

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 32 - Automne 2013

- Editorial **Philippe Delebecque** Page 1
- L'expertise maritime **Thierry Desmarais** Pages 2, 3 & 4
- Sentences récentes ● Le commissaire d'avaries **Jean-Patrick Marcq** Page 5
- Les Équipes de Protection Embarquées **Jean-Paul Pancraccio** Pages 6 & 7
- Concours d'arbitrage **Elliot Gressard** Page 8
- Actualité de la Chambre ● Web maritime ● Revue de presse Pages 7 & 9

"Quod contra jus est non est producendum ad consequentias"



La Convention du travail maritime

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

L'été 2013 a vu, entre autres événements d'ordre juridique, l'intégration de la Convention du travail maritime (Labour Maritime Convention 2006) dans le droit français et plus particulièrement dans le code des transports (cf. Loi 2013-619 du 16 juillet 2013).

Les nouveaux textes conduiront d'abord nos lecteurs à mettre à jour leur vocabulaire. Retenons que l'armateur qui, selon la définition traditionnelle, est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire (art. L. 5411-1), est aussi, au regard du volet social du code des transports, la personne pour le compte de laquelle un navire est armé, ce qui renvoie notamment au propriétaire du navire ou à tout autre "opérateur" (cf. *manager, bareboat charterer...*) auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches (art. L. 5511-1). Les gens de mer sont toutes les personnes, salariées ou non, qui exercent à bord d'un navire une "activité professionnelle à quelque titre que ce soit". L'expression englobe le marin proprement dit, lequel est désormais défini comme celui qui exerce, en tant que salarié ou non, une "activité directement liée à l'exploitation du navire". Ajoutons qu'une "entreprise d'armement maritime" qui désigne tout employeur de salariés exerçant la profession de marin, ne s'identifie pas à une "entreprise de travail maritime" dont l'activité se réduit à "mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet".

Les armateurs, de leur côté, devront prendre note de leurs nouvelles obligations. La loi, en effet, les rend responsables, à l'égard de tous les gens de mer travaillant à bord, du respect des règles établies dans la partie du code consacrée au droit du travail et au droit social, indépendamment de la responsabilité qui pèse sur les employeurs eux-mêmes. Ce qui n'est pas secondaire, d'autant que toute clause contraire est condamnée. En outre, la loi fait des armateurs de véritables cautions en faveur des marins, puisqu'en cas de défaillance de l'employeur non armateur, l'armateur doit assurer les conséquences

financières d'une maladie, d'un accident ou du décès d'un marin survenant en relation avec son embarquement, du paiement des arriérés de salaires et de cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement et du rapatriement du marin. Nouvel exemple de cautionnement légal, ici pour des raisons sociales.

On se réjouira enfin de la légalisation des sociétés de *manning*. Elle avait été amorcée par la loi RIF ; la voici généralisée avec la reconnaissance des "services de recrutement et de placement privés des gens de mer" (cf. Conv. 2006, règles 1.4 et 5.3) et des entreprises de travail maritime (cf. supra). Ces "services" peuvent être, en tant que personnes privées ou même publiques, des entreprises ou des associations, voire des syndicats, sans être nécessairement des employeurs de marins contrairement aux entreprises de travail maritime qui, au demeurant, ne sont autorisées à mettre des gens de mer à disposition des armateurs qu'à bord des navires RIF ou de navires battant pavillon autre que français. Ces structures seront soumises à un certain nombre de normes destinées à assurer la protection des gens de mer (art. L. 5546-1-2 : "...ne pas avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises" ; L. 5546-1-3 : "... s'assurer de la qualification des gens de mer, de leur information préalable avant de signer un contrat d'engagement, de la conformité des contrats d'engagement aux règles applicables et du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement"). La loi n'en dit guère plus et ne s'intéresse pas – elle n'avait pas à le faire – aux relations entre les sociétés de *manning* et les armateurs eux-mêmes. Puisque l'activité de ces sociétés est désormais reconnue par le droit français, dans les conditions du droit international, il est permis d'espérer que la loi française, en tant que loi applicable, ne sera plus systématiquement écartée des contrats régissant ces relations et, à tout le moins, que les opérateurs penseront à des clauses compromissaires donnant compétence à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.



