

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 21 - Hiver 2009-2010

● La médiation à l'épreuve de l'Europe
Philippe Delebecque
Page 1

● Sentences récentes
● Crise et défaillance d'un chantier naval
Francis Baudu
Page 2

● La responsabilité contractuelle du fait d'autrui
Gilles Gautier
Page 2

● Les chiffres de la piraterie
Page 4

● Interventions à ICMA XVII
Page 5
● Les bateaux feux
Page 6

● Revue de presse
● L'actualité de la Chambre
Page 7



"Patere legem quam ipse fecisti"

La médiation à l'épreuve de l'Europe

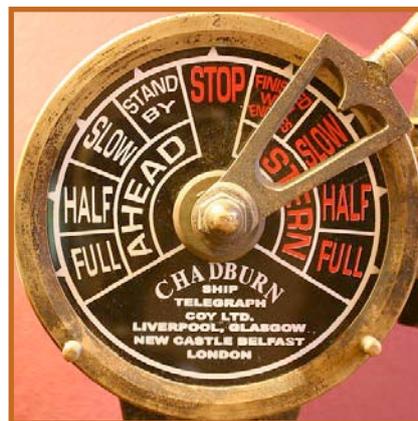
Editorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

La médiation est à la mode. Une structure lui sera bientôt dédiée à la cour d'appel de Paris, à l'initiative du Président Magendie. En attendant, elle est l'occasion de nombreux articles, fournit le thème de colloques, alimente les sources du droit du commerce international (cf. Loi-type de la CNUDCI du 24 juin 2002 sur la conciliation commerciale internationale) et surtout donne du grain à moudre au législateur communautaire. Une directive (2008/52/CE) du 21 mai 2008 du Parlement et du Conseil sur certains aspects de la médiation en matière civile et commerciale impose en effet aux États membres de mettre en vigueur, avant le 21 mai 2011, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à ce qu'elle prescrit.

L'objet de cette directive est de faciliter l'accès à des procédures alternatives de résolution des litiges et de favoriser le règlement amiable des contentieux en encourageant le recours à la médiation et en garantissant une articulation satisfaisante entre la médiation et les procédures judiciaires. Droit de la consommation, dira-t-on ! De fait, les litiges portant sur des « petits » contrats – transport de passagers, contrats bancaires, assurance, abonnements divers, ... – sont directement visés. Il serait faux, cependant, de croire que la conciliation se limite au *business to consumers* et ne cherche pas à gagner d'autres terrains, le *business to business* : il faut penser aux relations avec le fisc ou les douanes, mais aussi et plus largement à tous les contrats entre professionnels. Du reste, dans ce type de convention, les clauses de médiation sont fréquentes. La jurisprudence les conçoit aujourd'hui comme instituant un préalable obligatoire et donc comme organisant une véritable fin de non recevoir

(Cass. ch. mixte 14 févr. 2003, Bull. ch. mixte, n° 1).

N'oublions pas, non plus, qu'il entre dans la mission du juge - et de l'arbitre - de concilier les parties (CPC, art. 21), idée au demeurant reprise par la directive précitée (art. 5). A cet égard, le législateur français a pris opportunément les devants, en décidant (nouvel art. 2238 C. civ.) que la prescription est suspendue à compter du jour où, après la survenance d'un litige, les parties sont convenues de recourir à la médiation ou à la conciliation ou, à défaut d'accord écrit, à compter du jour de la première réunion, tout en ajoutant que le délai recommence à courir,



pour une durée qui ne peut être inférieure à six mois, à compter de la date à laquelle soit l'une des parties ou les deux, soit le médiateur ou le conciliateur déclarent que la médiation ou la conciliation est terminée.

Faut-il aller plus loin en renforçant l'information des intéressés, en multipliant les exigences de qualité (cf. codes de bonne conduite) ou encore en s'assurant du caractère exécutoire des accords issus de la médiation ? C'est précisément le but de la directive communautaire du 21 mai 2008. Son champ d'application est à la fois large : droits disponibles en « matière civile et commerciale » (notion qu'il faut comprendre

à l'aune du droit communautaire), et étroit : contentieux « transfrontalier » (défini à l'art. 2 par référence soit à la diversité de domicile ou de résidence habituelle des parties au litige, soit à la circonstance que la médiation a été engagée dans un Etat membre autre que celui du domicile ou de la résidence des parties), étant précisé que rien ne s'oppose à ce que les Etats membres étendent la transposition aux processus de médiation internes. Le texte insiste sur la confidentialité et attend des conciliateurs efficacité, compétence et impartialité, ce qui ne surprendra pas. Quant à l'exécution, elle sera grandement facilitée. Tout accord issu de la médiation devra en effet bénéficier de la force exécutoire sur la base d'un jugement ou d'un acte authentique, « conformément au droit de l'Etat membre dans lequel la demande est formulée » (art. 6) et à la demande de toutes les parties ou avec leur accord exprès. Encore faudra-t-il cependant que le contenu de l'accord soit tel qu'il puisse recevoir force exécutoire et surtout qu'il ne soit pas « contraire au droit » de l'Etat membre local, limite renvoyant, semble-t-il, à l'ordre public international de l'Etat requis.

Tout est donc fait pour que la médiation ne soit pas considérée comme une « solution secondaire » par rapport aux procédures judiciaires ou encore arbitrales. Reste à savoir ce qu'en pensera la pratique et plus précisément celle du monde maritime. En tout cas, les réserves que l'on sent, à tort ou à raison, ici ou là, ne tiennent pas au règlement de conciliation de la CAMP, lequel anticipe largement sur les prescriptions de la directive communautaire. C'est pourquoi, l'avenir de la conciliation n'est sans doute pas subordonné aux textes : une fois encore, ce sont les faits qui précèdent le droit.



