

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
 Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier
 Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 23 - Automne 2010

● Editorial
Philippe Delebecque
 Page 1

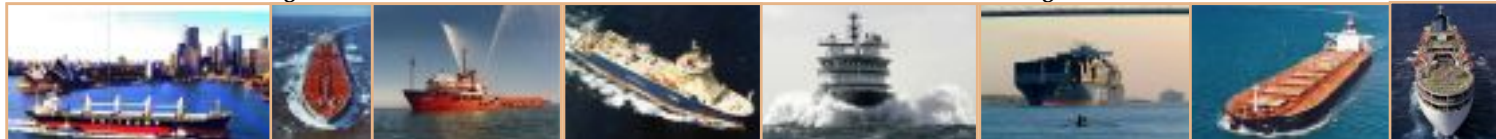
● Suite et fin de
 l'éditorial
 ● Nouvelle police
 d'assurance Corps
 Page 2

● Le tiers-porteur du
 connaissance
Jean Lerbret
 ● Bimco
 Page 3

● Les franchises
 de temps
Pierre Raymond
 Page 4

● Sentences récentes
 ● Injonctions « anti
 suit »
Ph. Delebecque
 Page 5

● L'actualité de la
 Chambre
 ● Revue de presse
 Pages 6 et 7



"Audiatur et altera pars"

L'arrêt "ERIKA"

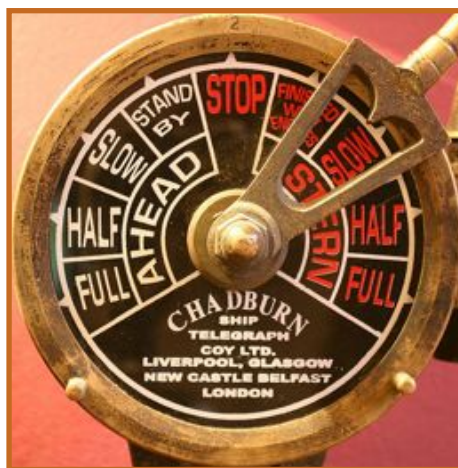
Quelques raisons de douter

Editorial par P. Delebecque
 Président de la Chambre Arbitrale Maritime
 de Paris

Le 30 mars dernier, la 11^{ème} chambre des appels correctionnels de la Cour d'appel de Paris a rendu sa décision dans la catastrophe de l'« Erika ». L'arrêt, particulièrement long (près de 486 pages) et largement motivé, est d'une grande richesse, ce qui ne veut pas dire que toutes ses analyses soient convaincantes. Au-delà de la question de la compatibilité de la loi interne française réprimant la pollution marine avec la Convention Marpol, au-delà de la consécration du préjudice écologique défini comme une « atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparable par équivalent monétaire » et plus précisément comme toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir notamment à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussion sur un intérêt humain particulier, mais qui affecte un intérêt collectif légitime », au-delà de la portée relative des transactions conclues entre le FIPOL et les victimes indemnisées, au-delà de l'appréciation « in concreto » de la faute personnelle inexcusable du « propriétaire ultime » du navire, au-delà des questions de savoir si une société de classification jouit d'une parfaite indépendance et bénéficie en conséquence de la canalisation de responsabilité organisée par la Convention sur la responsabilité en cas de dommages par hydrocarbures (CLC), de savoir si le gestionnaire technique du navire est une personne qui s'acquitte de services pour le navire et de savoir si les mandataires de ces

personnes sont ou non protégés par la Convention, permettons nous de revenir sur les deux questions suivantes.

La première tient à l'octroi d'une immunité de juridiction au profit de la société de classification du navire, dans la mesure où, selon les juges parisiens, par l'établissement de « certificats statutaires » dûment distingués des « certificats de classe » qui sont de simples actes de commerce, celle-ci participe à la sécurité de la navigation et contribue ainsi à l'exécution d'une mission de service



public. La délivrance de tels certificats ne se réduit pas à de simples actes de gestion et encore moins à des actes purement techniques. C'est, est-il observé, un acte de puissance publique, puisqu'un navire « qui n'en est pas titulaire ne peut naviguer ». Dont acte, si l'on ose dire. On connaissait l'innavigabilité nautique et l'innavigabilité commerciale, on connaîtra désormais l'innavigabilité juridique. La notion, avant d'être définitivement consacrée, appellerait d'autres précisions.

Il reste que l'immunité de juridiction dont bénéficie la société de classification n'est pas

absolue et qu'il est possible de la perdre en cas de renonciation, expresse ou même tacite. En l'espèce, cette renonciation est déduite du comportement de l'intéressée et plus précisément de ce que cette dernière s'était abstenue d'invoquer son privilège tant dans l'instance pénale en France que dans une instance civile en Italie où une action déclaratoire en non responsabilité avait été intentée. Le fait de participer en qualité de personne morale mise en examen à l'information qui a débouché sur un renvoi devant le tribunal traduirait donc une renonciation (rappr. Convention des N.U. sur les immunités des Etats, art. 8, non ratifiée par la France, mais ayant une valeur coutumière). La cour va même jusqu'à considérer que le changement d'attitude procédurale de la société de classification est une preuve de déloyauté et doit être sanctionné par une déchéance. Ce changement, est-il observé, constitue « une violation de la loyauté des débats et du principe de l'estoppel selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui ». Affirmation sans doute excessive, si l'on veut bien admettre que la théorie de l'estoppel n'est pas véritablement admise par le droit français contrairement à l'exigence de bonne foi au demeurant largement suffisante pour réprimer les comportements incohérents. (Suite page 2)



"Erika" Décembre 1999

© Marine Nationale -Stephane Marc

L'arrêt "ERIKA" : quelques raisons de douter (Suite et fin).

