

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 29 - Automne 2012

● Editorial Philippe Delebecque Page 1	● La responsabilité du Capitaine Hubert Ardillon Pages 2 & 3	● Communications des arbitres à l'ICMA Philippe Delebecque Olivier Cachard Pages 4 & 5	● Compte rendu de l'ICMA XVIII Philippe Delebecque Olivier Cachard Pages 6, 7 & 8	● Sentences récentes Page 8	● Actualité de la Chambre Page 9
				● Web maritime Page 9	● Revue de presse Page 10

"Abusus non tollit usum"



Vers la reconnaissance des actions déclaratoires ?

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Trois décisions récentes conduisent à se demander si le droit français n'est pas en train de consacrer les actions dites "déclaratoires" dont l'objet est de faire constater l'existence ou l'étendue d'une situation juridique. Ces actions qui, en principe, ne sont pas recevables car le juge ou l'arbitre est là pour trancher un litige et non pour rendre des avis, sont désormais considérées avec une certaine bienveillance par la Cour de cassation elle-même.

Ainsi, dans une première décision (Cass. 1ère civ. 9 juin 2011, n° 10-10.348, RD transports 2011, n° 189, obs. Ch. de Corbière), une veuve, après le décès de son mari avec qui elle avait contracté un prêt garanti par plusieurs hypothèques, avait, avant tout litige, assigné la banque pour faire constater la prescription de la créance de remboursement inhérente au prêt. Avait-elle un intérêt né et actuel (cf. CPC, art. 31) à le faire ? Oui, ont répondu les hauts magistrats, dans la mesure où l'intéressée était en droit de connaître la consistance exacte du patrimoine dont elle avait hérité et l'étendue des droits dont elle pouvait disposer, compte tenu des hypothèques garantissant la créance.

Dans une autre espèce (Cass. 3ème civ. 21 juin 2011, n° 10.17036), une SCI avait vendu des maisons d'habitation en état futur d'achèvement et fait établir un règlement de copropriété stipulant que les voies du groupe d'immeubles étaient la propriété du syndicat. Or, des voisins avaient installé des canalisations dans la copropriété. D'où une assignation lancée par la SCI à l'encontre desdits voisins en vue d'obtenir la suppression des canalisations. La cour d'appel avait considéré l'action comme irrecevable, au motif que la SCI était sans intérêt ni qualité à se prémunir contre une action purement éventuelle qui serait exercée par le syndicat de copropriété du fait de l'implantation des fameuses canalisations. L'arrêt a été cassé, la haute juridiction reprochant aux premiers juges de n'avoir pas recherché si la

SCI, en sa qualité de venderesse, débitrice d'une obligation de garantie d'éviction à l'égard de ses acheteurs, n'avait pas d'ores et déjà un intérêt à agir en vue de se prémunir contre le recours probable de ses cocontractants.

On sait enfin que la Cour de cassation a très clairement admis la possibilité d'une action déclaratoire sur la compétence internationale des juridictions françaises (Cass. 1ère civ. 7 déc. 2011, n° 10.30919 : "... dès lors qu'ils ont été contraints de porter leur litige devant une juridiction qu'ils n'avaient pas choisie, les demandeurs ont sur le fondement de la Convention de Montréal, un intérêt actuel et légitime à agir, à titre déclaratoire, en constatation de l'existence et de la portée du droit d'option de compétence que celle-ci leur reconnaît").

Si l'on rappelle certaines solutions propres au droit international privé favorables aux actions en inopposabilité d'un jugement étranger ou celles en détermination de la loi applicable et si l'on ajoute que certains textes autorisent les actions en justice devant le simple risque de réalisation d'un dommage (cf. notam. art. 5-3° du règlement 44/2001 sur la compétence des tribunaux), on perçoit les avancées possibles du droit et leurs enjeux. Toute menace suffisamment sérieuse sur un rapport de droit pourrait fonder l'intérêt à agir. Cela pourrait conduire à permettre les actions en non responsabilité, admises par certains droits étrangers et dont il a été dit qu'elles avaient le même objet que les actions en responsabilité proprement dites (CJCE 6 déc. 1994, The ship Taty, Rev. crit. DIP 1995, 589) ou encore à accorder le droit à un commissionnaire d'agir - à titre principal - contre le ou les transporteurs, avant même d'avoir désintéressé son client ou de s'être engagé à le faire et alors que les négociations transactionnelles sont en cours (v. en ce sens, Ch. de Corbière, obs. précit.). Donner une certaine place aux actions déclaratoires à côté des actions conservatoires ou encore interrogatoires, voire provocatoires, ne pourrait que renforcer l'attractivité du droit processuel français.

L'évolution est amorcée : il reste à la pratique à l'encourager.



Pour illustrer ce numéro, nous avons extrait quelques planches d'une célèbre affiche pleine du charme désuet des années 50/60 dessinée par Rogier Mekel intitulée :

*"C'est notre Capitain
et comment il est vu par ..."*



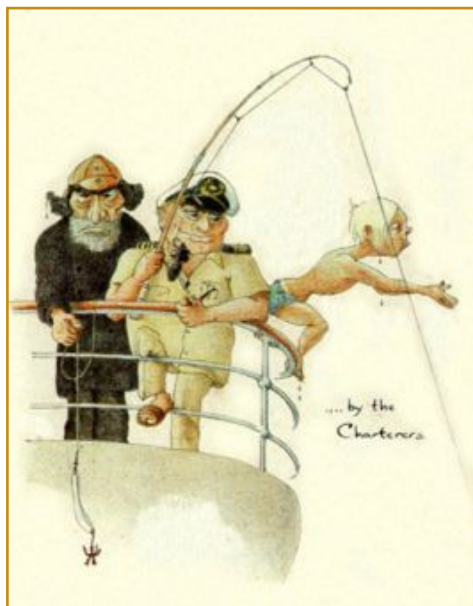
L'artiste hollandais, Rogier Mekel, (1930-1970) était un navigateur, membre de la Norwegian Seaman's Union, il avait rencontré, lors d'un passage d'écluse dans le Welland Canal (entre le Lac Ontario et le lac Erié - www.wellandcanal.com), un photographe, Robert Walson, qui vendait des photographies de navires, des cartes postales etc... propriétaire d'une petite société d'édition, The International Printing & Publishing Co de Thorold dans l'Ontario, celle-ci a publié cette affiche et en détient encore le copyright.

On peut trouver cette affiche, entre autres, au Botlek stores, la fameuse boutique maritime "duty free" de Rotterdam www.botlekstores.com

Le dol commis par le transporteur maritime dans l'exécution du contrat de transport maritime ne lui interdit pas de se prévaloir de la courte prescription d'un an instituée par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

V. Cass. 11 avril 2012, n° 10-27.146 :

<http://tinyurl.com/ccp5dns>



... par les affréteurs

La responsabilité du Capitaine

Hubert Ardillon

Président de l'AFCAN (Association Française des Capitaines de navires)

www.afcan.org

Le Code de commerce donne un triple rôle au capitaine de navire : il est officier d'Etat civil et ministériel, il est préposé nautique et mandataire commercial de l'armateur, il est enfin gérant des tiers dans l'expédition maritime. Pour faire court : le capitaine est responsable de tout et tous à bord.

Son rôle, qui découle de son niveau de responsabilité, est aussi très simple : organisation, coordination et vérification de tout ce qui se passe à bord et tout ce qui touche le navire de près ou de loin.

Le capitaine est toujours la personne sur qui reposent le navire, son équipage, mais aussi les services à terre.

Quels que soient le type de navire, sa taille, sa cargaison, ses voyages, les capitaines, même si certains aspects de la fonction sont plus ou moins sollicités selon les cas, ont tous le même rôle, le même devoir à bord, celui de conduire en toute sécurité l'expédition maritime.

Le capitaine d'un navire est choisi par son armateur. On ne devient pas capitaine par ancienneté mais parce qu'on est choisi par l'armateur. Pour tout capitaine, cela est synonyme d'une certaine reconnaissance, et par là même d'une certaine responsabilité, d'une certaine auto pression.

D'abord la représentation, le capitaine représente l'armateur. Mais lequel ?

Les responsables (commercial, technique, équipage, sécurité, sûreté, qualité, contentieux...) à terre d'une compagnie de navigation ou d'un consortium sont nombreux, avec souvent des intérêts bien divergents.

Il est aussi celui qui doit satisfaire au mieux les exigences de l'affréteur, du ou des sous-affréteurs.

En outre, il représente aussi un pavillon dont parfois il ne connaît pas l'Etat, ni même peut-être où il se trouve.

