bills of lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply."

L'Inde, pays de chargement, n'ayant pas ratifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, les parties se sont affrontées sur le sens à donner à la formule « *corresponding legislation* » du pays de déchargement, le Sénégal.

On rappelle ici que le Sénégal, après avoir adhéré à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, a ratifié le 17 mars 1986, la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

- **Pour le demandeur**, la « *corresponding legislation* » doit se comprendre comme étant une législation du pays de déchargement équivalente dans son contenu aux dispositions de la Convention de 1924. Les Règles de Hambourg ne peuvent, de ce point de vue, être considérées comme équivalentes, compte tenu du régime différent des obligations et des responsabilités du transporteur maritime qu'elles mettent en place. Les Règles de Hambourg doivent donc être écartées et il doit être fait application des Règles de la Haye, ultime solution prévue par la clause Paramount lorsque ni le pays de chargement, ni le pays de déchargement ne contiennent de dispositions équivalentes à celles de la Convention de 1924. Toutefois, sur la question qui a été posée aux parties par le Tribunal arbitral quant au sens à donner aux termes « *as enacted* » et « *such enactment* », le demandeur propose de lire ces termes comme visant les lois internes « *incorporant* » les dispositions de la Convention internationale dans un texte législatif interne. Il invoque au soutien de cette interprétation, outre différents dictionnaires, les travaux de William Tetley « *Marine cargo claims, 3rd edition* » et l'ouvrage « *Droit anglais* » du Centre d'études juridiques comparatives de l'Université de Paris I, sous la direction de J.A.Jolowitz. Il en conclut que la Convention de 1924 doit recevoir application au travers du « *Carriage of goods by sea Act* » indien de 1925 qui en a incorporé les règles en droit interne indien.

- **Pour le défendeur**, au contraire, la « *corresponding legislation* » serait la législation du pays de déchargement dans le domaine des transports de marchandises par mer, quel que soit son contenu. Il s'agirait des Règles de Hambourg, qui sont obligatoirement applicables aux transports au départ ou à destination du pays qui les a ratifiées. Le Sénégal a ratifié les Règles de Hambourg. Il est le pays de destination. Ces règles s'appliquent donc.

Le défendeur n'attache d'importance qu'à l'interprétation de « *corresponding legislation* » car la traduction de « *enacted* » selon le dictionnaire Harraps, c'est-à-dire « *décrété* » ne permet pas de dire que l'Inde a ratifié la Convention de Bruxelles.

- **Pour le tribunal arbitral**, il est évident que cette question d'interprétation de la clause Paramount est tout à fait fondamentale et qu'elle est mal posée lorsqu'elle se borne à l'interprétation des termes « *corresponding legislation* » du pays de déchargement.

En effet, pour le tribunal arbitral, le problème d'interprétation se situe en amont de cette formule et repose d'abord sur le

sens que l'on donne aux termes « *as enacted* » et « *such enactment* ».

Traditionnellement, si l'on peut dire, les tribunaux français, pas plus que les praticiens, ne semblent s'être interrogés sur le sens exact de ces mots. Dans l'esprit des juristes et magistrats français, tout se passe comme si les termes en question devaient se rapporter à une procédure de ratification au sens « français » du terme. En conséquence, il est habituel de lire que l'Inde n'ayant pas « *ratifié* » la Convention de 1924, celle-ci ne peut être considérée comme loi applicable, lorsque le port de chargement est en Inde. Partant de là, dans la jurisprudence récente, ce sont bien les termes « *corresponding legislation* » qui ont retenu l'attention, avec les variations de traduction que l'on sait.

Mais, pour le tribunal arbitral, le mot « *enacted* » n'est pas l'équivalent du mot « *ratified* ». Il n'est donc pas indifférent que la clause Paramount utilise le mot « *enacted* » plutôt que le mot « *ratified* » tout aussi connu des juristes anglais. Dans le langage juridique anglais, l'« *enactment* » vise la procédure par laquelle un ensemble de règles est incorporé dans le système juridique national et, ici, la procédure par laquelle la Convention internationale de 1924 a pu, ou non, être transposée dans le droit du pays de chargement.