La seconde question posée par l'arrêt du 30 mars 2010 est beaucoup plus préoccupante. Elle a trait à la reconnaissance d'un nouveau concept, celui d'« affréteur effectif ». Là encore, on connaissait le transporteur de fait (en droit aérien) ou même le transporteur substitué (cf. Règles de Hambourg).

On connaîtra demain (cf. Règles de Rotterdam) la partie exécutante maritime. Voici désormais l'« actual charterer ». En l'espèce, Total Transportation Corp. était l'affréteur de l'« Erika » et Total SA n'était que la société mère au-dessus de l'opération. Total SA n'avait conclu aucun contrat avec le fréteur du navire (Selmont), ni même avec le gestionnaire (Panship).

Pouvait-on occulter cette situation et qualifier Total SA d'affréteur effectif, alors que si la CLC parle de « tout affréteur » en visant les différents types d'affrètement, T/C, V/C ou même coque-nue, elle n'a sans doute pas envisagé l'affréteur de fait, pas plus du reste qu'un autre texte ne l'a fait.

Le concept se comprend peut-être au regard de certaines considérations tirées de l'espèce, mais il n'est pas certain qu'il ait sa place dans un domaine où les règles contractuelles sont essentielles. La cour de Paris ne s'en explique pas véritablement, si ce n'est en puisant son inspiration dans le droit de l'environnement.

Les articles L. 218-10 et s. du code de l'environnement répriment en effet la pollution par imprudence des eaux territoriales résultant de la ruine d'un navire et de sa rupture en ZEE et l'omission de prendre les mesures nécessaires pour en maîtriser les effets et précisent que l'infraction peut être imputée non seulement au propriétaire du navire ou à son exploitant, mais aussi à celui qui exerce un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire (art. L. 218-18), et donc, selon la cour, à Total SA.

Les juges croient utile d'ajouter que contrôler la marche d'un navire, c'est vérifier, examiner, censurer cette marche, mais ce n'est pas en assurer la direction. C'est vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison est transportée, la capacité du navire et de l'équipage, autant de tâches qu'il appartenait à Total SA d'accomplir. D'où sa qualité d'affréteur de fait, mais cette fois au regard de la CLC. Curieux raisonnement qui permet sans doute à Total SA d'entrer, au regard de sa qualité d'affréteur, fût-ce de fait, sous la protection de la CLC, sauf à retenir contre elle une faute personnelle inexcusable (conclusion à laquelle il était difficile d'arriver, puisque le dirigeant de Total en charge de l'opération n'avait pas affrété le navire avec conscience de la survenance probable d'une marée noire), mais qu'il est difficile de partager : comment peut-on parler d'affréteur de fait dans un droit où les qualifications sont, par essence, contractuelles ?

Une chose est l'impératif de répression du droit pénal, autre chose sont les catégories du droit civil et son objectif d'indemnisation. L'autonomie du droit pénal doit être respectée et son corollaire, le principe de la personnalité des peines, n'a rien à faire en dehors de la sphère pénale.

Si l'on commence à transposer des concepts conçus pour la matière pénale dans la matière civile et contractuelle, on s'expose aux plus grandes confusions. Un droit flexible, comme le souhaitait le doyen Carbonnier, n'est pas un droit sans rigueur.

Question prioritaire de constitutionnalité :

Le Conseil Constitutionnel censure la composition des tribunaux maritimes commerciaux

La question de la constitutionnalité des dispositions de l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande a été posée. Elle a été considérée comme sérieuse en raison de la présence au sein du TMC de personnels de l'Etat relevant de l'administration des affaires maritimes, autorité chargée de la poursuite des infractions devant cette juridiction (cf. Cass. 19 mai 2010, N° 09-85.450). Dans une décision du 2 juillet 2010, N°2010-10, le Conseil constitutionnel a tranché : Il a déclaré que les dispositions de l'art.90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande relatives à la composition des TMC étaient contraires à la Constitution en raison de la présence en leur collège de membres de l'administration des affaires maritimes.

Le "Supramax" est le dernier né dans l'évolution des vraquiers de moyen tonnage.

C'est un vraquier polyvalent de 50 000 à 60 000 t. de 190m de long et 32,26m de large maxi (Canal de Panama oblige!).



Il dispose de 5 cales et est équipé de 4 grues, son autonomie lui permet de desservir, avec des tonnages importants, la majorité des ports principaux et secondaires, même dans les régions mal équipées en installations portuaires. Véritable cheval de trait des échanges maritimes comme le décrit la revue "Navires Marine Marchande" de juillet 2010 dans son article très documenté consacré à ce type de navire.

Un important jugement de la Cour d'appel de Londres confirmant une sentence arbitrale de la LMAA vient d'être publié par lequel un navire en affrètement à temps n'est pas hors-charte alors qu'il a été immobilisé pendant plus de 2 mois par les pirates Somaliens.