Prenons quelques exemples pour illustrer l'importance du capitaine à bord du navire, mais aussi pourquoi il est nécessaire de lui laisser un certain pouvoir de décision, ne pas lui imposer trop de contraintes ou de pressions inutiles qui ne peuvent que nuire à son efficacité, son "rendement".

Navigation :

Le GPS* est une belle avancée technologique, on ne peut pas dire le contraire. Seule son utilisation peut poser un problème. Lorsque le signal est coupé, on ne sait plus vraiment faire le point en haute mer. Les marins ont toujours navigué en suivant les mêmes routes, avec les mêmes points de changement de route. Comme nous ne naviguons plus à l'estime les jours de brume, mais désormais au centième voire au millième de mille en précision grâce au GPS, position donnée en permanence et en instantané, nous passons tous plus précisément au même endroit.

Conjuguons cela avec le plan de traversée. Il est fait par le bord, généralement le lieutenant navigation. Il est ensuite vérifié, corrigé, amendé par le capitaine. Tout cela en fonction de la route choisie, choisie par les connaissances qu'ont le capitaine et son lieutenant des dangers connus ou potentiels à venir tels que la hauteur d'eau, les courants, le trafic, la météo. Et aussi l'état mécanique de son navire. Donc un plan de traversée très détaillé, qui ne laisse quasiment plus de liberté au lieutenant de quart de s'en écarter.

Conjuguons encore avec la baisse, réelle même si elle est plus ou moins reconnue, de la qualité de savoir et de décision des officiers de quart passerelle.

On en arrive alors à des situations très dangereuses, où le navire devant manœuvrer, suivant le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), ne manœuvre pas parce que l'officier de quart n'a pas "le droit" de toucher la barre et de dévier de sa route. Idem à l'arrivée au point de changement de route, lorsque changer de cap pourrait se faire un peu plus tôt pour éviter une situation dangereuse.

Ce que l'on peut malheureusement appeler des abordages assistés par ordinateur et procédures.

Face à cela deux points semblent essentiels actuellement :

1- Pourquoi y a-t-il une volonté de faire communiquer le plan de traversée avant le départ de celle-ci ?

2- Le capitaine ne choisit pas les membres d'équipage, et a fortiori les chefs de quart passerelle, qui doivent embarquer, ils lui sont imposés par le manager, et refuser l'embarquement d'un membre d'équipage revient à appareiller sans équipage au complet.

Que répondre ?

En ce qui concerne la qualité des officiers de quart passerelle, la réponse est simple : c'est au capitaine de compléter la formation de l'officier, du "coaching", voire du "teaching". Ensuite, sur le plan humain, de le mettre en confiance pour qu'il puisse soit agir soit appeler le capitaine. L'un ne va pas sans l'autre, mais par quoi est-il plus important de commencer ?

En ce qui concerne le plan de traversée à communiquer avant le départ du port, on sait qu'il ne peut pas être suivi à la lettre : la météo sur de longues traversées peut donner des surprises (un cyclone), la mécanique (le navire doit pouvoir recevoir de l'entretien, et quant aux pannes, cela existe),

Suite de l'article page 3

La collection complète
des Gazettes de la Chambre
tous les Tirés à part des articles parus
ainsi que des notes et communications
diverses dans la rubrique Miscellanées
sont disponibles gratuitement sur le site
[http://www.arbitrage-maritime.org/fr/
index.php](http://www.arbitrage-maritime.org/fr/index.php)



... par les assureurs

Les secrétaires d'État américains, Hillary Clinton et Leon Panetta, souhaitent que le Sénat des Etats-Unis ratifie la convention onusienne sur le droit de la mer, dite de Montego Bay. Adoptée en 1982, et entrée en vigueur en 1994, cette convention établit les règles de libre communication et circulation entre les pays, d'utilisation pacifique des mers, d'exploitation efficace et équitable des ressources, de préservation du milieu marin, et délimite les différentes zones maritimes bordant les Etats côtiers. Le traité a été signé par 162 pays, dont la Russie et la Chine. Madame Clinton y voit une opportunité pour les Etats-Unis de réaffirmer leur leadership au plan international "Si les États-Unis veulent affirmer pleinement leur rôle historique comme leader mondial, ils doivent adhérer à cette importante convention". Par ailleurs, la convention permet aux pays de revendiquer leur souveraineté sur le plateau continental au-delà des 200 miles nautiques de la côte "et permettra donc aux compagnies pétrolières et minières américaines de bénéficier d'une base légale pour opérer dans ces zones, et ainsi créer beaucoup d'emplois". Enfin, cela donnerait "davantage de crédibilité à invoquer les règles de la convention", lorsque les EU interviennent dans les conflits en mer de Chine du Sud notamment.

L'Antenne 24/05/12

"La Convention de Montego Bay en 50 leçons" publiée par Armateurs de France :

<http://tinyurl.com/dxv7w9q>

Suite de l'article "La responsabilité du capitaine" de la page 2.

l'humain (une crise d'appendicite à débarquer en urgence dans un port non prévu pour une escale ou un rapprochement d'une côte), tout cela va faire en sorte que le plan de traversée est et doit rester vivant. Alors est-ce juste pour archiver en vue d'un audit ? Ou pour influencer le capitaine sur la route à suivre ? (*Tiens vous passez par cet endroit, puis, pourquoi ne passez-vous pas par ?*)

Et comme il est désormais facile pour un manager de suivre à tout instant son navire (AIS* et LRIT*), on en arrive à des situations kafkaïennes où dès qu'un navire ralentit ou dévie de sa route, son capitaine est appelé pour savoir ce qui se passe (alors qu'il ne le sait peut-être pas encore avec exactitude), voire pour le réprimander parce qu'il se sera permis un écart avec le plan prévu et envoyé.

En tombant dans l'exagération, faudra-t-il un jour téléphoner à un "manager navigation" pour lui demander la permission de manœuvrer en cas de risque d'abordage ?

Communications :

Les communications sont à l'évidence plus faciles et moins chères.

Conséquence heureuse : le capitaine n'est plus isolé en face d'un problème technique, commercial ou humain. Il peut aussi demander un conseil, une suggestion.

Conséquence malheureuse : on peut aussi l'appeler beaucoup plus facilement à n'importe quelle heure et exercer sur ses épaules une pression de plus en plus forte.

De ce fait, il peut facilement être soumis à des pressions de la part d'entités diverses, voire contraires : un affréteur demandant au navire d'aller plus vite vers un port, et un armateur demandant au capitaine d'éviter la casse. Conflit entre le "plus vite" et le "plus sûr".

Comment contenter tout le monde ? Et surtout comment ne pas mécontenter une des deux parties ? C'est toujours le rôle de notre capitaine, il lui faut alors une bonne dose de diplomatie pour expliquer (au téléphone) que l'on a compris le message mais que les circonstances (qui ne doivent pas pénaliser le navire, sinon ce serait pire) font que l'on ne peut pas satisfaire entièrement à ce qui est demandé. Il lui faut surtout des arguments en béton armé. Et en faisant attention à ne pas aller trop loin, car un affrètement au voyage par exemple n'est jamais sûr d'être renouvelé.

Combien de capitaines se sont vus être appelés pour forcer l'entrée au port contre les avis et conseils des autorités de ce port, alors que, par exemple, pour un porte-conteneurs les conditions météo font que la manœuvre sera plus dangereuse mais aussi que les portiques sont arrêtés pour cause de vent fort, et que donc la mise à quai, du point de vue des opérations commerciales, s'avère inutile.

Règlements et procédures

Et tout cela dans un environnement de plus en plus encadré, pour ne pas dire de plus en plus procédurier.

Certes il fallait réglementer la profession avec un peu plus de rigueur, ne pas se baser uniquement sur les habitudes et plus ou moins bonnes traditions. Et c'est une très bonne chose de l'avoir fait.

Mais cela a aussi entraîné des situations que l'on pourrait qualifier d'ubuesques si elles n'étaient surtout dangereuses.

En navigation, quelle procédure doit-être suivie ? Le plan de traversée ou le règlement pour prévenir les abordages en mer ? A l'écoute de ce que l'on entend parfois sur les ondes en VHF, on peut sérieusement se poser la question.

Avant l'arrivée au port, l'officier de quart à la passerelle passe plus de temps à remplir des papiers, des check-lists, à vérifier que l'on suit bien les procédures (*attention il risque d'y avoir inspection ou audit lors de l'escale*) qu'à suivre la navigation et le positionnement du navire.