Jurisprudence
Langue de l'arbitrage
Gazette du Palais

Viola le principe de la contradiction, le tribunal qui se fonde, pour rendre sa sentence, sur des pièces partiellement traduites dans la langue de l'arbitrage et permet à une partie de produire des pièces partiellement traduites à sa seule discrétion, sauf à l'autre à en traduire le surplus, et en s'autorisant à procéder lui-même à des traductions partielles, sans fixer aucun critère quant à leur mode de sélection.

CA Paris, P1, ch 1, 2 avril 2013 N° 11-18244 : <http://goo.gl/LWmxz>



"MV Rozen"
(Voir Web maritime p.9 - "Hijacking")

La véritable histoire de l'attaque :
<http://goo.gl/mhm8bG>

Jurisprudence

Que doit décider un tribunal arbitral si le défendeur fait valoir qu'il n'est pas en mesure de régler l'avance qui lui incombe sur les frais d'arbitrage ?

Sa ou ses demandes reconventionnelles peuvent-elles être écartées ?

Oui, mais uniquement si la décision sur les demandes reconventionnelles peut être dissociée de la décision sur les demandes originaires (v. Cass. 1ère civ. 28 mars 2013, n° 11-27.770, <http://goo.gl/izYnM> observant que "si le refus par le tribunal arbitral d'examiner les demandes reconventionnelles peut être de nature à porter atteinte au droit d'accès à la justice, c'est à la condition que celles-ci soient indissociables des demandes principales").

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

A propos de l'expertise maritime

Thierry Desmarais
Expert maritime - Arbitre maritime

Définition de l'expert

La définition du terme français d'expert est :

Qui a une parfaite connaissance d'une chose due à une longue pratique

Qui témoigne d'une telle connaissance.

Ce terme se rapporte essentiellement à la notion d'expérience, plutôt qu'à une échelle de valeurs ou à un niveau (débutant - confirmé - expert).

C'est l'homme de l'art, qui a des compétences particulières dans un domaine d'activité déterminé.

L'expert est un technicien spécialisé qui doit faire preuve d'indépendance et d'objectivité ; sa qualité de technicien ne lui confère pas la possibilité de se prononcer sur des points de droit.

Ces derniers relèvent du domaine d'activité des juristes (avocats, services contentieux, magistrats, arbitres...).

Il doit formuler un avis technique et ne pas se limiter à des hypothèses.

Différentes expertises

On distingue trois domaines d'expertise :

- Corps & machine (*Hull & Machinery*), qui s'applique au navire lui-même (coque, moteur),
- Facultés, qui concerne la cargaison,
- *Protecting & Indemnity Clubs*, désignés communément par P&I, qui sont des mutuelles couvrant la responsabilité civile des armateurs et affréteurs ; ces organismes sont apparus dans la 2e moitié du XIXe siècle...

Objet de l'expertise maritime

Rassembler les éléments techniques factuels en relation avec l'expédition maritime pour apporter le moyen de preuve.

Une expertise n'est pas uniquement consécutive à un litige ou une avarie ; elle peut être conduite dans le cadre de mesures préventives, visant à contrôler la manutention et le saisissage d'un colis sensible, ou bien l'état d'un navire avant affrètement.

Donneurs d'ordre

Les donneurs d'ordre sont tous les opérateurs intervenant dans la chaîne du transport maritime : Chargeurs, affréteurs, armateurs, manutentionnaires, réceptionnaires et leurs assureurs respectifs.

Rôle de l'expert

L'expert est commis, désigné ou requis par son client, mais il ne dispose d'aucun mandat ; de ce fait, il ne peut se substituer à son donneur d'ordre dans la prise de décision, visant à transiger le litige ; l'expert n'a pas de rôle de médiateur.

L'expert donne un avis technique motivé en son âme et conscience.

De même, il n'a aucun rôle de maîtrise d'œuvre, ni de pouvoir décisionnaire pour imposer des mesures à prendre ; il formule un avis technique, que son requérant (ou le Tribunal) n'est pas obligé de suivre, au même titre que ses conclusions.

Par contre, il relève de ses attributions de formuler un accord de principe, moyennant les réserves d'usage qui sont liées aux termes du contrat d'assurance, sur un devis de réparation, en termes de nature et de coût des travaux, dans le cadre d'un consensus et non d'un compromis.