Le jugement intégral en anglais : <http://tinyurl.com/32zo4op>

La nouvelle police française Corps de navires

Jean-Paul Thomas - Fédération Française Sociétés d'Assurances

La Commission des Assurances Transports de la FFSA a souhaité disposer d'une nouvelle police type, sous la forme d'un « Package » de garanties, pour la couverture des « corps » de navires de commerce. Dans la perspective d'une utilisation sur le marché international, ce « Package » a été rédigé en anglais. Toutefois, le contrat est régi par la loi française. A noter qu'une clause de la police attribue compétence à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

Démarche coopérative : Le « Package » est le fruit d'un travail de près de trois ans, mené en coopération avec l'Union des Courtiers d'Assurance Maritime et Transports et Armateurs de France dans le souci, entre autres, de répondre à un juste équilibre contractuel.

Contenu complet : Cette police type conserve les principales solutions mises en œuvre dans les polices françaises antérieures : Outre les avaries au navire lui-même, sont couverts les dommages aux tiers (suite à abordage ou heurt), la contribution à l'avarie commune, les frais de sauvetage et d'assistance, ainsi que les dépenses exposées pour prévenir un sinistre ou en réduire les conséquences.

Le nouveau modèle de contrat comporte également plusieurs avancées :

- L'indemnité maximum, par événement, est égale à trois fois la valeur agréée du navire assuré ;
- Les dommages non réparés peuvent être pris en charge ;
- La piraterie est exclue de la police « corps », mais est garantie par les Conditions « risques de guerre et assimilés ».

Ce basculement à une logique dans le cadre d'une assurance « corps » : Il présente, tant pour l'assureur que pour l'assuré, plus de souplesse et permet une parfaite identification de ce risque particulier.

Les Conditions « pertes financières et assimilés » donnent à l'armateur la possibilité de se prémunir contre ses pertes de revenus à la suite d'un événement entrant dans le champ d'application de la police « corps » ou des Conditions « risques de guerre et assimilés ».

Le « Package » qui est un modèle indicatif peut être consulté :

<http://petitsliens.com/5132>

Le tiers-porteur du connaissance, le fréteur au voyage, le transporteur maritime et l'arbitrage

Jean LERBRET
Arbitre maritime

Un connaissance sans en-tête, issu d'un affrètement au voyage, comporte généralement une clause d'incorporation de la charte-partie et, spécifiquement de sa clause compromissoire (« The law and Arbitration Clause »).

Cette disposition est théorique car la charte-partie n'est presque jamais physiquement jointe au connaissance et ses termes, dont la clause compromissoire, peuvent être et demeurer inconnus du tiers-porteur du connaissance. Il en résulte une incertitude quant aux droits et aux obligations réciproques du transporteur et du tiers-porteur, en matière d'arbitrage particulièrement.

Cette situation peu limpide se complique lorsque plusieurs affrètements ont été conclus en chaîne et que le premier fréteur n'est pas le transporteur maritime. C'est le cas lorsqu'un opérateur titulaire d'un contrat de tonnage affrète un navire tiers pour exécuter un voyage sous ce contrat.

Une bonne pratique professionnelle devrait exiger que l'affrètement et le sous-affrètement comportent des dispositions générales identiques. A défaut, il y a discontinuité dans la chaîne des contrats, ce qui peut avoir des conséquences fâcheuses.

La Chambre Arbitrale a eu récemment à considérer un cas où l'opérateur avait accepté, à la demande de l'armateur du navire qu'il affrétait pour un voyage, sans y résister, de changer la clause d'arbitrage de la Chambre à Paris de son contrat de tonnage au profit de Londres.

Le tiers-porteur du connaissance, laissé par l'opérateur dans l'ignorance de ce changement, demande l'arbitrage de la Chambre contre l'armateur et contre l'opérateur afin d'obtenir l'indemnisation des avaries subies par la marchandise.

L'armateur refuse cet arbitrage en plaidant qu'il avait demandé et obtenu l'arbitrage à Londres, inscrit à la Charte-Partie et incorporé au connaissance, et qu'il n'était pas lié par la clause d'arbitrage d'un contrat dont il n'était pas partie.

Le tiers-porteur demandeur ne put reconnaître que cela et se désista de son action à l'encontre de l'armateur, après avoir perdu beaucoup de temps et un peu d'argent dans une procédure inutile et sans issue.

Les arbitres prirent acte de la mise hors de cause de l'armateur et de leur propre incompétence. En commentaire, ils déclarèrent que bien que le fréteur d'un contrat de tonnage n'ait pas d'obligation contractuelle explicite de sous-affréter au voyage à des conditions générales identiques (« Back to back ») à celles du contrat, c'était là, un usage prudent et très recommandable dont le non-respect était susceptible de provoquer des difficultés et des malentendus préjudiciables.

Cependant le tiers-porteur avait également demandé l'arbitrage de la Chambre contre l'opérateur, lequel plaidait pareillement l'incompétence des arbitres en soutenant que la clause d'arbitrage du contrat de tonnage ne pouvait être invoquée par le tiers-porteur qui n'était pas partie à ce contrat.

Le tiers-porteur invoqua l'arrêt « Alcatel » de la Cour de Cassation (27.03.07) qui permet d'appliquer la clause compromissoire d'un des contrats d'une chaîne de contrats dont l'objet est le transfert de la propriété de biens aux autres contrats de la chaîne.

Les arbitres ont examiné les circonstances particulières de l'espèce avant de décider s'il convenait de suivre l'audacieuse extension de la clause d'arbitrage autorisée par la Cour de Cassation.

En effet, les arbitres tiennent généralement à s'assurer du consentement mutuel des parties à toute procédure arbitrale, dans la crainte de s'exposer à la sanction suprême de l'annulation de leur sentence.