Or l'Inde, comme beaucoup de pays de l'ex-Commonwealth britannique, a transposé en droit interne, dès le 21 septembre

1925, les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Cette transposition est littéralement un « *copié-collé* » de la Convention de Bruxelles dans sa version originelle, en tout cas sur tous les points qui soulèvent difficultés en l'espèce : régime des obligations du transporteur, limites juridiques du transport maritime (de palan à palan), exonérations et limitations de responsabilité.

Dès lors, le tribunal arbitral estime que les décisions judiciaires françaises invoquées dans un sens ou dans l'autre par les parties au soutien de l'interprétation de la formule « *corresponding legislation* » sont ici sans intérêt. En effet, l'interprétation de cette formule n'est nécessaire qu'en fonction de l'interprétation préalable des termes « *as enacted* » ou « *such enactment* », si, et seulement si, alors on constate que le pays de chargement n'a jamais « *enacted* » la Convention de 1924.

Le tribunal arbitral considère que la clause Paramount renvoyant à cet « *enactment* » des Règles de la Haye par le pays de chargement, c'est bien le « *Carriage of goods by sea Act* » du 21 septembre 1925, que la clause

Paramount désigne comme loi compétente pour régir le transport au départ d'un port de l'Inde. Le tribunal arbitral appliquera donc ces règles au transport objet du litige.]]

Ainsi en s'interrogeant sur le sens exact des mots, les arbitres ont suppléé à une interprétation des juges pas toujours satisfaisante.

En effet, en traduisant « *enacted* » par « *ratifié* », les juges mais aussi les arbitres, en écartant l'application de la Convention de Bruxelles, ne s'étaient intéressés jusqu'alors qu'au second volet de la clause Paramount, c'est à dire l'application de la « *corresponding legislation* » du pays du port de déchargement.

L'incorporation des dispositions de la Convention de Bruxelles, si cela est le cas dans la loi du pays de chargement, permet d'éviter l'écueil de la « *corresponding legislation* » du pays de déchargement, dont l'interprétation peut poser problème.

Suivez ce conteneur !

Depuis un an, la BBC suit le parcours d'un conteneur type de 40' dans son périple autour du monde parti d'Ecosse, imageant ainsi la globalisation de l'économie et les méandres du commerce par mer. Retrouvez le dossier complet en cliquant sur le lien :

<http://tinyurl.com/5fvkbf>

Nouvelle du large : Revue de presse

LamyLine 4-5 Affaire Erika : Le Conseil d'Etat rejette la qualification retenue par la Cour de cassation en refusant de qualifier le producteur de fioul lourd de producteur de déchets.

ShipGaz 11-5 Selon le DNV, les commandes de 492 navires, dont 325 vraquiers, pour 37,2 mio TPL ont été annulées dans les chantiers mondiaux.

TransportJournal.ch 14-5 En Europe, la criminalité liée au fret et cargaison s'élève à 8 milliards €/an.

MGN 15-5 Les armateurs membres d'Intercargo s'élèvent contre la pratique devenue courante depuis le début de la crise de refuser d'honorer les contrats signés, précisant que ces agissements se retourneront à terme contre les affréteurs.

Le Lloyd 20-5 Le second «European Maritime day» s'est déroulé à Rome. L'initiative doit promouvoir la politique maritime intégrée de l'Union Européenne.

L'Antenne 28-5 La flotte de commerce sous pavillon français comptait au 1^{er} janvier 213 navires de plus de 100 UMS, soit deux de plus en un an.

Cap Letter 5-09 Les dernières statistiques de l'ITOPF montrent une diminution continue en nombre et quantité des accidents causant des pollutions.

Lloyd's List 9-6 Selon le UK P&I Club, le traitement des clandestins coûte 20 mio \$/an à l'industrie.

MGN 12-6 Selon l'EMSA, tous les pays de l'Union Européenne ont mis en place des plans adaptés concernant les ports de refuge pour navires en détresse.

TradeWinds 13-6 Les intérêts cargaison qui contribuent largement au paiement des rançons via l'avarie commune, semblent prêt à remettre en cause cette disposition.

L'Antenne 17-6 La France figure au deuxième rang des pavillons mondiaux que vient de publier le

Memorandum de Paris, après les Bermudes.