Sentence N°1163 – C/P Synacomex – Clause de grève – Refus du fréteur d'accoster – Surestaries (non)

En dépit d'une grève des dockers, la décision du fréteur de ne pas accoster, alors que le quai est libre, suspend le déroulement des staries. Les surestaries demandées ne sont pas dues.



M/V CMA-CGM Christophe Colomb

Sentence N° 1164 – C/P Gencon – Transport frigorifique – Garantie de vitesse : « maximum safe speed » – Retard du navire par rapport aux prévisions – Preuve du mauvais temps non rapporté – Baisse des cours des fruits à l'arrivée – Préjudice

La garantie de vitesse doit tenir compte des conditions de navigation. La preuve du mauvais temps à la charge du fréteur n'est pas entièrement rapportée. Le retard est provoqué par réduction de vitesse non justifiée. Baisse du cours des fruits à destination. Application du droit anglais. Préjudice calculé sur le différentiel des mercuriales entre cours à la livraison prévue et celui de la livraison effective.

Sentence N°1165 – C/P Supplytime – Procédure d'urgence – Adage : « le criminel tient le civil en l'état » – Sursis à statuer (non)
Suite à une avarie moteurs et une suspension d'affrètement, un protocole d'accord reconnaissant une créance en faveur de l'affréteur n'est pas respecté par l'armateur qui dépose une plainte au pénal contre l'affréteur. Le sursis à statuer demandé par l'armateur est rejeté au motif que l'adage invoqué « le criminel tient le civil en l'état » n'est pas applicable à l'arbitrage international. Condamnation de l'armateur à s'acquitter de la créance reconnue au protocole d'accord et de diverses dépenses payées par l'affréteur.

Sentence N°1166 – C/P Gencon 94 – Périodes exclues des staries – Mandat de consignataire

La c/p exclut samedi et dimanche des staries : l'intention des parties est bien d'exclure le week end, pratiqué le jeudi et vendredi en Algérie. Ces deux jours sont donc à exclure du temps de planche pour tenir compte de l'intention des parties mais aussi des usages locaux puisqu'en Algérie le week-end se déroule le jeudi et vendredi.

Les risques et la responsabilité des opérations commerciales étant entièrement supportés par les affréteurs (selon la clause FIO de la c/p), il appartient à ceux-ci de les organiser, la responsabilité du consignataire, mandataire de l'armateur, ne pouvant être recherchée.

Il y a deux ans, par l'intermédiaire d'un courtier spécialisé, un contrat de construction sous droit japonais est conclu entre un armateur et un chantier, tous deux japonais, pour un navire gazier (GPL).

La crise arrivant, il apparaît que ce chantier rencontre de plus en plus de difficultés, mais il continue à assurer que le navire sera bien construit selon le contrat. Ses difficultés cependant semblent s'accroître, parce qu'il demande au fabricant du système de confinement de la cargaison (équipement majeur de ce type de navire) de lui consentir des facilités de paiement, ce que celui-ci semble accepter, mais seulement contre la production par le chantier d'une garantie bancaire acceptable, ce que le chantier s'avère bien incapable de fournir.

A partir de là, la situation devient claire : le navire ne sera pas livré, malgré les assurances contraires du chantier.

En effet, peu après, celui-ci demande le bénéfice de la protection de l'équivalent japonais de notre « suspension provisoire des poursuites », ou du « Chapter 11 » américain, et l'obtient.

Le courtier ayant entretemps trouvé un autre chantier pour l'armateur qui veut bien reprendre le contrat de construction à peu près aux mêmes termes et pour approximativement la même spécification, acceptée par l'affréteur final, un nouveau contrat de construction est conclu, avec une condition suspensive liée à l'annulation du contrat avec le premier chantier. Il faut alors se rappeler que, sauf convention spécifiquement écrite, une « suspension provisoire des poursuites » en faveur du chantier n'est pas un cas de défaut du constructeur. Seule le serait sa faillite.

Devant l'évidence que le chantier initial ne lui livrera jamais son navire, et devant le refus de celui-ci à en accepter le constat pour annuler le contrat, notre armateur s'en remet au jugement d'un tribunal japonais. Remarquons au passage que les professions de juge et d'avocat sont pratiquement inexistantes au Japon. Tout s'y règle par éthique de comportement si on veut rester dans le jeu. Toujours est-il que la cour japonaise déclare que, vu la situation du chantier, et bien que celle-ci ne soit pas une de celles prévues comme cas contractuel d'annulation, le contrat est annulé avec le chantier initial.

C'est un cas de figure à retenir comme un élargissement de la vision de défaut du constructeur, et, comme un précédent qui fera peut-être jurisprudence sous d'autres systèmes juridiques.

Aperçus de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui dans les litiges maritimes

Gilles Gautier - Avocat au Barreau de Paris

La responsabilité contractuelle du fait d'autrui est un concept que le Doyen Rodière n'aimait pas beaucoup.

C'est un concept suivant lequel le débiteur d'une obligation contractuelle peut être déclaré responsable et tenu à ce titre de réparer le dommage causé par la faute d'une autre personne.

Dans une chronique très ancienne (Dalloz 1952 – Chronique p. 79 et s. « Y a-t-il une responsabilité contractuelle du fait d'autrui ? »), il estimait, pour s'en tenir à l'essentiel, que « le débiteur d'une obligation contractuelle inexécutée par le fait d'un tiers n'est tenu de réparer le dommage que s'il a commis une faute personnelle, sauf convention contraire ou sauf disposition contraire de la loi ». La responsabilité du débiteur impliquait qu'un texte spécial l'ait institué garant du fait du tiers.