Ils ont pris en compte, particulièrement :

- Que l'opérateur était le prestataire du service habituel du groupe industriel concerné par le contrat de tonnage ;

- Que tant le chargeur que le destinataire de la marchandise étaient des sociétés sœurs, filiales de ce groupe ;
- Que la clause d'arbitrage de la Chambre, qui figurait dans le contrat de tonnage, régissait habituellement les relations contractuelles entre l'opérateur et les sociétés appartenant au dit groupe ;
- Que cette clause figurait dans la première offre de l'opérateur adressée à l'armateur du navire tiers, avant qu'il ne l'abandonnât, sans offrir de résistance et sans bonne raison, à l'insu du transporteur ;
- Que, donc, l'opérateur ne pouvait prétendre que cette clause n'avait pas reçu son agrément.

Ayant considéré ces circonstances particulières, les arbitres décidèrent que le tiers-porteur du connaissance pouvait bénéficier de la clause d'arbitrage du contrat d'affrètement et, donc, qu'eux-mêmes étaient compétents pour connaître du litige.

Finalement, au fond, les arbitres déclarèrent que, en vertu du connaissance sans en-tête constituant le contrat de transport de la marchandise avariée, l'opérateur n'était pas le transporteur maritime responsable des dommages. Ils invitèrent le tiers-porteur du connaissance à mieux se pourvoir.

Cette décision mettait fin à une procédure complexe dont on peut ne pas percevoir de bonne raison d'avoir été.

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences,
contacter le Secrétariat de la Chambre

au 16, rue Daunou – 75002 Paris

Tél : 01 42 96 40 41

E mail : camp2@wanadoo.fr

ou remplissez le formulaire à l'adresse :

<http://tinyurl.com/qon9ch>

Le coût de cet abonnement annuel est de 46 Euros HT.

En cas d'intérêt particulier, une sentence peut être obtenue dans son intégralité (après effacement du nom du navire et des parties à la cause) au prix de 23 Euros HT.



BIMCO

Nouvelle clause concernant les passagers clandestins

La clause de charte-parties vient d'être modifiée et est publiée sur le site de BIMCO sous forme d'une circulaire. Elle explique et clarifie la répartition des responsabilités entre les armateurs et les affréteurs ; Les armateurs sont couverts par leurs P & I Clubs mais cette clause donne aux Clubs un recours contre les affréteurs.

<http://petitsliens.com/5133>

« Liberty and Deviation Clause »

Les différentes clauses de déviation des chartes-parties donnent lieu à diverses interprétations et de nombreux litiges entre armateurs et affréteurs. BIMCO a décidé de réviser la rédaction de ces clauses pour en proposer une seule nouvelle qui traduit la pratique commerciale courante et celle des P & I clubs.

<http://petitsliens.com/5024>

« Sanctions Clause pour affrètements à temps »

Afin de protéger les armateurs qui recevraient des affréteurs des instructions contraaires aux règlements d'Etats ou d'organisations gouvernementales internationales et risquant de provoquer des sanctions, BIMCO a publié une nouvelle clause

<http://petitsliens.com/5043>

Performance de l'affréteur dans une T/C

Un groupe de travail a été créé pour mettre au point un texte d'accord standard pour garantir la performance d'un affréteur dans le cadre d'une charte-partie à temps. Le texte devrait être adopté et publié en novembre prochain.

<http://petitsliens.com/5022>

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

la solution la plus rapide
et la moins coûteuse
pour régler professionnellement
vos litiges

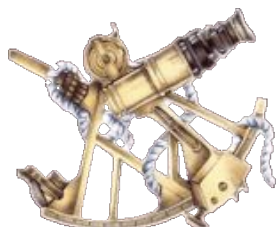
16 rue Daunou 75002 Paris
Tél : 01 42 96 40 41

www.arbitrage-maritime.org



«Ebba Maersk» a établi un record du
monde non officiel
avec 15 011 containers à bord
pour un voyage Europe - Extrême Orient

Shipping Gazette 31 mai 2010
Photo : Maersk Line
Port Autonome du Havre



R.F.I.D.

« Radio Frequency Identification »
« Identification par Radio Fréquence »

Face aux enjeux liés à la sécurité du transit des marchandises par la mer, et notamment par les conteneurs qui représentent plus de 80% du flux mondial de marchandises, la RFID est en passe d'apporter une vraie réponse technique. Grâce à cette technologie, toute modification sur le scellé des conteneurs est envoyée en temps réel vers des systèmes d'information (RFID active couplée aux réseaux cellulaires) ou détectée aux différents points de contrôle (RFID passive).

Au-delà de l'enjeu initial de sécurisation, cette technique apporte, entre autres, des gains de productivité supplémentaires, une traçabilité en temps réel partagée entre partenaires, un suivi en temps réel de l'état des conteneurs grâce à des capteurs de température, d'humidité ou de chocs.

L'écho des médias de l'UMSM. 14/06/10

Depuis une vingtaine d'années la Chambre n'enregistre que très rarement des demandes concernant des litiges relatifs aux staries et plus généralement au décompte du temps de planche, en application des clauses de « laytime » des chartes-parties.

Il y a cependant toujours des litiges de cette nature, mais la jurisprudence établie de la Chambre dans cette matière incite les parties à les résoudre sans avoir recours à l'arbitrage qui demeure une contrainte dans l'exploitation courante de l'entreprise (suivi du contentieux pour de faibles montants de réclamation, préparation des mémoires, coût et délai de l'arbitrage etc...).