Les assureurs ont pour habitude de dire que les experts sont "*leurs yeux et leurs oreilles*" ; ils sont donc chargés de rapporter ce qu'ils ont vu (constatations), ce qui peut être étayé par un support photo ou vidéo.

Les appareils numériques permettent un enregistrement d'un très grand nombre de données ; toutefois, les photos et vidéos doivent servir de support pour faciliter la compréhension par un interlocuteur qui n'est pas forcément habitué à la technique ; il faut éviter que le compte rendu ou rapport ne se transforme en roman-photo.

Par ailleurs, se pose le problème de la preuve pouvant être apportée par une photo numérique, et sa portée.

Convocation et problématique

La mise en œuvre d'une expertise peut être consécutive à des réserves formulées par une partie à une autre ; l'émission de réserves répond à des règles en termes de délai.

Les réserves ont pour objet de contester un point (mauvais état des marchandises, manquement...), mais ne constituent pas de preuve du fait de son aspect unilatéral.

La convocation est une mesure conservatoire visant à réunir l'ensemble des intervenants susceptibles d'être impliqués dans la survenance d'une avarie ou d'un litige ; la présence des parties pour les constats ne constitue nullement une reconnaissance de responsabilité.

La faible durée des escales des navires impose une réaction rapide, voire immédiate pour procéder aux constatations ; cela ne permet pas de formaliser un écrit, même s'il est régularisé ultérieurement, mais relève de convenances téléphoniques entre les représentants des opérateurs.

Les intervenants (experts maritimes, correspondants de P&I...) d'une même place portuaire ou voisine se connaissent ; la parole fait donc foi pour convenir et fixer l'heure du rendez-vous.

L'intervention immédiate s'impose d'elle-même pour limiter, voire éviter un retard d'appareillage du navire, lors de la survenance d'un sinistre ; à la fin des opérations commerciales (avarie de manutention affectant la structure de la coque ou l'étanchéité de la cale, plaçant le navire dans une situation d'innavigabilité / avarie de manutention ne nécessitant pas l'arrêt du navire et dont les réparations peuvent être engagées ultérieurement) il convient alors de pouvoir établir un constat fixant l'ampleur des avaries, pour éviter d'avoir des devis de réparation exagérés, à l'appareillage d'un navire (avaries à un ouvrage portuaire), ou en cas de pollution.

Suite de l'article, page 3

Suite de l'article "l'expertise maritime" de la page 2

Il arrive néanmoins que les avaries permettent un préavis de plusieurs jours ; la convocation de l'armateur et de son capitaine peut se faire par l'intermédiaire de son agent local ; cela ne pose pas de difficulté pour les navires de lignes régulières.

Par contre, lorsque le navire est affrété à temps, la charte partie fixe l'agent local, qui est généralement celui de l'affrèteur à temps ; en cas de divergence d'intérêt entre l'armateur et l'affrèteur, l'agent est tout à fait en mesure de considérer qu'il n'a aucun lien de droit avec l'armateur et son capitaine ; de ce fait, il peut refuser que la convocation de ces entités (Capitaine - Armateur) soit transmise par son intermédiaire, selon la formule "c/o son agent X".

En règle générale, cela ne pose pas de difficulté et l'agent relaye l'information, au moins au capitaine.

Evolution de l'expertise judiciaire (civile)

Lorsque les parties ne peuvent trouver un règlement amiable au litige, elles n'ont d'autres choix que de saisir la juridiction compétente ; cela n'annule pas pour autant ce qui a été fait dans le cadre amiable ; en effet, un rapport d'expertise amiable, versé au débat par une partie devant un juge, et présentant des garanties suffisantes de probité et de technique de la part de son auteur, peut éventuellement être retenu à titre de simple renseignement et soumis à la libre discussion des parties.

Le juge désigne donc un technicien spécialisé dans le domaine d'activité concernant le litige, afin qu'il lui rapporte un point de vue technique répondant au poste de la mission.

Outre le fait que ce technicien ne doit avoir aucun lien de droit avec l'une quelconque des parties, il doit faire preuve d'impartialité dans le suivi du dossier et éviter d'avoir une position figée sur l'origine du désordre dès l'ouverture de ses opérations.