Les idées qu'il avait exprimées ont été beaucoup discutées, et ont donné lieu à d'abondantes controverses doctrinales (cf. Traité de Droit Civil – « Les Conditions de la Responsabilité » de G. Viney et P. Jourdain, LGDJ 3e édition, n° 818) allant dans le sens d'une reconnaissance dans son principe d'une responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

Ce concept de responsabilité contractuelle du fait d'autrui semble se définir par les conditions exigées pour son admission. Quatre conditions sont nécessaires (cf. Traité précité, n° 821), « il faut... (i) que le débiteur soit personnellement tenu d'une obligation ... (ii) dont il confie en tout ou partie l'exécution à un tiers ... (iii) sans avoir été déchargé de son obligation... par le créancier ... et que (iv) le fait du tiers réalise l'inexécution de cette obligation ».

Le « tiers » étant dans une acception stricte une personne de droit distincte du débiteur, on observera sans s'y attarder que l'employeur est responsable contractuellement vis à-vis de ses cocontractants du fait de son préposé.

Cette règle banale trouve une application particulière dans le domaine maritime. Certes, les fautes nautiques du capitaine exonèrent de responsabilité son employeur si ce dernier revêt aussi la qualité de transporteur maritime, mais le concept de responsabilité contractuelle du fait d'autrui va jouer très fréquemment dans les litiges maritimes.

Le transporteur maritime est ainsi responsable vis à vis de l'ayant-droit à la cargaison du fait de l'entrepreneur de manutention accomplissant les opérations de mise à bord ou de déchargement. Il assume aussi, vis à vis de l'ayant-droit à la cargaison, l'obligation de diligence à mettre le navire en état de navigabilité incombant au fréteur, cet « autrui » dont il va être responsable.

Ce concept donne cependant lieu à des confusions.

Quelques aperçus de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui dans les litiges maritimes (suite)

Il y a en effet une tendance à croire que « le commissionnaire de transport est responsable contractuellement du fait d'autrui », dans un contexte où bien sûr « autrui » serait le transporteur qu'il a désigné.

Il y a aussi une tendance à ne pas réaliser jusqu'à quel point le transporteur maritime non armateur propriétaire du navire transporteur des marchandises endommagées « est responsable contractuellement du fait d'autrui », dans un contexte où « autrui » est l'armateur propriétaire du navire considéré.

1. Le commissionnaire de transport n'est pas contractuellement responsable du fait d'autrui.

L'appréciation de la notion de responsabilité contractuelle du fait d'autrui implique de déterminer l'étendue de l'obligation contractuelle du débiteur, qui à ce stade est le commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport est celui qui organise le transport. La Cour de cassation a ainsi pu considérer que le contrat de commission de transport était une « convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, qui se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout » (Cass. Com., 16 février 1988, n° 86-18.309, Bull. civ. IV n° 75 p. 52, BT 1988 p. 491 ; Cass. Com. 6 février 1990, n° 88-15.495).

L'obligation qu'il contracte consiste donc à « organiser » le transport, non à l'exécuter. Si le transport que le commissionnaire de transport s'est engagé à organiser n'est pas exécuté correctement, et que la marchandise transportée, par exemple, y subisse des dommages, cela ne caractérisera pas au premier chef une inexécution de l'obligation d'organiser le transport. Cela marquera bien davantage une inexécution de l'obligation d'accomplir le transport.

La responsabilité du commissionnaire de transport s'en trouvera peut-être engagée. Non parce qu'il est responsable du fait de son sous-traitant, mais, comme en dispose l'article L 132-6 du Code de Commerce, parce qu'il est « garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise ».

C'est ce que soulignait le Doyen Rodière (cf. chronique précitée) en rappelant que le commissionnaire de transport est garant : « La mesure est intentionnellement partielle : la loi a voulu éviter aux expéditeurs d'être renvoyés de voiturier en voiturier et d'être exposés aux roueries de professionnels habiles à dissimuler leurs fautes derrière de prétendues nécessités techniques de métier ».

C'est également ce que rappelle le Professeur Viney (Traité précité n° 822 et 832) en soulignant « ... il arrive, nous le verrons, que le législateur impose spécialement à certains intermédiaires une véritable garantie d'autrui : c'est le cas, en particulier du commissionnaire de transport... »

Il s'agit bien d'une « garantie d'autrui ». Il ne s'agit pas d'une « responsabilité du fait d'autrui » trouvant son fondement dans l'inexécution « par autrui » d'une obligation d'exécuter le transport souscrite par le commissionnaire de transport, puisque ce dernier, lorsqu'il n'a pas émis de titre de transport, s'est simplement engagé « à organiser » le transport, non à « l'exécuter » personnellement.

Pour cette raison, sa responsabilité vis-à-vis de son commettant ne peut aller au delà de celle que celui dont il garantit les faits et gestes doit assumer à son égard.

Si donc, et à titre d'exemple, le transporteur auquel le commissionnaire de transport a confié l'exécution d'une partie du transport, peut bénéficier d'une limitation de responsabilité qui ne trouverait pas son fondement immédiat dans le contrat de transport, mais le trouverait ailleurs, la garantie due par le commissionnaire de transport ne saurait en application des principes et de la doctrine visés plus haut aller au delà de ce que ledit transporteur est tenu de lui verser.

Si, par exemple, le commissionnaire organisateur du transport se voit opposer par son sous-contractant une limite de réparation qui lui est propre, tel par exemple, un fonds de limitation de responsabilité constitué en application de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, il doit pouvoir opposer à son garanti une limite qui, en droit, ne sera pas un fonds de limitation qu'il ne peut revendiquer en tant que tel, mais qui constitue néanmoins le montant maximum de la dette de responsabilité de son sous-contractant, et correspond au fonds.

C'est parce qu'il est « garant » qu'il ne peut être tenu à plus, ni à moins que le substitué qu'il a désigné.