Dans les années 90, j'avais écrit un petit opuscule sur le thème des « pièges des chartes-parties et comment les éviter », qui décrivait les différentes modalités de calcul du temps de planche : cadences de chargement / déchargement, surestaries et despatch, remise de notice, suspension des staries, détention etc... J'ai pensé qu'il serait intéressant pour certains et pédagogique pour d'autres d'extraire de cette étude un article sur la franchise de temps (lorsque le temps de planche est épuisé) et l'interprétation qui en est faite par les arbitres français et anglo-saxons.

Avant que le temps de planche ne commence à courir, l'affrètement bénéficie généralement d'une franchise de temps (free time ou notice time) dont le délai est calculé à partir de la remise de la « notice of readiness ».

Cette franchise, dont le but est de permettre à l'affrètement de préparer les opérations commerciales du navire, dès lors qu'il a été déclaré prêt, est une disposition stipulée en sa faveur, qui ne fait guère litige lorsque le temps alloué au déchargement n'est pas totalement épuisé, c'est à dire lorsque le navire n'est pas déjà en situation de surestaries.

Cependant lorsque le navire a été utilisé au delà du temps de planche alloué « toutes opérations » au port de chargement, et qu'il arrive au port de déchargement en surestaries, l'affrètement, qui estime avoir le droit de bénéficier de la franchise de temps prévue dans les modalités de calcul du début des staries, tombera dans le piège de l'interprétation anglaise de l'adage « once on demurrage always on demurrage ».

Quant à l'armateur, qui considère que les surestaries courent à nouveau dès l'arrivée du navire au port de déchargement, il devra attendre le terme de la franchise de temps pour décompter à nouveau les surestaries, si la charte-partie est gouvernée par la loi française.

Ces situations opposées découlent d'une interprétation différente de l'expression « once on demurrage always on demurrage » par les deux juridictions.

Selon la common law, l'affrètement est en rupture de contrat (in breach of the charter party) si les opérations commerciales du navire n'ont pas été terminées avant la fin du temps alloué. Le manquement à l'obligation de charger dans le temps alloué des staries considérée comme absolue (absolute warranty), est de nature fautive et doit entraîner une sanction qui consiste dans le paiement de surestaries dues sans aucune interruption tant que le navire reste à la disposition de l'affrètement.

Cette interprétation est extensive et conduit à considérer qu'en l'absence de dispositions contraires les surestaries recommencent à compter dès l'arrivée du navire à destination, à quoi ou non, sans franchise de temps, si celui-ci est déjà en situation de surestaries.

La jurisprudence française donne une interprétation beaucoup plus restrictive à l'adage « once on demurrage always on demurrage ».

Les arbitres français considèrent en effet que :

- La franchise de temps est une faculté dont bénéficie l'affrètement, dont l'application présente la même utilité dans toutes les circonstances, quel que soit l'état des staries du navire.
- Les surestaries, selon le droit français, sont un complément de fret, et, le fait d'être en surestaries, n'implique pas, à titre de sanction, la privation de la franchise que prévoit la charte-partie.
- La remise de la notice au port de déchargement est impérative, à moins que, bien entendu, des dispositions contraires soient expressément prévues (tels que les termes : « unless vessel is already on demurrage »).

Il semble que cette approche soit beaucoup plus pragmatique et équitable, car il est bien difficile de justifier un traitement différent pour des situations proches, c'est à dire des écarts de résultats importants dans le décompte du temps pour un navire ayant utilisé presque toute sa planche au port de chargement, et un navire dont les termes d'affrètement sont identiques, ayant tout juste épuisé son temps de planche.

Ainsi l'interprétation des arbitres de la Chambre, que l'on retrouve dans quelques sentences, éclaire les parties qui pourraient s'opposer sur ce sujet et les amène à trouver une solution amiable, d'autant que le montant de ce type de litige est souvent modéré (voir notamment sentence N°371 du 15/10/80 – navire SANIL).

N° 1170 - Contrat de construction - Appel en garantie - Expertise judiciaire - Respect des procédures contractuelles - Règles de l'art.

Aucune réserve prise par l'armateur, responsable du concept du navire, malgré les dommages constatés lors de la livraison d'un thonier et donnant lieu à une réduction du prix de vente. D'autres désordres étant apparus lors de la première traversée, l'armateur a effectué des réparations après appel en garantie et expertise judiciaire. Environ 2/3 des coûts des réparations directement liées à l'avarie initiale ou au titre de la garantie ont été imputés au chantier.

N° 1173 - Acte de vente et clause compromissoire - Compétence du Tribunal arbitral au fond (Non) - Désistement du demandeur - Demandes subsidiaires du défendeur.

La clause compromissoire ne désignant pas expressément la Chambre et ne faisant pas référence à son règlement, le Tribunal Arbitral s'est déclaré incompétent sur le fond mais les demandeurs s'étant désistés, les défendeurs ont maintenu leur demande subsidiaire pour frais irrépétibles. Le Tribunal Arbitral s'est déclaré compétent pour ces demandes. Les frais générés par l'instance ont été partagés entre les parties.

N° 1174 - C/P Gencon - Transport frigorifique - Avaries à la marchandise - Innavigabilité commerciale - Responsabilité du fréteur.

La puissance frigo installée étant insuffisante, la moisissure constatée au déchargement a été provoquée par le dépassement de délai de la descente en froid. Le fréteur a failli à son obligation de présenter un navire en état de navigabilité commerciale. Il est responsable des avaries et doit réparation du préjudice constaté sur la valeur de la marchandise détruite et les frais divers afférents aux avaries.