On essaie de tout prévoir, tout planifier. Mais lorsqu'un incident, un événement imprévu survient, de plus en plus nombreux sont les chefs de quart qui n'ont plus la capacité de raisonnement, de réflexion. Ils sont comme abrutis par les procédures. *Sans guide je ne sais plus faire par moi-même.*

Cela nécessite aussi une plus grande attention de la part de notre capitaine. De cela aussi il aura à rendre compte, avec un peu plus de pression sur ses épaules, alors que cet encadrement de procédures et règlements aurait dû avoir l'effet contraire.

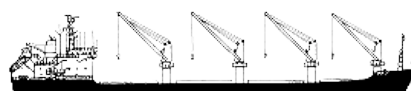
Conclusion

Choisi par son armateur et étant son représentant, le capitaine peut aussi être révoqué à tout moment. Que cela soit pour satisfaire un *manager* interne à l'armement ou un affréteur.

Lorsqu'il est nommé, Le capitaine se sent investi d'une mission, il a conscience de l'immense responsabilité qui lui incombe. Il se met alors, seul, une bonne pression pour accomplir son devoir. Lui en rajouter par des règlements, des facilités de communication, des moyens de contrôle permanents, ne facilite pas sa tâche.

Il n'est pas superflu de dire que toutes ces responsabilités mettent un poids énorme sur les épaules d'une seule personne qui, sans trop exagérer, joue sa place et sa carrière à chaque inspection ou avarie, mais aussi à chaque décision qu'il doit prendre.

* GPS = Global Positionning System / AIS = Automatic Identification System / LRIT = Long Range Identification and Tracking Systems



Abusus non tollit usum :

"L'abus n'exclut pas l'usage"

Communications des arbitres de la Chambre
au congrès international des arbitres maritimes
(ICMA XVIII) à VANCOUVER - Mai 2012
Philippe Delebecque - Olivier Cachard

Le Conseil d'Etat souhaite rendre les décisions de justice compréhensibles par tous

Phrases courtes, moins de termes désuets, de points-virgules et de "considérant" : Le Conseil d'Etat est sur la voie d'une révolution dans la rédaction des décisions de la justice administrative, Intéressant, même si cela ne concerne encore que la justice administrative, la Cour de cassation y viendra certainement ensuite.

<http://tinyurl.com/ckblfsb>

Le rapport : <http://tinyurl.com/c5xtzmx>

Les clauses de "hardship" et d'exonération de responsabilité dans les chartes parties
Philippe Delebecque

Parmi les nombreuses clauses stipulées dans les chartes parties, une attention particulière doit être portée aux clauses de *hardship* et aux clauses d'exonération de responsabilité. On est en présence de ce qu'il est convenu d'appeler le *hardship* lorsqu'un événement imprévu et extérieur aux parties affecte l'équilibre financier du contrat compte tenu de l'augmentation du coût d'exécution d'une prestation ou de la diminution de la contrepartie attendue. La clause de *hardship* cherche à prévenir les conséquences d'une telle situation. Cette clause est en principe valable dans un système de droit civil. Quant aux clauses d'exonération de responsabilité, totale ou partielle, elles se comprennent par elles-mêmes. Fruits de la liberté contractuelle, elles sont aussi en principe valables. Si ces clauses obéissent à quelques règles communes, s'agissant de leur preuve ou de leur opposabilité, les problèmes qu'elles posent ne sont pas exactement les mêmes.

I. Les clauses de *hardship*

L'article 1134, al. 1er, du Code civil conduit les parties à respecter scrupuleusement leurs obligations : ce principe s'impose avec toute sa rigueur, même si l'exécution est devenue plus onéreuse. La Cour de cassation l'a clairement affirmé dans la fameuse décision Canal de Craponne (Cass. civ. 6 mars 1876, D. 1876, 1, 93) qui conserve son autorité par delà les siècles. Le contrat est une loi pour les parties ; c'est à elles et à elles seules qu'il appartient de stipuler les clauses d'adaptation en fonction de l'évolution des circonstances pouvant affecter l'économie de leur accord.

Cf. par exemple : *"The parties acknowledge that unforeseen events at the start of the contract may arise during the term of the contract. Should such events occur, such as events of an economic, monetary, fiscal or political nature, affecting directly or indirectly the execution of the contract, and creating an unreasonable advantage to one party, or causing serious harm to the other, the injured party shall inform the other party by written notice. The parties shall meet within x. days after the date of such written notice, in order to seek an appropriate solution for the protection of their respective interests and for the continuation of the contract. If the parties are unable to agree on a solution within x. days after the date of the said written notice, the injured party shall be entitled to go to arbitration. In this case, the parties agree that fluctuation in the tramp freight market alone shall not constitute a hardship"*.

La partie qui considère que l'économie du contrat est bouleversée doit en informer l'autre et proposer une solution en vue d'adapter le contrat. D'où les trois questions suivantes :

- Quel est l'événement à même de déclencher l'application de la clause ? On doit considérer que cet événement doit être extérieur aux parties, imprévisible et *frustrating*, ce que n'est pas une augmentation des taux de fret (v. à cet égard les deux sentences C.A.M.P. 1172 du 3 févr. 2010 et 1179 du 3 déc. 2010).

- Que doivent faire les parties ? En présence d'une situation de *hardship*, les parties doivent discuter de bonne foi (cf. C. civ. art. 1134, al. 3), en vue de restaurer l'équilibre de leur accord. Cette obligation va, compte tenu de la clause même de *hardship* stipulée, au-delà d'une simple obligation de moyens.

- Quid si les parties ne parviennent pas à trouver un nouvel accord ? Deux solutions sont concevables : soit mettre un terme au contrat dans les conditions définies par les parties, soit adapter le contrat en fonction de l'évolution des circonstances et répartir en conséquence entre les parties les gains et les pertes. Etant précisé que si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur de nouvelles bases, et si la clause n'accorde pas à un tiers, un arbitre ou un juge, un pouvoir d'adaptation, l'accord initial continue à lier les parties et reste pour elles dûment obligatoire.

II. Les clauses d'exonération de responsabilité

Ces clauses valables dans le principe sont diverses et variées. On peut distinguer celles qui cherchent à exclure directement une responsabilité et celles qui ne le font qu'indirectement.

Directement : dans les chartes au voyage, il est fréquent de trouver des clauses d'exonération en faveur de l'armateur. En matière contractuelle, ces clauses sont en principe valables (C. civ. art. 1134, al. 1er), d'autant que les parties sont ici des professionnels, mais ne sauraient couvrir les conséquences d'un dol ou d'une faute lourde. Le droit civil connaît aussi la doctrine de la *fundamental breach of the contract*, doctrine que l'on doit à Lord Denning et privant l'auteur d'un tel manquement du bénéfice de la clause censée le protéger (cf. les affaires Suisse Atlantique and Photo Production). Dans cette perspective, la jurisprudence récente considère comme nulle la clause qui vide de toute substance l'obligation essentielle du contrat (Cass. com. 29 juin 2010, D. 2010, 1832).

Indirectement. On citera les deux exemples suivants :

FIO(S) clauses in B/L to be used with charter parties. Alors qu'en droit anglais ce type de clause est considéré comme valable (The Jordan II 2005, 1, Lloyd's Rep. 57 2005 AMC 1 (HL)), la position du droit français est plus rigoureuse, dans la mesure où les obligations de chargement et de déchargement sont considérées comme pesant nécessairement sur le transporteur (Cass. com. 30 nov. 2010, "Khairpur", DMF 2011, 261). La jurisprudence arbitrale est cependant plus souple (cf. sentence C.A.M.P. 1123 du 27 déc. 2005).

Suite page 5



... par sa mère

equasis

Jean-Pierre Laffaye, directeur des opérations de Cetrappa et arbitre maritime, a été élu Président de l'Editorial Board de EQUASIS, base de données maritime en accès gratuit qui permet à tous de disposer d'informations sur les 80 000 navires répertoriés. Cf. Gazette N°28 d'avril 2012, rubrique Web Maritime.