La Cour d'appel de Paris a eu à connaître d'une telle question (cf. affaire « *Almania* », Paris, 17 octobre 2007, DMF 2008, p. 250, note Professeur Cachard), mais a évité de rentrer dans le débat, se contentant de constater que le commissionnaire de transport n'est pas visé en tant que tel dans la définition du propriétaire de navire de la Convention de Londres et d'estimer de ce fait qu'elle ne doit pas bénéficier directement des dispositions de cette Convention, ce que le Professeur Bonassies (cf. DMF 2008, Le Droit positif français en 2007, n° 61) a approuvé, dans un contexte où la simple lecture de l'arrêt ne permet pas bien d'appréhender la question posée.

La position adoptée par la Cour de Paris n'est pas aisée à interpréter car, quelques mois plus tard, saisie d'une requête en omission de statuer sur le droit de l'affréteur du navire « *Almania* » à opposer son fonds de limitation au commissionnaire de transport, la Cour a estimé (arrêt inédit du 10 septembre 2008) que les mêmes motifs (... ne rentre pas dans la définition du propriétaire de navire...) interdisait à l'affréteur de bénéficier du fonds (qu'il avait pourtant constitué ès qualités) à l'encontre du commissionnaire.

L'affaire a été transignée avant que la Cour de Cassation ne se prononce¹.

Il sera ajouté bien évidemment que la garantie du commissionnaire de transport ne porte que sur les agissements de ses sous-contractants, c'est à dire des personnes qu'il s'est substitué pour l'exécution de ses obligations. Elle ne s'étend pas aux agissements des sous-traitants de son sous-contractant, puisque ce n'est pas lui qui les a désignés et qu'ils ne sont pas « ses » sous-contractants, sauf bien sûr par l'effet de la loi si son propre sous-contractant a sous-contracté ès-qualités de commissionnaire intermédiaire. La garantie du commissionnaire de transport pourra cependant jouer à raison des agissements du sous-traitant de son sous-contractant dans la mesure où elle engage la responsabilité contractuelle de ce dernier.

2. La responsabilité contractuelle du fait d'autrui du transporteur maritime

La pétition rappelée en titre pourrait prêter à sourire puisque précisément le transporteur maritime peut échapper à toute responsabilité du fait (nautique) d'autrui, lorsqu'autrui est son préposé nautique...

En réalité cependant, la loi et les conventions internationales gouvernant la responsabilité du transporteur maritime montrent qu'il ne s'agit pas là d'une simple pétition.

Le transporteur maritime doit... faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité... et le transporteur maritime est celui qui conclut le contrat de transport, pas nécessairement celui qui va exécuter le transport.

Il assume donc légalement une obligation contractuelle de responsabilité du fait de celui dont il va utiliser le navire. En pareille hypothèse bien sûr, il utilisera le plus souvent ce navire en qualité d'affréteur. Il pourra alors le cas échéant trouver une protection particulière grâce à cette qualité d'affréteur.

Pour reprendre les conditions rappelées plus haut, le transporteur maritime est personnellement tenu d'une obligation de transporter, dont il a confié en tout ou partie l'exécution à un tiers dont il a affrété le navire, sans avoir été déchargé de son obligation par l'ayant-droit à la marchandise, et le fait du tiers, tel que par exemple l'absence de diligence à mettre le navire en état de navigabilité, réalise l'inexécution de son obligation de transporter la marchandise.



© Concordia Maritime AB

Carte judiciaire

Recours à l'arbitrage

-v-

fermeture des tribunaux

Le 1er janvier 2011, ce sont 862 juridictions (contre 1190 avant la réforme) qui assureront le service public de la Justice.

A Marmande, la collectivité a pris le relais suite à la disparition du TGI et prochainement du tribunal de commerce. Est programmée pour janvier 2011 la création d'un tribunal arbitral composé de neuf juges compétents pour connaître des conflits commerciaux, contractuels et entre particuliers si les deux parties sont d'accord. La communauté de commune prévoit un budget de 30 000 euros la première année.

in LamyLine 23-12-2009 citant l'AFP



M/V Japan Linden - Baie de Tokyo - © NAJ

Quelques aperçus de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui dans les litiges maritimes (suite et fin)

Si ce fait du tiers revêt une gravité telle que le bénéficiaire des limites de réparation applicables au transport ne peut être conservé, il perdra lui aussi le bénéfice de ces limites, sauf si pour une raison particulière la loi en dispose autrement.

C'est ainsi par exemple que la faute du fréteur va lui faire perdre le bénéfice des limitations de responsabilité attachées au contrat de transport, si elle est susceptible de revêtir le caractère d'une faute inexcusable du transporteur, puisque tant la loi française que les conventions internationales visent seulement « la faute ... du transporteur ». Mais bien sûr, cela ne doit pas l'empêcher, s'il est affréteur et s'il a constitué un fonds de limitation de responsabilité du navire, comme les conventions internationales applicables le permettent, de bénéficier de ce fonds de limitation dès lors que la faute inexcusable ne lui est pas personnelle et que tant la loi que la Convention internationale privent de ce bénéfice celui dont la faute inexcusable est personnelle.

Il ne pourrait, par contre, s'abriter en pareil cas derrière un fonds de limitation que tenterait de constituer son fréteur, et souffrirait de la précarité d'un tel fonds.

Ainsi donc, le transporteur maritime affréteur, qui est déclaré responsable pour faute inexcusable en application de la Convention Internationale régissant le transport maritime considéré (Règles de la Haye et Visby ou Règles de Hambourg, par exemple), pour des faits qui cependant sont imputables personnellement à l'armateur propriétaire du navire qu'il a affrété à temps, a intérêt à constituer le fonds de limitation institué par la Convention de Londres (LLMC) de 1976.

Ce fonds doit lui permettre de limiter sa responsabilité parce que la « faute inexcusable » retenue contre lui en sa qualité de transporteur ne lui était pas « personnelle ». Si le fonds a cependant été constitué par l'armateur propriétaire, personnellement à l'origine des faits qualifiés de « faute inexcusable », il ne pourra s'en prévaloir utilement.