N°1175 - Second degré - Transport de riz en sacs sous connaissance - Lettre de Garantie - Avaries et manquants au déchargement - Responsabilité du transporteur maritime.

Des avaries et manquants à des lots de riz en sacs, chargés à Karachi et destinés à Abidjan ont été constatés au déchargement par expertises diligentées par les intérêts cargaison (assureurs).

Les rapports d'expertise, en dépit de leurs limites, permettent d'admettre les pointages. Le transporteur maritime, selon les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924, est condamné à payer la valeur d'assurance des avaries et manquants, à l'exclusion des frais de pointage.

N°1176 - Second degré - Contrat de tonnage - Non exécution partielle par armateur - Saisies conservatoires à New York (Rule B) - Intérêt à agir d'une filiale (Oui) - Estoppel (Non) - Préjudice pour affrètement de remplacement.

Une filiale d'un groupe maritime a intérêt à agir parce que les pertes afférentes à l'affrètement d'un navire pour l'exécution d'un contrat conclu par sa maison mère figurent dans ses comptes et que la jurisprudence française permet d'établir l'existence d'une entité économique à défaut d'entité juridique – L'armateur ayant refusé la nomination d'un navire sans raison valable supporte le préjudice subi par l'affréteur pour l'affrètement de remplacement – La demande reconventionnelle de l'armateur pour manque à gagner à la suite du refus de l'affréteur d'accepter un navire nommé pour un autre voyage est rejetée car la décision de mettre le navire sur le marché est volontaire et purement commerciale.

La jurisprudence hésite encore entre leur condamnation et leur reconnaissance.

Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

L'injonction *anti-suit* est la décision par laquelle un juge interdit à un plaideur d'introduire ou de poursuivre une procédure devant une juridiction étrangère, sous peine de *contempt of court* et donc de sanctions pénales. Cette mesure est relativement courante dans les pays de *common law*, alors que les pays continentaux l'ignorent.

Dans la célèbre affaire «Front Comor» la Cour de Justice des Communautés Européennes, devenue entretemps la Cour de Justice de l'Union Européenne, a considéré cette injonction comme étant incompatible avec le principe de confiance mutuelle qui fonde l'espace judiciaire européen CJCE 10 févr. 2009, aff. C-185/07 : « l'adoption par une juridiction d'un Etat membre d'une injonction visant à interdire à une personne d'engager ou de poursuivre une procédure devant les juridictions d'un autre Etat membre, au motif qu'une telle procédure est contraire à une convention d'arbitrage, est incompatible avec le règlement 44/2001 sur la compétence des tribunaux et l'exécution des décisions de justice en matière civile et commerciale et constitue bien une atteinte au principe de confiance dans la mesure où un plaideur est dissuadé de saisir son juge ». Rappelons qu'en l'espèce une injonction *anti suit* avait été délivrée par une juridiction anglaise pour protéger la compétence d'un tribunal arbitral sis à Londres, alors que l'assureur de l'une des parties à l'arbitrage avait saisi les juridictions étatiques italiennes du lieu du dommage.

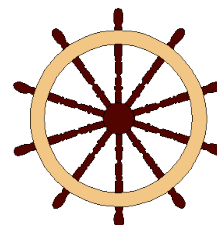
Cette jurisprudence ne demandait qu'à être généralisée et à s'appliquer aussi dans le champ du droit commun. La Cour de cassation, poursuivant une politique ultra libérale, à terme contre-productive, n'a pas voulu l'admettre dans une espèce où une *anti suit* avait été prise pour interdire d'intenter devant le tribunal de commerce de Nanterre une action qui relevait, par le jeu d'une clause attributive de juridiction, de la compétence d'un juge de l'Etat de Géorgie. L'injonction n'ayant pas été respectée, le plaideur avait été lourdement condamné par une juridiction américaine. La Cour de cassation a considéré que cette décision de condamnation, rendue en dehors d'un contexte communautaire ou conventionnel, n'était pas contraire à l'ordre public international et pouvait ainsi recevoir exécution en France (Cass. 1^{ère} civ., *in Zone Brands* 14 oct. 2009, n° 08-16.369).

On comprend parfaitement que l'*anti suit* puisse être mise au service de la volonté des parties et du principe de la force obligatoire des conventions, étant précisé que ce principe concerne aussi bien les clauses attributives de compétence que les clauses d'arbitrage. Mais encore faudrait-il s'assurer que la clause que l'on cherche à protéger ne prive pas, en fait, le plaideur de son droit d'accès à la justice (art. 6 CEDH) et surtout que cette clause est valable et efficace non pas au regard du droit du juge élu, mais du droit du juge en charge de la reconnaissance de l'injonction. Et encore faudrait-il que ce contrôle ne se cantonnât pas, comme c'est le cas dans la mise en œuvre du principe compétence-compétence, aux hypothèses dans lesquelles la clause est manifestement nulle ou inapplicable.

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :

<http://tinyurl.com/qd47m7>

To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link



5 raisons pour choisir l'Arbitrage Maritime

Technicité des arbitres
Choix des arbitres
Rapidité de la procédure
Coût réduit
Confidentialité

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

www.arbitrage-maritime.org

Tél: 01 42 96 40 41



Le Président Delebecque
et Pierre Raymond
au dîner des arbitres

Pour s'abonner
GRATUITEMENT
à la lettre d'information électronique

la Gazette de la chambre

3 numéros par an

Contactez le Secrétariat de la
Chambre
16 rue Daunou - 75002 Paris
Tél : 01 42 96 40 41
E Mail : contact@arbitrage-maritime.org



Audiatur et altera pars :
"Que l'on entende l'autre partie
également"

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 16 juin 2010.