Initialement, il appartenait aux parties d'influencer le technicien désigné, en lui faisant part de leurs observations et en argumentant leurs raisonnements.

Depuis quelques années, l'expert est tenu d'établir des notes aux parties à l'issue de chaque réunion d'expertise, ce qui a pour objet d'entériner les constatations et les mesures prises au contradictoire des parties ; ces notes offrent l'avantage d'éviter des contestations sur les éléments factuels plusieurs mois ou plusieurs années après les investigations.

Dès lors, l'ensemble des parties dispose des mêmes éléments factuels pour engager leurs analyses respectives.

À partir des années 2005, au titre des recommandations sur les bons usages entre avocats et experts, il est apparu la notion de "note de synthèse", document qui devait être établi à l'issue des investigations et après communication de toutes les pièces ; ce document ne constituait en aucun cas la représentation du rapport dans sa forme définitive.

Cette note de synthèse constituait une recommandation, mais pas une obligation ; toutefois, elle est généralement imposée et figure expressément au titre de la mission.

En juin 2009, une convention entre la Cour d'appel de Paris, l'ordre des avocats de Paris et de la couronne parisienne, et les compagnies d'experts, avait pour objectif d'organiser la phase conclusive des opérations expertales, afin de rendre plus féconde la discussion technique et de donner le plus d'efficacité possible au rapport de l'expert, destiné à éclairer le juge.

Cette convention a fait apparaître de nouvelles terminologies "pré-rapport" et "document de synthèse", pour lesquelles il est souvent fait un amalgame.

En effet, le "pré-rapport" est un document bien particulier, puisqu'il constitue en soi un élément probatoire susceptible d'étayer une demande en justice :

En matière de référé préventif, le pré-rapport correspond à l'achèvement partiel de la mission du technicien ; l'établissement d'un tel document est justifié lorsque l'expert judiciaire autorise l'exécution de travaux urgents, ou que des travaux confortatifs, ou d'autres mesures immédiates sont indispensables, de telle sorte que les parties puissent saisir le juge aux fins de condamnation ou cessation d'un dommage. Cela se rapporte essentiellement au domaine d'activité du bâtiment.

Dans le "document de synthèse", il appartient à l'expert d'exposer ses conclusions provisoires, qui sont susceptibles d'être modifiées en fonction des ultimes observations des parties ; cette désignation, par rapport au "pré-rapport" a pour objet de ne pas figer l'avis du technicien ; en effet, il laisse la possibilité de faire évoluer son raisonnement, suite aux observations des parties, voire de changer d'orientation sans se décrédibiliser.

Ce "document de synthèse" a pour objectif de susciter les observations des parties.

Néanmoins, l'objectif était d'éviter que certains experts fassent preuve d'un silence absolu durant la totalité de l'expertise, et que leurs écrits se limitent au seul rapport final ; l'objectif était également de pouvoir purger le débat technique et que le document puisse refléter les débats antérieurs.

La convention de 2009, limitée initialement à la région parisienne, a été étendue à la plupart des juridictions ; preuve en est que l'établissement de notes aux parties à l'issue de chacune des réunions et d'un document de synthèse, note de synthèse, projet de rapport ou pré-rapport préalable au dépôt du rapport, est dorénavant précisé dans la mission fixée par le juge.

Ce mode opératoire ne répond pas à l'objectif initial de l'expertise judiciaire visant à ce que les parties et leurs conseils influencent le technicien désigné ; les parties se trouvaient alors dans l'obligation de communiquer la totalité des documents en leur possession, puisqu'elles ne pouvaient présager le point de vue technique de l'expert ; s'il appartient à ce dernier de solliciter la communication des pièces, il n'est pas systématiquement en mesure de connaître ce qui a été réalisé préalablement à sa désignation ; cela s'applique par exemple à l'engagement d'analyses sur un produit, qui n'auraient pas été réalisées au contradictoire des parties ; la partie qui est détentrice du rapport d'analyse n'est pas forcément intéressée par la production des résultats.

Dès l'instant où le technicien désigné a dorénavant l'obligation d'exposer son avis et de répondre aux postes de la mission préalablement à l'établissement du rapport, il arrive que certaines parties attendent la diffusion de ce document pour voir si elles ont intérêt à communiquer des pièces qu'elles ont gardées par-devant elle, voire à faire part de leur avis ; ce dernier se limitant parfois à des contestations des points développés.