<http://www.equasis.org>

pour s'abonner
GRATUITEMENT

à la lettre d'information électronique

la Gazette de la Chambre

3 numéros par an

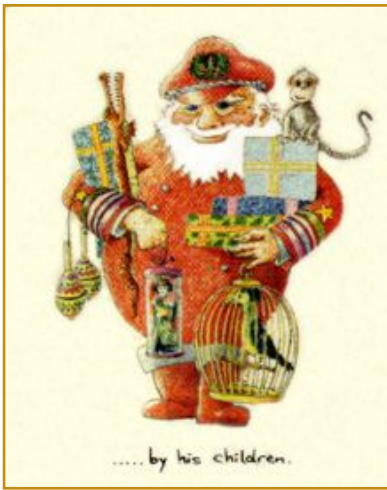
Janvier - Avril - Septembre

Contactez le Secrétariat de la Chambre

16 rue Daunou - 75002 Paris

Tél : 01 42 96 40 41

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org



... par ses enfants

Pirates somaliens

Un court métrage "Fishing without nets" vient d'être primé par un festival. Il décrit joliment le choix de somaliens de devenir pirates, (le film complet, relayé par plusieurs médias, n'est plus disponible en libre accès) en voici la présentation :

<http://tinyurl.com/9s4z39z>

Ces belles images occultent la réalité dramatique des marins et de leurs familles qui subissent ces comportements criminels :

Le coût humain 2011 de la piraterie en Somalie

555 marins ont été pris en otage en 2011, 645 otages, capturés en 2010, sont toujours captifs en 2011.

35 otages sont morts en 2011 des suites de leur captivité :

<http://tinyurl.com/97xscgy>

Un capitaine d'un navire taiwanais a été amputé d'un bras pour obliger l'armateur à payer une rançon, des pressions ont été faites sur sa famille :

<http://tinyurl.com/89st7u5>



... par une passagère ... et par son mari

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences,

contacter le Secrétariat de la Chambre
-16 rue Daunou - 75002 Paris, ou
remplissez le formulaire à l'adresse :

<http://tinyurl.com/qon9ch>

Suite de la page 4 "Les clauses de Hardship" - Philippe Delebecque - ICMA XVIII.

On ajoutera que la validité des clauses *FIO* est clairement reconnue par les Règles de Rotterdam (art. 13.2), avec toutefois deux limites importantes, en ce sens qu'une clause *FIO* ne saurait affecter la période de responsabilité du transporteur et ne saurait exonérer le transporteur de la responsabilité qu'il encourt pour les actes qu'il accomplit personnellement

Autres clauses : cf. "any stevedores damages are to be settled directly between owners and stevedores. If some cannot be settled, charterers shall assist owners to the best of their ability to get a settlement from stevedores but not to be responsible for stevedore damage". Une telle clause est parfaitement valable et son efficacité peut même être renforcée, dans la mesure où les affréteurs peuvent s'engager à tenir l'armateur à l'abri de toute responsabilité (*hold harmless of any damages*). La clause s'analyse alors comme un pacte analogue à l'assurance.

ndlr : Le texte complet en anglais de l'intervention du Président Delebecque intitulé "Hardship clauses and exemption clauses in charter-parties" est téléchargeable depuis le supplément anglais de cette Gazette, via le lien page 8, ou directement : <http://tinyurl.com/cngdf64>

Aspects procéduraux des litiges relatifs à la construction navale : Jonction et intervention volontaire ou forcée Olivier Cachard

D'un point de vue procédural, les litiges relatifs à la construction navale, souvent soumis à l'arbitrage, sont complexes en ce qu'ils impliquent fréquemment plus de deux litigants, dépassant le binôme constitué par le demandeur originaire et le défendeur originaire. Les cas de figure, variés, peuvent être ramenés à deux grandes séries d'hypothèses. La première série concerne des instances arbitrales distinctes, entamées séparément, entre des parties identiques ou dont l'une diffère dans les deux instances. En droit français de la procédure civile, tel que mis en œuvre par les juridictions étatiques, le mécanisme de la jonction d'instances offre alors une solution utile. La seconde série concerne l'intervention d'un tiers au litige originaire, soit sur une base volontaire, soit de façon forcée par un appel en garantie. Ici encore, le droit français de la procédure civile offre aux juridictions françaises la solution de l'intervention volontaire et de l'intervention forcée.

La réception en arbitrage de ces mécanismes institués pour les juridictions étatiques soulève plusieurs questions en raison de trois différences qui distinguent la justice arbitrale de la justice étatique. D'abord, alors que les tribunaux étatiques sont des organes permanents exerçant certes leur *jurisdictio* dans les cas qui leur sont soumis mais veillant de façon générale à la bonne administration de la justice, les tribunaux arbitraux sont constitués pour les besoins et la durée d'un différend donné. Lorsque l'arbitrage n'est pas conduit selon le règlement d'arbitrage d'une institution qui, comme la C.A.M.P., est dotée d'organes permanents supervisant toutes les procédures en cours, la coordination est délicate pour des raisons organiques. Ensuite, alors que la compétence des juridictions étatiques peut n'être établie que sur la seule base de règles objectives de compétence d'attribution et de compétence territoriale (hors les cas de la clause attributive de juridiction), la compétence des tribunaux arbitraux repose exclusivement sur la volonté des parties : se pose alors la question du moment et de la portée du consentement des parties originaires et des parties intervenantes à la coordination ou à l'extension de la procédure arbitrale. Le fondement contractuel de l'arbitrage se manifeste aussi par le nombre réduit de règles de procédures impératives régissant l'arbitrage, laissant un large rôle au règlement d'arbitrage choisi. Enfin, sous réserve de l'exercice du mécanisme de récusation devant les juridictions étatiques, les magistrats ne sont pas des juges choisis par les parties alors que d'ordinaire, chaque partie à l'arbitrage peut désigner l'un des arbitres du collège. L'extension de la procédure arbitrale et la coordination des procédures arbitrales soulèvent donc la question de l'égalité des parties.

A l'issue d'une analyse de la jurisprudence arbitrale, conduite dans une version plus développée et accessible dans la rubrique "Miscellanées" du site de la C.A.M.P. <http://tinyurl.com/cewrktj>, les principales conclusions sont les suivantes :

i) Tant pour des raisons organiques (absence d'institution d'arbitrage) que pour des raisons de différence des conventions d'arbitrage et des règles de procédure, l'arbitrage *ad hoc* nous paraît inapte à procurer la moindre solution aux difficultés processuelles soulevées par les contentieux complexes (sauf hypothétique accord unanime et *ex post* entre toutes les parties originaires, tous les tiers-intervenants et tous les arbitres siégeant dans les différents tribunaux arbitraux). Les rédacteurs de contrats seraient donc bien inspirés de proscrire les arbitrages *ad hoc* en matière de construction navale et de ne recourir qu'à des arbitrages institutionnels.

ii) La pratique de la Chambre arbitrale maritime de Paris met en évidence que le Comité et les tribunaux arbitraux disposent d'outils pour régler les difficultés liées par les contentieux complexes. La solution, légère mais efficace, de la coordination des instances distinctes est souvent préférée. Mais la jonction est possible lorsque le consentement des parties est certain.

iii) La jonction d'instances arbitrales et l'autorisation d'interventions volontaires ou forcées s'opèrent dans le respect du principe de l'égalité des armes. Nulle partie ne saurait être désavantagée en se trouvant seule privée du droit de désigner un co-arbitre. Dans les arbitrages multipartites, faute d'accord sur les arbitres, il revient au Comité de désigner tous les arbitres du tribunal (Article VII § 5).

ndlr : Le texte complet de l'article du doyen Cachard est disponible dans les "Miscellanées" du site de la Chambre et le texte anglais intitulé "Procedural Issues in Arbitration of Shipbuilding Disputes : the legal niceties of consolidation, joinder and Control of Expert investigation" est téléchargeable depuis le supplément anglais de cette Gazette, via le lien page 8 ou directement : <http://tinyurl.com/8w7egft>

Compte rendu du XVIIIème ICMA - 2102 Congrès international des arbitres maritimes

Vancouver, 13-18 mai

Philippe Delebecque – Olivier Cachard

La lettre de garantie émise par le P&I Club comprend une clause compromissoire qui ne se confond pas nécessairement avec celle de la Charte ou du Connaissance.

M. Olivier Jambu-Merlin, Vice-Président et arbitre maritime, a participé à l'élaboration d'un cahier spécial sur les MARC (Modes Alternatifs de Résolution des Conflits) publié par l'Argus de l'assurance le 6 juillet 2012.

Article OJM : <http://tinyurl.com/co528pl>

Le cahier : <http://tinyurl.com/cgpo45b>

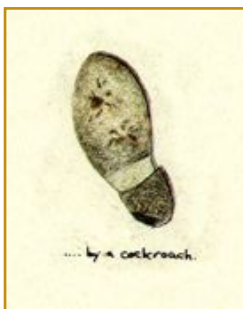
M. Jean-Patrick Marcq, arbitre maritime, auteur de "Risques et assurances Transports et logistique" éditions de l'argus Collection les fondamentaux de l'assurance (cf Gazette N°28, page 6) rappelle à cette occasion qu'à l'instar de l'assurance maritime, l'assurance Transports et logistique pourrait effectivement devenir aussi une terre d'élection de l'arbitrage pour le bien commun de tous les acteurs du commerce international.