M. Pierre Raymond a souhaité ne pas demander le renouvellement de son mandat de Secrétaire Général après 16 années à ce poste, il est remplacé par M. Michel Leparquier, ancien directeur d'agences maritimes.

Le Président a vivement remercié Pierre Raymond pour son dévouement et tout le travail accompli pendant son mandat. M. P. Raymond reste inscrit sur la liste des arbitres et est nommé Vice Président de la Chambre en remplacement de M. Jean-Yves Grondin, qui avait souhaité remettre son mandat à la disposition du Conseil. M. J-Y. Grondin reste, toutefois, membre du Conseil d'Administration et inscrit sur la liste des arbitres.

M. J-Y. Grondin a souhaité également cesser s'occuper de La Gazette de la Chambre, il est remplacé dans cette tâche par M. M.Leparquier.

Après renouvellement et élections en remplacement de certains mandats,

Le nouveau bureau est composé de :

Président : Philippe Delebecque

Vice Présidents : Pierre Raymond et Jean-Yves Thomas

Trésorier : Jean-Yves Thomas

Le Conseil d'Administration est composé de MM. F. Arradon, N. Barnaud, Ph. Boisson, P. Bonassies, Mme C. Buquen-Bellord, MM. Ph. Delebecque, J. Feltgen, C. Genibrel, J-Y. Grondin, G. Heligon, L. Lerbret, P. Raymond, G. Sioufi, Y. Tassel, J-P. Thomas, J-Y. Thomas, A. Truffaut.

Le Comité de la Chambre est composé :

Membres titulaires : MM. P. Delebecque (Président), O. Jambu-Merlin et J-Y. Thomas,

Membres suppléants : MM. P. Boisson, M. Le Luyer, J-P. Laffaye, J. Lerbret, G. Sioufi et Y. Tassel.

Admission d'un nouveau Membre Adhérent et remplacement d'un Membre

Le Groupe EYSSAUTIER, courtier d'assurances spécialisé dans le domaine de l'assurance maritime est admis comme membre institutionnel.

La Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires, qui a fusionné en 2009 avec le Groupement Industriel des Constructions et Armements Navals (GICAN) pour former le Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN), est remplacé par ce dernier Groupement en qualité de membre institutionnel.

Incorporation sur la liste des arbitres

M. Conrad Creffield – Administrateur Novel Commodities, responsable négoce, dans la catégorie « praticien du commerce maritime »

M. Eric Ogden – Expert maritime, architecte naval consultant (plaisance), dans la catégorie « technicien » spécialité « grande Plaisance »

M. Jean-François Cheneval – Directeur juridique et assurances Chantiers STX France, dans la catégorie « juriste »

Inscription sur la liste des arbitres honoraires : Me Alain Tinayre.

Retrait de la liste des arbitres : M. Arnaud de Péré.

Modification du barème du Règlement

Lors de ces instances, il a été adopté une augmentation des frais et honoraires. La hausse ainsi décidée a été limitée et reste cohérente et raisonnable dans le contexte économique actuel.

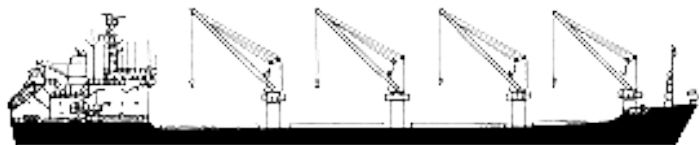
Le nouveau barème du règlement sera diffusé au cours du dernier trimestre 2010 et sera applicable au 1er janvier 2011.

Le lendemain de ces réunions, a eu lieu au Yacht Club de France, le traditionnel dîner des arbitres qui s'est déroulé dans une sympathique ambiance, il a donné l'occasion à Pierre Raymond de retracer l'histoire de la Chambre durant ces 16 dernières années au cours desquelles il a assuré la charge de Secrétaire Général.

Un décès est venu malheureusement ternir ce début d'été et c'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris **la disparition de M. Jean-Claude Bühler** début juin, à l'âge de 90 ans.

Arbitre à la Chambre depuis sa création en 1966, J-C Bühler avait souhaité cesser ses fonctions d'arbitre en 2003 après avoir participé à 85 instances arbitrales.

Nous adressons nos plus sincères condoléances à sa famille.



Nouvelles du large : Revue de presse

Mer et Marine 13-04 L'Etat souhaite confier la partie « internationale » des contrôles des navires de commerce battant pavillon français à des sociétés privées.

Lloyd's List 19-04 Afin de rapatrier les voyageurs bloqués par la crise de l'aviation suite à l'éruption du volcan islandais, le ministère du transport britannique a autorisé les ferries de Douvres à transporter plus de passagers qu'autorisé.

Lloyd's List 23-04 La vente des pétroliers pour démolition a atteint au 1^{er} trimestre 2010 son plus haut niveau depuis 1983, ceci étant en partie dû à la disparition progressive des navires à simple coque.

South East Shipping News 29-04 A la demande de la plupart des transporteurs transocéaniques et dans l'état de la situation économique mondiale, l'Administration du Canal de Panama a décidé de ne pas augmenter les droits de passage en 2010, les tarifs ne devraient être modifiés qu'à partir de 2011.