La question n'a cependant pas encore été appréciée par la Cour de Cassation. Elle ne devrait pas se poser sous l'empire des Règles de Rotterdam, puisque l'article 61, qui traite de la perte du droit à limiter, vise la faute « personnelle » de celui qui entend invoquer le bénéfice de la limite de responsabilité du transporteur (cf. sur ces Règles, observations Professeur Delebecque, « *The New Convention on International contract of carriage of goods wholly or partly by sea : a civil law perspective* », Annuaire CMI 2007-2008, Documents pour la Conférence d'Athènes, p.264 et s. ; et aussi note DMF 2008, p 787 et s.). Une autre question se posera alors, celle de savoir si les Règles de Rotterdam privent le transporteur du droit de limiter si ce n'est pas lui, mais l'armateur du navire qu'il a affrété, qui a personnellement commis les actes qualifiés de faute inexcusable.

Le commissionnaire de transport se substitue à son commettant en lui offrant une garantie que le transporteur qu'il choisit est apte à l'exécution du transport. C'est la raison pour laquelle le commettant ne doit pas avoir plus de droits que le commissionnaire.

Le transporteur se substitue un sous-traitant pour l'exécution des opérations qu'il s'est personnellement obligé à exécuter. C'est la raison pour laquelle il n'a pas plus de droits que celui qu'il s'est substitué, sauf bien sûr si la loi en dispose autrement.

Note

(1) Depuis que cette note a été rédigée, cette question a été retenue au nombre des thèmes à débattre à la Journée Ripert 2009 de l'Association Française de Droit Maritime.

Océan Indien : liste des navires retenus par les pirates au 31 décembre 2009

- = Win Far 161 - Thonier, depuis le 6-4-2009
- = Al Khalik - Vraquier de 38,305 tpl, depuis le 22-10-2009 - Equipage 26
- = Thai Union 3 - Thonier, depuis le 29-10-2009 - Equipage 27
- = Filitsa - Cargo de 23,709 tpl, depuis le 10 novembre 2009 - Equipage 22
- = Theresa VIII - Pétrolier-chimiquier de 22,294 tpl, depuis le 16-11-2009 - Equipage 28
- = Maran Centaurus - Pétrolier de 300,000 tpl, depuis le 29-11-2009 - Equipage 29
- = Shahbaig - Navire de pêche, depuis le 6-12-2009 - Equipage 29
- = St James Park - Pétrolier-chimiquier de 13,924 tpl, depuis le 29-12-2009 - Equipage 26
- = Navios Apollon - Vraquier de 52,073 tpl depuis le 29-12-2009 - Equipage 19

Dans la période, il y a eu 176 attaques de pirates dans le golfe d'Aden et sur la côte est de la Somalie, 37 navires ont été détournés et 632 membres d'équipage pris en otages. Environ 20,000 navires par an transitent sur zone. Depuis le 1er janvier, 2 autres navires ont été détournés.

Source : IMB - International Maritime Bureau (<http://tinyurl.com/yb7vwk4>)

Pour contrer les attaques de pirates, l'Union Européenne a déployé la "NAVFOR" (<http://www.eunavfor.eu>) qui agit dans le cadre de l'opération Atalante, tandis que les Etats-Unis et leurs alliés ont mis en place la "Combine Task Force 150" (<http://tinyurl.com/yf8lwwd>). La France participe aux deux opérations et plusieurs Amiraux ont depuis lors participé au commandement tournant de la CTF 150. Au début de l'année 2009, les Etats-Unis ont réorganisé le dispositif en ajoutant la "Combined Task Force 151" (<http://tinyurl.com/y9r4mjo>). Ces forces combinées opèrent en coordination avec les marines d'autres pays également présentes sur la zone (Russe, Chinois, Indiens, Japonais etc)

«Le Mag»



Au mois de décembre, Louis Dreyfus Armateurs (LDA) a publié le premier numéro de sa revue «Le Mag»

Résumés de quelques unes des interventions présentées par les arbitres de la Chambre au cours d'ICMA XVII à Hambourg

1/ Philippe Delebecque : A propos du contrat d'agent maritime

Le contentieux arbitral maritime ne cesse de se diversifier et de s'ouvrir sur des questions inédites. Ainsi en est-il en matière d'agence maritime. Au-delà du problème de la détermination de la loi applicable, problème plus théorique que pratique (faut-il s'en tenir au règlement Rome 1 et à ses règles de conflit souples et appropriées ou faut-il raisonner sur le fondement de la Convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux contrats d'intermédiaires ?), la question de l'indemnisation de l'agent en cas de cessation des relations contractuelles nouées avec l'armateur est devenue une source de litiges récurrents.

On sait que le règlement communautaire 86/536 s'est efforcé d'assurer la protection des agents commerciaux, par une indemnisation quasi systématique (sous réserve de la faute grave), précisément lorsque le contrat qui les lie à leur mandant n'est pas renouvelé ou encore est résilié avant son échéance. On sait aussi que ce règlement n'a pas été transposé dans la législation des Etats membres de l'UE d'une manière uniforme, puisque si le droit français ou encore le droit allemand ont cherché à valoriser ce règlement en étendant son application non seulement aux agents chargés de la distribution de produits, mais aussi aux agents commercialisant des services, le droit anglais s'est contenté d'une transposition a minima. Dans ces conditions, alors qu'en droit français, un agent maritime est un agent commercial protégé par la loi (dans la mesure où il n'agit pas comme simple consignataire, mais, comme c'est aujourd'hui très fréquent, prend bien « du fret » pour le compte de son armateur), tel n'est pas le cas en droit anglais : l'agent commercial protégé par la loi anglaise est uniquement celui qui distribue des produits et non celui qui commercialise un service, comme peut l'être le transport maritime de marchandises ou de passagers. D'où des conflits de lois intéressants à dénouer pour les arbitres. D'où aussi, lorsque la loi française est applicable au contrat d'agence maritime, la question de savoir s'il faut traiter cette loi comme une loi de police, d'application immédiate, comme incite à le faire la CJCE elle-même (cf. arrêt « Ingmar » du 9 nov. 2000) ou, à tout le moins, s'il faut faire prévaloir cette loi sur les clauses contractuelles qui peuvent y déroger et qui, de fait, y dérogent largement en se contentant de dire qu'en cas de cessation des relations contractuelles, l'indemnisation de l'agent est déjà assurée en l'état des larges commissions dont il a pu bénéficier. Dans la mesure où les contrats en cause sont internationaux, il est permis de se demander si le droit positif doit être appliqué dans toute sa rigueur ou si l'on ne peut pas découvrir une règle matérielle de droit international qui validerait les clauses d'exonération favorables aux armateurs. C'est tout le débat auquel sont confrontés les arbitres et, à ce jour, les premières sentences de la Chambre arbitrale maritime de Paris, tout en montrant une certaine inclination en faveur des agents, n'ont pas tranché clairement la question.