Il est intéressant de noter que la commission des assurances sur Corps de navire a donné l'exemple en insérant une clause attributive de compétence à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris dans la nouvelle police Française d'assurance maritime sur Corps de navires.

A l'heure où, les responsables des services sinistres des assureurs Maritimes et Transports doivent veiller aux coûts de gestion à la fois directs et indirects (*allocated loss expenses et unlocated loss expenses*) des dossiers de sinistres, le recours à l'arbitrage leur permettrait dans bien des cas de réduire ces coûts en évitant des procédures judiciaires longues et onéreuses dans les recours entre les assureurs de marchandises transportées et les assureurs de la Responsabilité des transporteurs et logisticiens.

A cet égard, la Chambre arbitrale maritime de Paris s'est parfaitement adaptée à l'évolution du transport international et de la logistique alliant tous les modes de transport (Maritime, Aérien, Fluvial et Terrestre) de bout en bout.

Puisse l'exemple de la nouvelle police d'assurance française sur Corps maritimes, déteindre sur les polices françaises d'assurances sur marchandises transportées par voie maritime, aérienne, fluviale et terrestre et responsabilités civiles contractuelles de transporteur et logisticien.



... par un cafard

La XVIIIème édition de l'ICMA a réuni à Vancouver des arbitres maritimes de Londres, New-York, Paris et Singapour notamment, ainsi que des praticiens représentant les parties lors d'instances arbitrales et des acteurs du monde du maritime. La Chambre arbitrale maritime de Paris y était représentée par son Président, le Professeur Philippe Delebecque et par le Doyen Olivier Cachard, la voix des conseils plaçant devant la Chambre étant portée par Maître Sébastien Lootgieter <http://tinyurl.com/9pakhcs>. La cinquantaine de communications présentées en anglais traitait comme d'habitude de thèmes de procédure arbitrale et de thèmes substantiels de droit maritime. Le lecteur trouvera dans ce compte rendu une sélection des thèmes abordés.

Construction navale, questions de fond

Parmi les thèmes touchant à la substance, les communications relatives à la construction navale étaient d'un intérêt tout particulier, après la crise sévère qui a secoué le secteur et s'est traduite par des instances arbitrales en particulier à Londres. M. Ian Gaunt, *solicitor*, a brossé un tableau général du contentieux ("*Common issues in shipbuilding arbitration*") soulignant comment les armateurs avaient, soit tenté de renégocier les contrats de construction navale, soit de les résilier. Certains chantiers, notamment en Corée, ont fait faillite ce qui a compliqué le recouvrement des garanties de bonne fin souscrites par les chantiers au profit des acheteurs. Le contentieux des garanties de bonne fin illustre d'ailleurs le risque de fragmentation du contentieux de la construction navale, car le contentieux des garanties de bonne fin est soumis à la *High Court* tandis que le contentieux né du contrat de construction est presque toujours soumis à l'arbitrage. D'autres chantiers ont au contraire tenté de conserver leurs clients, quitte à différer la livraison du navire : faute d'une renégociation correctement menée à terme, ils se sont alors trouvés pris au piège d'une résiliation unilatérale par l'acheteur au motif d'une livraison tardive ! M. Andrew Leir, *solicitor*, a pour sa part présenté une communication intitulée "*Shipbuilding contracts and the credit crunch : on buyer's default. Can the buyer refuse to cancel and complete the vessel ?*". Il s'agissait ici d'étudier, tant à la lumière des clauses du contrat de construction que des principes de la *Common Law*, l'option ménagée au chantier naval en cas de défaut du client. Le défaut de l'acheteur réside souvent dans l'absence de paiement dans le délai convenu des échéances, le prix du navire étant dû par tranche selon l'avancée de la construction du navire (en général 5 tranches respectives de 10 %, 20 %, 10 %, 10 % puis 50 %). Selon les contrats de construction navale, l'inexécution de l'obligation de payer le prix entraîne plusieurs conséquences : intérêts moratoires, intérêts compensatoires, report du délai de livraison et suspension de la construction. La résolution du contrat (plus exactement la *cancellation*) comporte des conséquences annexes, à savoir la conservation par le chantier de la fraction du prix déjà payée par l'acheteur, le pouvoir de ne pas achever ou d'achever le navire et, dans cette dernière hypothèse, le pouvoir de le vendre à un tiers. A ces options déjà connues, M. Leir a ajouté une option tirée de l'affaire *White and Carter (Councils) Ltd v. Mc Gregor* (1962) AC 413, avec une opinion de Lord Reid. Dans certaines circonstances, le chantier pourrait choisir de refuser la *repudiation* du contrat par l'acheteur, déduite de son absence de paiement, et choisir de laisser ainsi subsister le contrat. Mais une telle survie du contrat, et des obligations qui en découlent, n'est possible ni lorsque l'exécution du contrat requiert une coopération des parties, ni en l'absence d'intérêt légitime à poursuivre l'exécution.

Construction navale, questions de procédure

La communication intitulée "*Procedural issues in arbitration of shipbuilding disputes : the legal niceties of consolidation, joinder and control of expert investigations*" (Voir le résumé dans *infra* dans cette Gazette et une version française en "*Miscellanées*" sur le site de la Chambre) se trouvait à la croisée de la construction navale et des questions de jonction ou d'intervention. Il s'agissait ici de mobiliser les ressources des règlements d'arbitrage et des règles de procédure civile, pour surmonter les difficultés de plus en plus fréquentes liées à la complexité des contrats liés et des données factuelles d'une opération de construction navale. Dans quelle mesure peut-on admettre la jonction de plusieurs instances arbitrales qu'il y aurait intérêt à juger ensemble ? Dans quelle mesure peut-on admettre les demandes d'interventions volontaires, les demandes d'interventions forcées ou d'appel en garantie, rendues fréquentes par l'existence de contrats de sous-traitance ou de contrats adossés ? Il faut ici combiner les ressources de l'autonomie de la volonté des parties à la convention d'arbitrage, à la pratique des institutions d'arbitrage et aux règles de la loi applicable à la procédure. En tout cas, seuls les arbitrages institutionnels sont outillés pour faire face à ce genre de difficultés car une institution permanente, telle que le Comité de la C.A.M.P., supervise la procédure. Tel n'est pas le cas des arbitrages *ad hoc*, dont on vante parfois la souplesse, mais qui souffrent ici d'une véritable infériorité : il n'existe que le tribunal arbitral constitué pour l'occasion, mais aucune instance permanente de coordination apte à faire face aux litiges complexes. Suite page 7.

Documentation

Sur le site de la Chambre www.arbitrage-maritime.org vous pouvez télécharger gratuitement tous les numéros de "La Gazette de la Chambre" déjà parus ainsi que les "Tirés à part" de tous les articles qui ont été publiés.

Divers autres articles et communications sont également disponibles gratuitement dans la rubrique "Miscellanées" : http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_miscellanees.php

Clauses d'arbitrage et exécution des sentences en droit comparé

Parmi les thèmes généraux touchant à la procédure, certains thèmes classiques ont donné lieu à discussion, en particulier les clauses d'arbitrage. M. John Bromley, avocat en Colombie Britannique, a présenté une communication intitulée "*Canadian treatment of foreign jurisdiction and arbitration clauses*". Alors que le législateur canadien s'était employé à en restreindre la portée pour affirmer la compétence des juridictions canadiennes dès lors que le litige présentait un lien de rattachement avec le Canada, les juridictions canadiennes ont réduit la portée de la Section 46 du *Marine Liability Act*. Elles l'ont déclaré matériellement inapplicable aux litiges nés d'une charte-partie ou d'un *Contract of affreightment* ; elles ont à plusieurs reprises décliné leur compétence au profit des juridictions londoniennes sur la base de la théorie du forum *non conveniens*, théorie dont on sait qu'elle est sans application dans l'espace judiciaire européen. M. Peter Mc Queen a pour sa part présenté l'état de l'art en matière d'exécution et de reconnaissance des sentences arbitrales tant selon le régime de droit australien (*International Arbitration Act, 1974*) que selon le régime de la Convention de New York.