Baird Maritime 04-05 La Suez Canal Authority a l'intention d'approfondir le Canal pour atteindre 20 mètres en 2012, ce qui lui permettra d'être praticable par 82% de la flotte mondiale des navires, pétroliers, porte-conteneurs et vraquiers.

JMM 07-05 Le trafic maritime mondial par lignes conteneurisées a été multiplié par dix au cours des vingt dernières années, soit une hausse annuelle de 10.46%, alors que la croissance économique mondiale n'a été que de 6.9%.

sur le principe de responsabilité automatique de l'armateur ; Elle est plafonnée et couverte par les assurances du propriétaire du navire. Un 2^{ème} niveau d'indemnisation repose sur un fonds financé par les Etats.

Usine nouvelle 20-05 Les taux sont revenus au niveau de 2007 sur certaines routes et la flotte de navires porte-conteneurs désarmés a fortement baissé. Le taux d'immobilisation est passé de 11 % à 7 % en quelques mois, alors que les taux de fret ont progressé de plus de 300 % sur certaines routes par rapport aux taux les plus bas enregistrés en 2009.

Shipping Gazette 28-05 En 2009, la Corée du Sud, avec 35% des livraisons, a été le leader mondial des chantiers navals. La Chine arrive 2^{ème} avec 27%, ils sont suivis par le Japon. La Chine espère passer au 1^{er} rang en 2010.

Les Echos 02-06 Réformes de ports : Les transferts au privé achevés d'ici à la fin de l'année. La loi de 2008 prévoit le transfert des grutiers, des portiqueurs, du personnel de manutention et du matériel vers les entreprises.

JMM 04-06 Le Secrétaire Général de la Mer a présenté la version des gardes-côtes français qui doivent voir le jour en septembre.

Le Marin 04-06 La compagnie russe Sovcomflot organisera en septembre un premier test de transport de pétrole brut entre le terminal arctique de Varendey et le Japon, via le détroit de Béring.

Baird maritime 08-06 L'augmentation du coût des soutes et des charges liées aux émissions de carbone devraient obliger les opérateurs de navires à diminuer leur consommation de fuel en réduisant la vitesse et en augmentant la taille des navires.

JMM 11-06 Pilier important de l'économie de la péninsule hellénique, le transport maritime semble passer outre la crise que traverse le pays. La marine marchande grecque est un des poids lourds du maritime au niveau international. Elle contrôle entre 15 et 20% de la capacité de la flotte mondiale.

Lloyd's List 17-06 En 2009, Il y avait 14 ports asiatiques parmi les 20 plus grands hubs à conteneurs mondiaux, Singapour et Shanghai étaient en tête au coude à coude avec 50m evp, les 4 suivants totalisant 62m evp étaient aussi en Asie : Hong Kong, Shenzhen, Pusan et Guandzhou.

Le Marin 18-06. Au 1^{er} janvier 2011, l'Europe exigera des informations préalables sur les marchandises avant leur arrivée sur le Vieux Continent. La norme ICS suppose qu'un message électronique soit transmis par le transporteur au moins 24 heures avant l'embarquement d'une marchandise à bord.

Bulletin transport et maritime 05-07 Après la prise d'otages à bord du « Ponant », les 6 personnes interpellées sont en prison en France. Elles invoquent la Convention des droits de l'homme. Il n'est pas question de faire un « Guantanamo » des pirates mais la Convention de Montego Bay présente des

lacunes notamment au regard de la « rétention ».

International-pratique.com 21-07 L'ICC, qui a créé et régulièrement révisé [les Incoterms®](#), annonce une nouvelle mouture pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2011.

HNS 24-08 L'importation chinoise de pétrole a augmenté de 30% au 1^{er} semestre 2010 comparé à la même période en 2009.

Tradewinds 25-08 Afin d'obliger l'Iran à abandonner son programme nucléaire civil, les Etats-Unis augmentent la pression sur le monde maritime pour en interdire la destination à la plupart des intervenants.

Lancé au printemps 2009, le projet de construire un nouveau paquebot France a franchi une étape importante Commandées en septembre dernier aux chantiers STX de Saint-Nazaire, les premières études sont achevées.
Mer et marine 4 mai 2010



Document STX France
(ndlr: Des cabines sont intégrées dans les cheminées)

<http://www.reconstruirelefrance.com/>

Catastrophe Deep Water Horizon

La Gazette de la Chambre publiera un dossier sur les premières conséquences juridiques et réglementaires de cette catastrophe dans son prochain numéro

La presse a publié de nombreux documents, Il a été titré: *Marée noire : l'Equivalent d'un "Erika" toutes les 48 heures.*

la rédaction de la Gazette de la Chambre a retenu quelques sites :

- Le site officiel DeepWaterHorizon :

<http://petitsliens.com/5137>

- Une galerie de photos dans le *Boston Globe* :

<http://petitsliens.com/5135>

- Le site de l'encyclopédie Wikipédia :

<http://petitsliens.com/5138>

Le Lloyd 18-05 La Cour des comptes européenne va lancer une enquête afin de vérifier si les subsides accordés aux ports français, italiens, espagnols et grecs ont été affectés de manière indue.

Nouvel Obs. 18-05 Un tribunal spécial yéménite a condamné à mort 6 somaliens reconnus coupables de piraterie et d'avoir pris en otage un pétrolier.

Mer et Marine 20-05 La convention HNS (Hazardous and Noxious Substances), sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages, va entrer en vigueur. Au premier niveau, l'indemnisation repose

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.