Le contrat d'agence maritime soulève d'autres difficultés qui ont trait à la responsabilité de l'agent à l'égard des intérêts cargaison eux-mêmes. Une importante décision de la Cour suprême espagnole (« Inezgane ») est en ce sens : il faut dire qu'en l'occurrence les textes – anciens, mais encore de droit positif, en attendant les réformes prochaines – assimilent l'agent à l'armateur lui-même. Lorsque les Règles de Rotterdam entreront en vigueur, la même question se posera, compte tenu de la définition – large – retenue de la « partie exécutante maritime », partie soumise au même statut que le transporteur contractuel. En prenant réception ou en assurant la livraison des marchandises pour le compte de l'armateur, l'agent ne participe-t-il pas à l'exécution du contrat ? Mais, puisqu'il s'agit avant tout d'un mandataire, cette qualité pourrait primer et le faire échapper aux rigueurs cette fois du droit des transports.



M/V Eider

2/ Jean Patrick Marcq : La problématique posée aux arbitres par les risques de piraterie, détournement, terrorisme et risques de guerre, coûts et indemnisation

Avec les récentes attaques de navires principalement au large de la Somalie, de nombreux articles ont fait référence aux notions de Piraterie, Corsaire, Terrorisme, Détournement sans trop s'étendre sur leur signification et leur portée juridique. Si certaines ont été clairement définies en droit comme la piraterie (convention de 1982 de Montego Bay.) d'autres comme le concept de corsaire ou celui de terrorisme présentent de nombreuses ambiguïtés. Loin des côtes, la devise du Nautilus, chère à Jules Verne « *Mobilis in Mobile* » prend tout son sens et démontre qu'en mer la réalité est fort différente.

Cette réalité pouvant compliquer la tâche des arbitres maritimes, l'objet de cette contribution était de tenter d'identifier les éléments clés pouvant aider les arbitres dans leur travail.

Historiquement et économiquement, ces risques ont toujours existé. Sans eux, aurait-on pu même imaginer l'idée d'assurance qui répondait au remplacement du principe de prêt à la grosse aventure formulé par le droit Romain ?

Il est clairement apparu que le navire, l'équipage et les passagers à bord, la marchandise présentaient directement des faiblesses par rapport à ces risques tandis qu'indirectement l'accumulation de la valeur du contenu des conteneurs augmentait ce risque.

La contribution insistait sur la nécessité de prendre en compte le coût économique de la piraterie et demandait que l'on réfléchisse sur les liens possibles entre la piraterie et le terrorisme car ces liens ou non liens auront des conséquences sur les couvertures accordées par les assureurs.

Cette présentation a exposé des exemples de réussite dans la réduction de ces risques comme les initiatives prises dans le détroit de Malacca par les pays riverains, comme toutes les recommandations pratiques pour renforcer la sûreté à bord des navires. Ces initiatives émanent à la fois des organisations internationales (WCO, IMO, ICC, IMB), de l'Union Européenne (notamment avec l'opération Atalanta) mais aussi de différents pays (Russie, Chine, France avec le contrôle naval volontaire).

Face à ces risques, les assureurs ont proposé aux armateurs, affréteurs, propriétaires de la marchandise de nombreuses garanties concernant le risque de piraterie. Cependant, les arbitres maritimes peuvent se trouver confrontés à de grandes différences entre les clauses pratiquées par les différents marchés de l'assurance.

C'est pourquoi, la contribution a attiré l'attention sur certains points techniques importants :

- La qualification de l'acte de piraterie permet de le considérer soit comme un risque ordinaire soit comme un risque de guerre suivant les marchés.
- L'acceptation du paiement de la rançon dans le cadre de la contribution aux avaries communes prend une grande importance car la nouvelle génération de pirates ne vise plus la marchandise en elle-même mais préfère kidnapper l'équipage pour en demander une rançon. Là encore, il faudra examiner la clause applicable, de quel marché émane-t-elle.
- L'impact et le type de franchise du contrat
- Les risques de rejet sanitaire ou de retard après la libération du navire capturé.

Toutes les polices d'assurance Maritime et transports ne donnent pas les mêmes garanties face à la nouvelle mutation du risque de piraterie. Cependant, de nouveaux programmes d'assurance garantissant à la fois les risques de responsabilité, de pertes, de frais et débours découlant de ce risque et incluant des garanties kidnapping et rançon, assorties de services d'assistance, de cellule de crise sont dorénavant proposés par les assureurs.

● 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/yhe86rd>

La Cour de cassation abandonne papier et stylo

Depuis le 11 décembre 2009, la dématérialisation de la procédure civile est entièrement réalisée. La Cour de cassation devient la première haute juridiction d'Europe à fonctionner de manière totalement dématérialisée en matière civile. Aujourd'hui, plus de 80% des pourvois sont reçus et signés électroniquement, pour atteindre l'objectif d'une dématérialisation totale en 2010. Toutes les salles d'audience civiles sont désormais équipées d'ordinateur et un bureau virtuel est à la disposition de chaque magistrat.