Mesures provisoires et conservatoires

Les mesures provisoires et conservatoires ont également donné lieu à des communications d'un grand intérêt pratique car il ne sert à rien d'obtenir une sentence sur le fond si, à l'issue de la procédure, la partie succombante se trouve hors d'état d'exécuter. M.M. Skoufalos et Lambert, *Lawyers* à New York, ont ainsi présenté une communication sur les "*Requests for pre-award security and other interim remedies in New York Maritime Arbitration*". Parmi les mesures sollicitées et ordonnées, on trouve dans la pratique new-yorkaise des mesures conservatoires tendant à la préservation des preuves et des mesures tendant à préserver l'exécution future de la sentence, par exemple le paiement d'une provision ou l'obligation de séquestrer une somme d'argent. Sur ces points, la pratique de la SMANY est proche de la pratique de la C.A.M.P. à Paris. Il était particulièrement intéressant d'entendre comment l'arme des mesures provisoires et conservatoires pouvait être indifféremment ou simultanément utilisée par les deux parties, soit lors de la demande initiale, soit lors d'une demande reconventionnelle. Le pouvoir des arbitres d'ordonner des mesures et conservatoires n'est pas discuté outre-atlantique car il résulte du règlement d'arbitrage. Il pourrait l'être encore moins en France où il résulte à la fois du Règlement de la C.A.M.P. et du décret n° 2011-48 du 13 janvier 2011 réformant l'arbitrage. A plusieurs reprises, les participants ont pu constater que le nouveau cadre français de l'arbitrage était très compétitif et plaçait Paris dans une situation favorable dans le contexte de concurrence de places d'arbitrage. M. David Martowski, arbitre maritime, a ensuite présenté sa pratique dans une communication intitulée "*Ordering security from a US maritime arbitrator's perspective*". Parmi les critères utilisés pour apprécier le bien fondé d'une demande de mesure provisoire ou conservatoire, figurent notamment les caractères de la demande (demande sérieuse et quantifiable, appuyée ou non par des éléments de preuve), le comportement et la situation financière de la partie adverse.

Piraterie maritime et arbitrage

La question des garanties demandées à titre reconventionnel a été évoquée à propos de l'affaire du *Samho Dream* (Sentence SMA 4154). Suite à l'interception du navire par des pirates, une rançon de 9 millions de dollars a été versée ; les armateurs ont alors formé une demande d'arbitrage contre les affrêteurs tendant au versement de 11 millions de dollars, comprenant le montant de la rançon et des frais divers. Les affrêteurs ont pour leur part formé une demande reconventionnelle de plus de 14 millions de dollars, sollicitant la constitution d'une garantie au vu de la mauvaise santé financière de l'armateur et de l'existence d'hypothèques grevant déjà le navire au profit d'autres créanciers. Face à la non consignation de la somme par l'armateur, l'affrèteur a obtenu une suspension *sine die* de l'instance arbitrale pour contraindre celui-ci à consigner ; la validité de cette mesure est actuellement discutée devant la *Southern District Court of New York*.

Saisie des navires et arbitrage

L'un des moments forts fut la communication donnée par le Professeur Francesco Berlingieri à la mémoire de M. Cedric Barclays, en visioconférence depuis l'Italie. Le Professeur Berlingieri avait choisi son sujet de prédilection, à savoir la saisie des navires ("*Maritime arbitration and arrest of ships*"). L'interaction entre l'arbitrage et la

saisie des navires est un sujet délicat qui comprend plusieurs séquences possibles. La saisie peut en effet être sollicitée du juge étatique avant le début de l'instance arbitrale ou pendant l'instance arbitrale. Si elle a été sollicitée et obtenue avant la saisine du tribunal arbitral, il va de soi que la partie saisissante doit informer le tribunal arbitral. Mais lorsque la saisie est envisagée pendant l'instance arbitrale, la question est de savoir si la partie saisissante doit en aviser préalablement le tribunal arbitral : une telle obligation irait assurément à l'encontre de l'effet de surprise attaché à la procédure sur requête devant le juge étatique. Une autre question, qui suppose l'analyse de la Convention de 1952 et de celle de 1999, est celle de savoir quelle autorité détient le pouvoir d'ordonner la saisie du navire. Un panorama de droit comparé révèle que ce pouvoir appartient le plus souvent au juge étatique ; certes, les tribunaux arbitraux ont parfois ce pouvoir comme à Singapour ou en Grèce. Mais ce pouvoir est alors incomplet en ce que la saisie du navire est une mesure d'exécution qui mobilise l'*imperium* de l'Etat : la sentence ordonnant la saisie ne peut pas être mise à exécution si elle n'est pas revêtue de la formule exécutoire par une juridiction étatique, ce qui limite finalement l'intérêt de la formule. De la même façon, M. Berlingieri a présenté l'état du droit comparé en ce qui concerne la consignation d'une garantie pour obtenir la libération du navire et l'octroi de dommages et intérêts pour saisie abusive.

Le Congrès ne s'est pas limité à envisager les questions d'arbitrage et de procédure ou encore, si l'on ose dire, de quasi procédure, si importantes soient-elles. On pense notamment à la règle compétence-compétence qui, ce qui mérite d'être souligné, n'est pas, en général, appliquée aussi systématiquement qu'en France, au rôle du juge d'appui en Chine ou encore aux conseils de rédaction d'une clause d'arbitrage au regard des exigences du droit chinois.

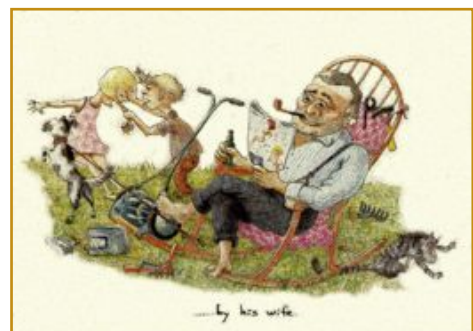
Au-delà de ces questions, de nombreuses contributions de fond ont été présentées, sur les contrats de construction, comme cela a été parfaitement précisé plus haut, sur les contrats de vente, certains contrats maritimes et, bien entendu, sur les chartes-parties.

Sur la vente, on signalera l'article très pratique de M.M. Cohen sur les différentes manières pour un exportateur d'éviter les pièges de la vente CAF, notamment dans le négoce des bulk liquids.

On relèvera sur le contrat de shipmanagement, méconnu mais qui connaît un grand essor, la contribution de J. Vayda exposant notamment les 11 affaires portées à la connaissance de la SMA portant sur des difficultés liées à la rémunération du gérant ou encore à la rupture des relations contractuelles. [Suite et fin du compte rendu p 8.](#)

Attention à votre clause d'arbitrage Vérifiez sa rédaction

La clause d'arbitrage ou le compromis d'arbitrage
doivent mentionner :
la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
&
son règlement
[Exemple en français ici](#)
[Exemple en anglais ici](#)



... par sa femme

N° 1192- C/P GENCON – Avarie de cargaison de DAP par mouille – Manque personnel de diligence (oui) – Responsabilité de l'armateur (oui) – Dédommagement pour dépréciation et frais.

Pour engager sa responsabilité, la clause 2 de la Gencon n'exige pas de l'armateur qu'il ait commis une faute personnelle mais seulement qu'il ait manqué à la diligence attendue de sa part. Le fait que l'armateur a refusé des tests d'étanchéité des panneaux indique qu'il n'ignorait pas les déficiences constatées et qu'il n'y a pas remédié en temps utile ; sa responsabilité est donc pleinement engagée quant aux conséquences de l'entrée de l'eau de mer dans la cale et de la dépréciation du lot avarié qui en résultait.

Mais le Tribunal arbitral n'a pas accédé à la demande de l'affréteur d'être indemnisé sur la base de la valeur assurée ou sur celle de la valeur de remplacement et a condamné l'armateur à le dédommager du montant de la perte de valeur de la marchandise et des frais occasionnés.

N° 1193 C/P Synacomex 2000 – Mouille d'une cargaison de blé en vrac – Refus par réceptionnaires et terminal de décharger une partie de la cargaison, abandonnée au fréteur – Vente en sauvetage par fréteur – Décompte des surestaries en litige.

En raison d'une mouille constatée, les réceptionnaires et le terminal ont refusé de décharger un tiers environ de la cargaison et en ont fait abandon au fréteur qui, après une attente sur rade de plusieurs semaines, l'a vendu en sauvetage et finalement déchargé au même terminal, seules environ trente tonnes étant finalement rejetées.

L'affréteur et les réceptionnaires ont ainsi manqué à leur obligation fondamentale de décharger complètement le navire alors qu'ils auraient pu organiser le tri de la marchandise avariée dont le coût et le temps auraient pu être mis à la charge du fréteur responsable de la mouille. Les surestaries ont été recalculées en tenant compte de la responsabilité partielle du fréteur et les affréteurs, ayant abandonné la cargaison, n'ont pu bénéficier du produit de la vente en sauvetage.