À partir de l'avis formulé par le technicien désigné par le tribunal, les parties sont à même d'apprécier s'il convient de contester l'argumentation soutenue ou de faire preuve de discrétion.

Avec le terme de "projet de rapport", cela sous-entend que les écrits du technicien désigné par le juge sont soumis à l'appréciation des parties.

Cette situation semble contraire à la vocation initiale de l'expertise judiciaire, où il incombait aux parties d'influencer l'expert ; les parties se trouvent donc avec la possibilité d'avoir une position attentiste, alors qu'elles devaient avoir une démarche constructive, pour alimenter la réflexion de l'expert.

Suite et fin de l'article, page 4



"MV Maersk Alabama"
(Voir Web maritime p.9 - "Captain Phillips")
155m. x 25,30m. - DWT 17375 - 1092 TEU

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

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/PDF/Clauses.pdf>

<http://www.arbitrage-maritime.org/us/PDFEN/Clauses.pdf>

Transporter du vrac solide en sécurité

Le UK P&I Club, le Lloyd's Register et Intercargo ont publié un guide de poche ainsi qu'une *check-list* à l'attention des bords et des agents chargés d'organiser le chargement de vracs solides.

Téléchargement : <http://goo.gl/AcYyq>

Jurisprudence

Sentence arbitrale rendue à l'étranger

(Recueil Dalloz - 13 juin 2013 N°21)

Si la juridiction administrative est incompétente pour connaître d'un recours direct contre une sentence arbitrale rendue à l'étranger, le tribunal administratif de Paris est en revanche habilité à statuer sur une demande d'*exequatur* d'une telle sentence dès lors qu'elle est relative à un contrat public auquel s'appliquent des règles impératives du droit français.

<http://goo.gl/x8SA7>

ICMA XIX

Retenez d'ores et déjà les dates

Le 21e congrès international des arbitres maritimes aura lieu à SHANGHAI du lundi 11 au vendredi 15 mai 2015.

ICMA n'est pas un organisme et n'a pas d'existence juridique, il n'y a pas de membres, c'est juste un forum "ad hoc" organisé par des arbitres internationaux proposant une série de conférences organisées tous les 2 ou 3 ans dans l'esprit de promouvoir l'arbitrage maritime dans le monde.

www.icmaweb.com

Le point sur le "maritime" à travers deux articles récemment parus :



Où en sommes nous dans le shipping ?

A lire le compte rendu de l'intervention de l'analyste de la banque Lazard, Peter Strokes, intervenu en juin dernier à une réunion de l'*International Maritime Industries Forum* www.imif.org.

Le compte-rendu : <http://goo.gl/xF9M1>

Le futur du shipping

Quelque soit le monde en 2030, le maritime jouera un rôle vital, l'article de Jack O'Connell, *ex Senior vice President de Seabulk International*, paru dans l'édition d'été de "The maritime executive"

<http://goo.gl/sBoqgl>

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://goo.gl/ZXwYW>

Suite et fin de l'article "l'expertise maritime".

Délais (Expertise judiciaire)

Le délai initial habituellement fixé dans l'ordonnance de référé est de trois mois, à compter de la date de désignation.

Le Demandeur à l'expertise dispose d'un délai égal à 15 jours minimum, voire parfois beaucoup plus, pour consigner le montant de la provision initiale au greffe, sans quoi la désignation de l'expert devient caduque.

Sauf urgence, il est d'usage de convoquer les parties, moyennant une consultation préalable des conseils pour les disponibilités des intervenants, avec un préavis d'un mois.

En accumulant ces délais, il n'est pas rare que l'échéance impartie pour le dépôt du rapport s'achève dans le mois qui suit l'ouverture de la première réunion d'expertise, voire simultanément.

Bien que cela ne pose pas de problème pour solliciter une prorogation de délai, cela génère des frais (Tribunaux de commerce, frais de greffe et timbres fiscaux) et du temps non productif.

L'autre délai que l'expert est chargé de fixer concerne l'échéance pour recueillir les ultimes observations des parties, à l'issue de l'établissement de la note ou document de synthèse.