La saisie du pourvoi, sa validation avec production de pièces et sa signature sont opérées via CertiSign, les dossiers sont électroniques, leur consultation est possible à tout moment, ainsi que les projets et avis. Enfin, Jurisnet constitue une base de données de l'intégralité des arrêts, rapport du rapporteur et avis de l'avocat général.

in LamyLine 16-12-09

BIMCO

Nouvelles clauses concernant la piraterie

3 clauses de charte-parties viennent d'être publiées, définissant les responsabilités et devoirs réciproques des armateurs et affréteurs. Elle se téléchargent en cliquant ci-après, pour les C-P

- au voyage : <http://petitlien.fr/ew>
- voyages consécutifs : <http://petitlien.fr/el>
- à temps : <http://petitlien.fr/ex>

Rapports à lire !

De quelques publications intéressantes

- Rapport 2009 de l'ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Ltd) : <http://petitlien.fr/f8>
- "Piracy - The threat at sea takes a new dimension" - Etude de l'assureur Munich RE : <http://petitlien.fr/fc>
- Rapport 2009 sur le marché de l'assurance maritime par le courtier Willis : <http://petitlien.fr/fe>

Résumés de quelques unes des interventions présentées par les arbitres de la Chambre au cours d'ICMA XVII à Hambourg (suite et fin)

3/ Martine Rémond-Gouilloud : Quel rôle pour la lettre de garantie pour absence de connaissance ?

Sans doute la livraison en l'absence de connaissance est par principe interdite. Pourtant il est aujourd'hui admis que, une fois le navire arrivé, en l'absence de connaissance, la remise d'une lettre de garantie permet néanmoins d'obtenir livraison de la marchandise. Retards de courrier, complexité des circuits bancaires, longueurs administratives, expliquent la banalisation de cette pratique, désormais si répandue qu'elle est prévue par une clause des chartes-parties. Mais quelle en est exactement la portée ? Deux solutions opposées récemment adoptées par des sentences de la CAMP, invitent à se poser la question. Les faits dans les deux cas étaient similaires : les chartes stipulaient le droit à remise de la cargaison en l'absence de connaissance contre une lettre de garantie conforme à la rédaction prescrite par les clubs, dûment signée par l'affréteur ; mais le navire avait refusé de livrer, sur l'ordre du chargeur, resté impayé. Retards, surestaries, contentieux s'étaient ensuivis. Or dans l'un des deux cas le tribunal avait refusé toute valeur à la lettre, non destinée à régler les contentieux commerciaux entre chargeur et affréteur : lui faire produire effet ici signifierait légitimer une fraude portant atteinte aux droits des tiers. Pour les autres juges au contraire les instructions de déchargement de la lettre de garantie, stipulée sur la charte, devaient être respectées, et l'armateur se vit condamné pour les avoir ignorés.

Au vu de ces attitudes opposées retenant l'une une conception stricte du rôle de la lettre, limité aux seules conséquences du retard du connaissance, l'autre lui assignant en outre un rôle dans les litiges commerciaux entre chargeur et affréteur, plusieurs questions méritent attention. Ainsi :

- L'affréteur présentant une lettre d'indemnité dispose-t-il d'un droit à livraison absolu, indépendamment des circonstances ?
- Quel sens donner à un connaissance non disponible ?
- A quelles conditions le capitaine, se voyant présenter une lettre, peut-il et doit-il refuser de livrer ?

Le web maritime : Les bateaux-feux

Généralités :

- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Bateau-phare>
- <http://pagesperso-orange.fr/mocquant/batphares.htm>
- Cartes postales de bateaux-feux Français, Allemands, Hollandais, Danois, Suédois, Anglais, Irlandais Russes, Chinois et Canadiens : <http://petitlien.fr/e0>
- AISM (Association internationale de la signalisation maritime) : <http://www.iala-aism.org>

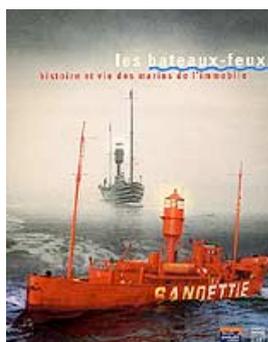
Localisation géographique :

- Le Havre <http://petitlien.fr/9c> <http://petitlien.fr/as>
- Portsmouth : <http://petitlien.fr/db>
- Dunkerque <http://petitlien.fr/bx> <http://petitlien.fr/cd> <http://petitlien.fr/cj>
- Noord Hinder (approche NE du Pas de Calais) : <http://www.noordhinder.nl/>
- Nord-Ouest des Pays-Bas (Texel) <http://www.texel-no10.de/index-uk.htm>
- Entrée de l'Elbe <http://www.elbe3.org/index.html>
- Etats-Unis : http://uslhs.org/about_lightships_in_america.php
- Nantucket http://en.wikipedia.org/wiki/Lightship_Nantucket
- Ambrose <http://lighthouse-news.com/2007/12/06/ambrose-light-tower-destroyed-in-collision/>

Les bateaux-feux ont été progressivement remplacés par des bouées, dont la taille elle-même a été réduite avec le temps, ainsi à l'atterrage du Havre :

<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=111565>

http://www.meteo.shom.fr/real-time/images/050812_bouee-phare_048.html



Signalons le site - internet, mais aussi le lieu - du Musée portuaire de Dunkerque et ses navires à flot, dont le bateau-feu "Sandettie"

<http://petitlien.fr/d5>

ainsi que le livre

"Les bateaux-feux Histoire et vie des marins de l'immobile", ouvrage collectif paru aux éditions Somogy.