E24.fr 25-6 La piraterie provoque l'envol des primes d'assurances. Le prix de l'assurance cargaison dans le golfe d'Aden a été multiplié par 20 à 0,1% de sa valeur.

Le Marin 10-7 Une offre globale d'assurance : Début 2010 les assureurs français mettront à disposition des armateurs un package conçu pour éviter les trous de garantie incluant une police principale, une convention risques de guerre, une convention perte de revenus et des clauses additionnelles.

MarineBuz 10-7 L'OMI déclare 2010 comme étant «l'année du marin».

Mer & Marine 15-7 Rachetée par Costa en 1993 les Croisières Paquet vont renaître en 2010.

L'Antenne 27-7 A l'import comme à l'export, à 6,9 mio EVP les volumes conteneurisés dans les ports européens chutent de 20% au cours des cinq

premiers mois de l'année.

ISF News 10-8 Selon l'Int'l Shipping Federation, le shipping qui représente plus de 90% des marchandises transportées affiche, devant la route et l'avion, et de très loin le plus faible bilan carbone.

L'Antenne 21-8 Le dernier rapport du Bureau maritime international sur la piraterie fait ressortir une très nette augmentation des attaques au premier semestre 2009 et une évolution des pratiques sous l'impulsion des pirates somaliens, numéro un mondiaux dans le domaine.

La Croix 24-8 Selon l'Amiral Roughead, dans le golfe d'Aden «l'environnement maritime est devenue plus paisible grâce à la coopération internationale».

Seaways 8-09 GPS, des problèmes potentiels à venir ; certains satellites arrivent en fin de vie avant d'être remplacés. Il y a 95 % de chances qu'il soit

impossible de maintenir en ordre de marche un réseau de 24 satellites minimum entre 2010 et 2014, ce pourcentage pouvant même tomber parfois à 80%.

TradeWinds 31-9 Des droits pour les pirates ! L'association « *Lawyers of the world* » proteste contre la violation des droits de l'homme par les autorités détenant des pirates.

Lloyd's List 1-9 Les assureurs corps et cargaison souhaitent que les P&I participent aux frais liés au paiement des rançons, étant intéressés aux frais de santé de l'équipage consécutifs à la détention.

HellenicShippingNews 1-9 Selon un sondage, 47% des professionnels interrogés, considérant les carnets de commande, pensent que 25% au moins de la flotte actuelle de vraquiers doit-être démolis.



L'actualité de la Chambre



Les réunions Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 10 juin 2009. Ces instances ont adopté les décisions suivantes

● Composition du Conseil

Après renouvellement des mandats de certains administrateurs, et le remplacement de M. X. Conti, le Conseil se compose de : MM. F. ARRADON, N. BARNAUD, P. BOISSON, P. BONASSIES, MME C. BUQUEN-BELLORD, MM., P. DELEBECQUE, J. FELTGEN, C. GENIBREL, J-Y. GRONDIN, G. HELIGON, L. LERBRET, P. RAYMOND, G. SIOUFI, Y. TASSEL,

J-P. THOMAS, J-Y. THOMAS et A. TRUFFAUT.

● Incorporation sur la liste des arbitres

M. B. SALLAVUARD, courtier de vente et affrètements offshore chez BRS dans la catégorie «Praticiens»

● Composition du Comité de la Chambre

M. LE LUYER remplace M. F. ARRADON qui a souhaité quitter son poste de membre suppléant. Le Comité est ainsi composé de :

Membres titulaires : MM. P. DELEBECQUE, J-Y. GRONDIN et J-Y. THOMAS

Membres suppléants : MM, P. BOISSON, M. LE LUYER, O. JAMBU-MERLIN, J. LERBRET, G. SIOUFI et Y. TASSEL.

A la suite de la réunion du Conseil et de l'Assemblée, les arbitres se sont retrouvés au dîner annuel traditionnel organisé au Yacht Club de France, dans une ambiance amicale et sympathique.

● ICMA XVII (voir encadré page 5)

Le Congrès International des Arbitres Maritimes (ICMA XVII) aura lieu à Hambourg du 5 au 9 octobre 2009.

La Chambre y sera probablement bien représentée, notamment par l'intervention de plusieurs de ses arbitres lors des sessions de travail.

Chambre arbitrale maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41

Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web

<http://www.arbitrage-maritime.org>



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.