N° 1194 C/P Synacomex 2000 – Droit anglais – Cargaison de blé – Déchargement terminé six mois après arrivée du navire à Chittagong - Litige sur décompte des surestaries – Responsabilité de l'affréteur (oui) .

L'affréteur au voyage endosse, à l'endroit de son fréteur, les défaillances et fautes de son réceptionnaire. Est donc responsable de l'attente, l'affréteur qui a demandé l'interruption du déchargement en raison du non-paiement de la cargaison par le réceptionnaire. Si le déchargement très partiel effectué sans autorisation constituait une faute de la part du fréteur, aucun lien de causalité n'était établi entre le fait considéré comme fautif et les retards subis dont il ressort des décisions de justice locales que seul le défaut de paiement en était la cause.

Les arbitres se sont appuyés sur l'Etat des Faits pour déterminer le montant des surestaries en excluant du décompte la période préalable au déchargement partiel en application des termes "weather permitting" et ont rejeté la demande reconventionnelle de l'affréteur.

N° 1195 Affrètement au voyage – Déchargement en Côte d'Ivoire – Réglementation européenne interdisant toute relation financière avec les autorités de la Côte d'Ivoire – Impossibilité d'exécution – Dédommagement de l'armateur (oui) – Dépenses engagées en pure perte (oui) – Gain manqué (non).

La charte-partie au voyage à destination d'Abidjan, conclue en violation d'un règlement européen prohibant à l'époque tout paiement entre les mains des autorités locales, est frappée d'une impossibilité d'exécution justifiant la décision d'annulation prise par l'affréteur.

Cependant, dans la mesure où sa décision n'est pas exempte de faute, l'affréteur doit indemniser le fréteur des dépenses qu'il a pu engager en pure perte mais non pas pour son gain manqué.



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

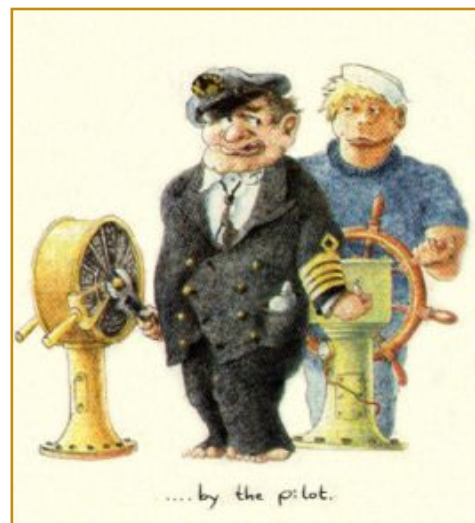
<http://tinyurl.com/ca2phnw>

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

A propos des chartes-parties, certaines questions récurrentes ont été revisitées, comme celle de l'opposabilité des clauses d'arbitrage au porteur du connaissance de charte (cf. L. Li et les tentatives présentées en vue de l'unification des solutions qui tiennent compte, à juste titre, des solutions françaises plutôt protectrices, comme on le sait, du porteur du document), celle de l'indemnisation susceptible d'être accordée au-delà des surestaries, ce qui suppose des conditions particulières (cf. S. Derrington), ou encore celle des clauses de force majeure et les suspensions d'exécution qu'elles impliquent (cf. J. Dhingra, relevant les différences entre la *common law* et le droit civil, mais observant pertinemment que la force majeure ne recouvre pas le mauvais temps, les matchs de football ni les funérailles) ainsi que celles liées au "off-hire" en cas de "deviation" (cf. J. Weale). D'autres questions plus inédites ont été abordées, à l'exemple de celle des effets des événements de piraterie sur les chartes à temps (cf. A. Baker évoquant les problèmes d'assurance, du "safe port" et de la répartition des frais entre le fréteur et l'affréteur ; cf. égal. I. Rasch, développant dans le prolongement le problème des gardes armés à bord et de l'autorité gardée ou perdue par l'armateur) et de celle de l'effet des sanctions internationales prises par les organisations internationales ou régionales sur l'exécution des affrètements (cf. F. C. Lee).

Parmi toutes ces contributions toujours très concrètes, on retiendra tout particulièrement celle de MM. Martin, Pruzinsky et Berg sur la réparation, par les tribunaux arbitraux, du préjudice contractuel en application de la fameuse jurisprudence "Hadley v. Baxendale", ainsi que l'exposé de B. Williamson sur les "performance claims".

Au titre des miscellanées, il faut noter les rapports (E. Mallach et J. Wölper) sur le projet de code de droit maritime allemand et la revue de jurisprudence de droit japonais (cf. Y. Tanaka), faisant état notamment des thèmes de la faute nautique et de la levée du voile de la personnalité morale.



... par le pilote



... par certaines femmes et les services à terre



Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée générale se sont tenues le 31 mai 2012. A cette occasion, les décisions suivantes ont été adoptées :

Monsieur Olivier JAMBU-MERLIN devient administrateur et succède à Monsieur Pierre RAYMOND en qualité de Vice Président de la Chambre,

Le dragage

- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Dragage>
- [http://fr.wikipedia.org/wiki/Drague_\(navire_de_services\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Drague_(navire_de_services))

L'histoire du dragage à travers un film pour les 100 ans de Royal Boskalis :

- <http://www.boskalis.com/about-us/company-profile/history.html>

L'université hollandaise de Delft :

- <http://www.offshoreengineering.org/>

Les techniques de dragage :

- <http://envlit.ifremer.fr/var/envlit/storage/documents/dossiers/dragages/drag-c21.htm>
- <http://www.theartofdredging.com/>

Les associations :

- European Dredging Association :
<http://tinyurl.com/boyxu2z>
- Central Dredging Association :
<http://www.dredging.org/>

Les principales compagnies :

- <http://www.boskalis.com/>
- <http://www.chec.bj.cn/>
- <http://www.deme.be/>
- <http://www.jandenul.com/>
- <http://www.vanoord.com/gb-en/index.php>

Vidéos

A bord d'une drague :

- <http://www.youtube.com/watch?v=LraguYnSYvk>

La construction de "Palm Islands" à Dubaï :

- <http://tinyurl.com/bnblory>

Magazine en ligne Dredging :

- <http://www.sandandgravel.com/>

Le **Conseil d'Administration** est ainsi composé de 17 Administrateurs :

Messieurs F. ARRADON, C. BELE, Ph. BOISSON, P. BONASSIES, Mme C. BUQUEN BELLORD, MM. Ph. DELEBECQUE, C. GENIBREL, J-Y. GRONDIN, G. HELIGON, O. JAMBU-MERLIN, L. LERBRET, B. MAZUEL, G. SIOUFI, Y. TASSEL, J-P. THOMAS, J-Y. THOMAS, A. TRUFFAUT.

Le **Comité de la Chambre** reste le même :

-Membres titulaires : MM. P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS et O. JAMBU-MERLIN,

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

Le nouveau **Bureau** est composé de :

Messieurs P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS (Vice-Président et Trésorier) et O. JAMBU-MERLIN (Vice-Président).

Incorporation sur la **liste des arbitres** :

M. François LAFFOUCRIÈRE - Pilote au Havre, Délégué OMI, dans la catégorie "Praticiens".

M. Gilles GAUTIER - Avocat à la Cour d'Appel de Paris, associé fondateur de la SCP Gautier Vroom & Associés, associé du cabinet Ince & Co, ex cadre juridique des compagnies maritimes CGM et Delmas Vieljeux, dans la catégorie "Juristes".

Modifications du **Règlement de la Chambre** :

Suite à la parution du décret N°2011-48 du 13 janvier 2011, une nouvelle brochure du Règlement "En vigueur au 8 juin 2011" est remise aux parties lors de l'enregistrement des nouvelles demandes d'arbitrage.

Une version 2012 légèrement modifiée (1ère de couverture jaune pâle) a été éditée pour corriger notamment la contradiction apparue dans la rédaction de l'Article XXIV, procédure arbitrale d'urgence :

Le Tribunal arbitral n'est pas nommé par le Comité de la Chambre mais conformément à l'Article VII, c'est à dire, que chaque partie nomme son arbitre et le troisième arbitre est nommé par le Comité.

Pareillement, après l'adoption du Règlement modifié au 8 juin 2011 qui prévoit que les parties nomment leurs arbitres respectifs, il est apparu à l'expérience, que l'Article XVII, Examen au second degré, devait proposer un plus grand délai pour le rendu de la sentence ; la nouvelle version du Règlement prévoit que la sentence soit rendue dans les six mois de la réception du mémoire en défense, au lieu des trois mois initialement prévus.