En règle générale, il est d'usage d'accorder un mois pour recueillir les observations des parties suite à la note ou document de synthèse, étant entendu que le rapport ne peut être déposé qu'au minimum 45 jours après l'établissement de la note ou document de synthèse.

Selon l'importance du dossier, ce délai d'un mois peut être augmenté.

Ce délai d'un mois est très court lorsqu'on voit le cheminement des informations internes à chaque partie : Avocat / Client / Expert de partie ; l'expert de partie est généralement chargé d'établir une note technique reprenant tous les points abordés, puis de la soumettre à ses commettants et à l'avocat.

Après étude du document, Avocat / Client reviennent vers leur expert pour apporter des précisions ; il envoie alors sa note technique, qui est annexée au Dire du conseil.

L'expert de partie est généralement le dernier à recevoir la note du technicien désigné par le tribunal, et son projet de commentaires, puis la version définitive doit être finalisée quelques jours avant l'échéance fixée.

Malgré les moyens de communication actuels, le délai d'un mois se trouve très rapidement réduit pour l'expert de partie.

Cela suppose également une disponibilité simultanée du trinôme Client / Avocat / Expert de partie.

Le fait d'intervenir également comme expert de partie permet au technicien désigné par le tribunal d'avoir une meilleure appréciation des contraintes liées aux délais, ainsi qu'à l'environnement de l'expertise judiciaire.

Il n'est pas rare que les Dires récapitulatifs parviennent à l'expert dans la demi-journée, voire dans l'heure précédant l'échéance ; il s'en suit que chaque partie entend répondre au Dire des autres, ce qui n'est pas prévu par les textes ; par ailleurs, une telle situation serait sans fin.

Cela est lié au fait que des parties ont tendance à attendre que l'expert dévoile sa position, afin d'apprécier la nécessité de répondre à des argumentations soulevées, sans avoir à les avancer ; il en est de même avec les documents, dont la production peut être exigée, à condition toutefois de connaître leur existence (analyse, attestation...) ; leur diffusion est faite de façon tardive pour les besoins de la cause, s'ils contribuent à la défense de l'intéressé, sans que les adversaires ne disposent suffisamment de temps pour y répondre.

Pour s'affranchir de cette situation, les parties sont tout à fait en mesure de faire valoir leurs observations durant les opérations d'expertise, pour que les adversaires puissent en débattre contradictoirement.

Le "joint survey" des Anglo-saxons

Cette notion s'applique essentiellement dans le domaine maritime.

Au sens strict, le "joint survey" se traduit par une expertise amiable en compte commun, pour laquelle au moins deux parties s'accordent pour la nomination d'un seul expert, chargé de les renseigner sur la nature du problème et ses origines.

Cette situation peut se concevoir lorsque les intérêts ne sont pas divergents ; toutefois, il convient de faire preuve d'une grande prudence sur ce terme de divergence ; en effet, tous les intérêts ne sont pas forcément convergents :

Dans la chaîne de transport classique, chargeur, affréteur, armateur, réceptionnaire, une vision simplifiée pourrait faire penser que les intérêts de l'affréteur et de l'armateur ne sont pas divergents, puisqu'assimilables au terme générique de transporteur ; ceci n'est pas une évidence, car ces différentes entités n'ont pas les mêmes obligations contractuelles, ni mêmes commerciales.

Le problème peut se présenter également dans un litige impliquant plusieurs intervenants ; il n'est pas rare de trouver deux parties qui ont le même assureur ; le courtier, voire l'assuré lui-même, n'est généralement pas favorable à ce que les intérêts de son client soient défendus par un seul et même expert, représentant également une autre partie.

Au sens plus large, le "joint survey" correspond à la notion française d'expertise amiable contradictoire, pour laquelle chaque partie peut désigner son propre expert ; les investigations se font en présence de toutes les parties, qui échangent également leurs pièces et documents ; cela constitue une base de travail commune, à partir d'éléments factuels, permettant à chaque partie d'engager sa propre analyse.

Dans les deux cas de figure, l'objectif est de recueillir un avis technique, le plus éclairé possible, pour expliquer l'origine des avaries et d'en chiffrer le coût ; cela permet aux parties, au regard de leurs obligations contractuelles, d'apprécier leur implication dans la survenance des désordres, pour éventuellement engager des discussions en vue de déterminer un partage des responsabilités.