Le Marin 9-10 Le courant à quai, une alternative crédible : On réduirait significativement les pollutions atmosphériques dans les zones portuaires en coupant les groupes électrogènes du bord lors des escales et en alimentant les navires en électricité à partir du réseau terrestre.

JMM 9-10 Les courtiers maritimes britanniques pourraient tripler leurs revenus dans les douze prochaines années grâce aux dérivés de fret (FFA).

JMM 16-10 Le conseil des ministres du 14 octobre a nommé Odile Roussel, conseillère des affaires étrangères hors classe, ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de l'Organisation maritime internationale à Londres.

L'Antenne 19-10 La prochaine convention mondiale du Propeller Club se tiendra au Havre en 2011.

Lloyd's List 23-10 Le Niger devient le vingtième pays

à signer les Règles de Rotterdam

L'Antenne 26-10 4 ans après son lancement, le Registre International Français vise la barre des 300 unités.

Lloyd's List 23-10 Selon un sondage, 45% des marins anglais et hollandais sont favorables au droit d'être armés à bord des navires.

HellenicShippingNews 2-11 Selon une étude japonaise, le déficit de marins pourrait être de 364,000 en 2050

Lloyd's List 9-6 Environ 2000 navires pourraient être envoyés à la démolition en 2010, conséquence d'un mauvais marché des frets.

@Sea 2-11 La date limite du 1-1-2012 est donnée par l'UE aux Etats membres pour mettre en place une législation obligeant les armateurs à être assurés pour les litiges maritimes.

Lloyd's List 5-11 27 banquiers représentant 70% du marché du financement maritime

pour environ 287 milliards d'USD ont répondu à un questionnaire d'où il ressort que 10% des prêts ne seront pas honorés en 2010.

Lloyd's List 16-11 Selon Mr Offen, les armateurs de ligne sont les premiers à blâmer pour la surcapacité qui résulte de la compétition pour les parts de marché.

Reuters 20-11 L'index des frets du Baltic n'est plus le baromètre de l'économie mondiale, mais le reflet de l'activité industrielle chinoise.

Lloyd's List 19-11 Compte tenu du prix des soutes ayant atteint un sommet de 720\$ avant de redescendre à environ 440\$, le GL prédit que la vitesse de 14 nds. pour les porte-conteneurs sera la norme par rapport aux 26 nds. antérieurs

MGM 27-11 L'IUMI (*International Union of Marine Insurance*) offre à certaines professions maritimes (avocats et juristes, experts,

dispatcheurs) la possibilité d'adhérer à l'organisation.

Ouest-France 1-12 Le 2 décembre la "Jeanne d'Arc" quittera Brest pour sa dernière croisière.

Le Marin 4-12 Selon Alphaliner, la flotte de porte conteneurs est passée de 4 mio d'EVP en janvier 1998 à 13 mio d'EVP en janvier 2010 représentant 4722 porte conteneurs. Par ailleurs 11% de la capacité est actuellement sans emploi représentant 566 navires.

HellenicShippingNews 8-12 Concernant les pétroliers, les armateurs Grecs contrôlent à eux seuls 18% de la flotte mondiale et 17% des commandes en cours.

Lloyd's List 9-12 Certains arbitres de la LMAA sont obligés de refuser les désignations tellement le nombre d'instances est important, le plus haut en 2009 depuis 11 ans, dépassant les 3,500 désignations de 2008.

GCaptain 15-12 L'OMI a publié une nouvelle

édition consolidée de la Convention SOLAS comprenant les protocoles de 1978 et 1988 et tous les amendements en vigueur au 1-7-2009.

Le Lloyd 17-12 Le "Knock Nevis" (ex "Jahre Viking") ULCC de 564,650 tpl est envoyé à la démolition.

Shipping Gazette 22-12 Selon AlphaLiner, sur 9 mois, la perte opérationnelle cumulée des 22 plus grands armements de ligne s'est élevée à 11 milliards d'USD.

L'Antenne 23-12 Selon le carnet de commandes en cours, la capacité mondiale conteneurisée augmentera de 31% d'ici fin 2012, et un navire livré sur 5 aura une capacité de plus de 10,000 EVP.

India Times 31-12 Record battu aux chantiers d'Alang (Inde) avec plus de 5,000 navires démolis depuis 1982.

GCaptain 3-1 L'OMI a décidé que le thème pour 2010 serait l'année du marin.

L'actualité de la Chambre



● ICMA XVII

Le 17ème Congrès International des Arbitres Maritimes (ICMA XVII) a eu lieu à Hambourg du 5 au 9 octobre 2009.

Environ 170 délégués ont assisté à cette manifestation. La délégation allemande était évidemment la plus importante (46), suivie par les anglais (30), les américains (16) et les Chinois (14).

Six arbitres de la Chambre ont participé au Congrès et cinq d'entre eux sont intervenus sur des sujets divers. Les résumés de trois de ces interventions font l'objet d'un

article dans cette Gazette de la Chambre. Globalement 78 sujets ont été traités en différents ateliers.

Le prochain Congrès (ICMA XVIII) sera organisé à Vancouver du 13 au 18 mai 2012

● Révision du barème de la Chambre

A la demande du Conseil d'Administration, la Commission Consultative, réunie en décembre 2009, a débattu d'une révision à la hausse des frais et honoraires d'arbitrage. Cette révision sera présentée au Conseil et à l'Assemblée de juin 2010 pour valoir du 1/01/2011, si elle est adoptée.

● Liste des arbitres

Maître A. TINAYRE et Monsieur. A. de PÉRÉ ont souhaité ne plus figurer sur la liste des arbitres de la Chambre.

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.



LE PRÉSIDENT ET L'ÉQUIPE DE LA
CHAMBRE VOUS PRÉSENTENT LEURS
MEILLEURS VOEUX POUR 2010