Les autres articles restent inchangés. Le Règlement complet de la Chambre peut être comme d'habitude téléchargé depuis le site de la Chambre en version française ou anglaise et envoyé par le Secrétariat dans sa version papier (1ère de couverture jaune) sur simple demande.



L'association **WOMEN'S INTERNATIONAL SHIPPING & TRADING ASSOCIATION**, <http://www.wista.net/> créée à Londres en 1974, regroupe des femmes travaillant à des postes à responsabilités, dans le domaine du *shipping* et toutes activités y afférent.

Le réseau fonctionne à travers deux outils : les rendez-vous réguliers organisés d'une part, par l'association internationale et d'autre part, par les associations nationales et le site internet qui crée un lien indispensable et permanent entre ses membres.

WISTA France (<http://wista.fr>) a été créée en 2004 et compte à ce jour plus de 60 membres. Maître Béatrice Witwoet en est la Présidente, Mme Pascale Mesnil, arbitre maritime, la Secrétaire Générale.

WISTA France organise la 32ème conférence internationale WISTA qui se déroulera à Paris du 3 au 5 octobre 2012. 350 femmes travaillant dans les activités liées à la mer se réuniront pendant 3 jours sur les questions liées au thème de l'innovation et les nouveaux défis auxquels l'industrie maritime est confrontée. L'innovation est la seule façon de sortir du dilemme dans lequel le secteur se trouve actuellement, non seulement en ce qui concerne les perspectives de possibilités financières et commerciales, mais aussi en termes des facteurs environnementaux et le nouvel équilibre économique dans le monde.

Pour la dernière journée, elle proposera pour la première fois, une ouverture sur tous les métiers maritimes sous l'intitulé "Femmes de mer". Les inscriptions se font en ligne sur le site : wistaconference.com



16/04 Lloyd's List – L'américain Bechtel propose la construction, au large de l'Afrique de l'Ouest, d'un terminal portuaire sur une île artificielle pouvant accepter des navires jusqu'à 400 000 tonnes de port en lourd pour faire face à la demande croissante d'exportation de minerai de fer.

17/04 Macauhub – Après l'effondrement de la Cie Angonave, l'ancienne Linhas Maritimas de Angola, le gouvernement angolais étudie la possibilité de créer une ligne maritime nationale afin de ne pas laisser le monopole aux compagnies étrangères.

19/04 FairPlay – D'après une étude publiée par l'organisation Seafarer's Rights International (SRI), un commandant de navire sur quatre a dû faire face, au cours de sa carrière, à des charges d'accusation criminelle à l'étranger. La plupart d'entre eux a considéré qu'ils avaient été mal traités, mal représentés et mal protégés. www.seafarersrights.org/category/newsletter/edition-3-features/

20/04 Journal de la marine marchande – La Commission Européenne a décidé un soutien financier de 2,5M€ à un projet d'études portant sur la réalisation d'infrastructures permettant l'approvisionnement des navires en GNL dans 9 ports de la Baltique situés au Danemark, en Suède, en Finlande, en Lettonie, en Pologne et en Estonie.

BIMCO

Les risques potentiels liés au transport de marchandises en vrac susceptibles de se liquéfier ont largement été abordés par la presse maritime à l'occasion de plusieurs naufrages ayant entraîné la perte de vies humaines et de navires (voir aussi Gazettes N° 27 & 26, "la liquéfaction des chargements de nickel").

BIMCO recommande fortement aux armateurs envisageant de transporter de tels chargements d'inclure dans la Charte partie la nouvelle clause qui vient d'être publiée : "Solid Bulk Cargoes that Can Liquefy Clause for Charter Parties"

<http://tinyurl.com/9tflr6e>

20/04 SteelGuru – L'exportation US de charbon vers la Chine pourrait plus que doubler en 2012.

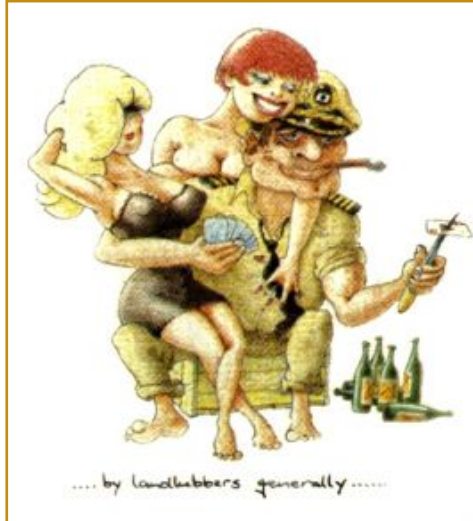
11/05 Gulfnews – Changement de culture, l'Arabie Saoudite, le plus grand exportateur de pétrole au monde, n'avait jamais agi en tant que "trader", le pays vient de créer une filiale "trading" : Aramco Trading qui agira sur les produits dérivés comme les "futures" et le "paper trading".

14/05 Bloomberg – Les compagnies maritimes qui emploient des gardes armés à bord de leurs navires peuvent bénéficier jusqu'à 75% de réduction sur les primes d'assurance couvrant les paiements de rançon.

18/05 Interpol International – L'action policière internationale est renforcée par un

accord INTERPOL-OTAN et constitue un maillon essentiel entre les interventions militaires effectuées en mer et les enquêtes sur les pirates, les réseaux criminels et les poursuites engagées contre eux à terre.

22/05 Mer et Marine – L'OMI veut encadrer l'action des équipes de protection privée. "Ce ne sera pas une solution permanente et il n'est pas question d'institutionnaliser l'embarquement des armes [...] Les circonstances sont exceptionnelles et nous espérons que ces mesures seront temporaires".



... par les marins d'eau douce en général

01/06 L'Antenne – Un oléoduc va permettre de relier les champs pétroliers d'Abu Dhabi au port de Fujairah sur la mer d'Oman, classé 3e centre de soutage mondial derrière Rotterdam et Singapour, en évitant le détroit d'Ormuz.

04/06 Fairplay – D'après le Président de l'International Gas Union, le gaz, moins polluant que le charbon et meilleur marché que le pétrole, devrait couvrir 30% des besoins en énergie en 2050 contre 20% actuellement.

11/06 Lloyd's List – Le gouvernement russe a l'intention de doubler (à 41 millions de tonnes annuelles) sa capacité d'infrastructure à l'exportation de céréales dans les 8 ans à venir.

Incendie du "MSC FLAMINA"

Les enjeux et polémiques :

http://fr.wikipedia.org/wiki/MSC_Flamina

L'interview du Président de la Chambre Philippe Delebecque pour Actu-Environnement.com le 4 septembre 2012 :

<http://tinyurl.com/9juhn3k>

12/06 Port Rain – L'Ukraine a adopté une loi autorisant la privatisation de ses ports

16/06 Barent Observer – En 2011, 34 navires ont emprunté le « passage du Nord Est » (voir aussi Gazette N°24 page 10), contre seulement 4 en 2010.

13/07 JMM – Avec le ralentissement de l'économie chinoise et face aux manques de fret, les caboteurs chinois font leur entrée sur le marché international.

01/08 Indian Express – La Cour Suprême, qui vient d'autoriser le démantèlement de l'"Oriental N" ex "Exxon Valdez", interdit dorénavant, par une loi, le démantèlement de tout navire en contravention avec la Convention de Bâle, traité international

Droit français, droit anglais...

4 raisons de choisir
l'Arbitrage Maritime
à Paris

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

Chambre Arbitrale Maritime
de Paris

www.arbitrage-maritime.org

Tél: 01 42 96 40 41

insistant notamment sur l'obtention d'une acceptation du pays de destination et de la dépollution des navires dans le pays d'origine.

10/08 JMM – l'enquête de la Commission européenne en matière d'ententes et d'abus de position dominante des P&I Clubs est close et non concluante (voir aussi Gazette N°24 p.4)

29/08 GCaptain – L'American Bureau of Shipping n'est pas responsable du naufrage du "Prestige" en 2002. Le jugement de la Cour d'appel US : <http://tinyurl.com/cra6upb> (Voir aussi Gazette N° 24 page 9).

31/08 Jeune Afrique – L'opérateur portuaire chinois Merchants Holdings a acquis 50% du capital de Thesar Maritime qui détient une concession de 35 ans pour développer et opérer un nouveau terminal à conteneurs dans le port de Lomé.

04/09 G Captain – Les pirates somaliens "perdant patience" (sic) tuent un membre d'équipage du navire "Orna" retenu depuis 2 ans pour faire activer le paiement de la rançon (voir aussi encadré page 5).

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.