Ndlr : Voir aussi sur le même sujet, l'article de Me Bertrand Courtois paru dans la Gazette de la Chambre N°18 : La responsabilité de l'expert <http://goo.gl/1bpC6>

N° 1203 : 2nd degré - Collision alléguée d'un long câble en remorque d'un navire de recherche sismique par un porte-conteneurs - Saisine de la CAMP en vertu d'une lettre de garantie - Implication du porte-conteneurs (oui) - Responsabilité (non démontrée).

Le principe qui domine la responsabilité en matière d'abordage oblige le demandeur à prouver : 1° la cause de l'accident – 2° que la faute est imputable au navire recherché. Bien que contestée par le capitaine et son armateur, le Tribunal arbitral a estimé qu'un faisceau d'indices concordants permettait d'établir l'implication du porte-conteneurs. Il n'a pu toutefois retenir sa responsabilité car il n'était pas prouvé qu'il aurait dû avoir une connaissance préalable de la présence d'un câble remorqué de 6 300 mètres de longueur ou qu'une veille attentive lui aurait permis d'identifier sans conteste l'opération effectuée par le navire de recherche.

N° 1204 : Synacomex 90 - Troubles politiques en Égypte - Mise à quai retardée - Litige sur le décompte des staries au déchargement - Validité de la remise de l'avis de mise à disposition sur rade (oui) - Application de la clause 25 (non).

Le jour de son arrivée à Damiette, le navire avait mouillé en rade intérieure pour prise d'échantillons puis avait été renvoyé sur rade extérieure et n'avait accosté que 9 jours plus tard. Le litige portait sur la validité de la remise de la notice et le décompte du temps pendant l'attente sur rade. L'affrètement se prévalait de l'état des faits qui mentionnait une situation de troubles politiques cependant que l'armateur se référait aux remarques du capitaine tendant à montrer que le port était resté actif.

Le Tribunal arbitral a décidé que la notice avait été remise valablement sur rade puisque la prise d'échantillons n'était pas prévue par la charte-partie et qu'aucune explication n'était donnée sur la non mise à quai. Sur les staries, il a jugé que la clause 25 de la charte-partie relative aux exceptions affectant le décompte du temps de planche devait être interprétée strictement et que l'absence de documents officiels sur la situation portuaire durant l'attente ne permettait pas de lui donner application.

N° 1205 : C/P Orevoy - Panneau de cale endommagé au cours du déchargement - Réparations provisoires suivies de réparations définitives effectuées en Chine deux ans plus tard - Responsabilité de l'affrètement (oui).

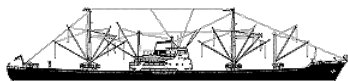
L'affrètement, ayant payé des réparations provisoires considérées comme non satisfaisantes, les frais d'expertise ainsi que les surestaries dues au frètement, refusait d'indemniser le frètement, affrètement à temps du navire, pour ses paiements effectués au bénéfice de l'armateur propriétaire au titre des réparations définitives réalisées en Chine à la satisfaction de la société de classification.

Se fondant sur les dispositions de la charte au voyage, le Tribunal arbitral a estimé que les dépenses liées à la réparation du panneau de cale supportées par le frètement ou remboursées par lui à l'armateur devaient rester à la charge de l'affrètement. Toutefois, des factures dont les montants ont été jugés excessifs ont été revues à la baisse et n'ont pas été retenus les frais annexes exposés par l'armateur n'entrant pas dans le cadre de la charte au voyage.

N° 1206 : C/P Orevoy - Panneau de cale endommagé au cours du déchargement - Réparations provisoires suivies de réparations définitives en Chine deux ans plus tard - Demande par l'affrètement au frètement du remboursement partiel du coût des réparations provisoires et des surestaries.

Les réparations effectuées par l'atelier retenu par l'affrètement en accord avec le gestionnaire du navire étaient demeurées infructueuses, une expertise officielle avait reconnu son incompetence et le constructeur de panneaux était intervenu en dernier lieu pour faire procéder à des réparations provisoires permettant l'appareillage mais avec des certificats de classe comportant une réserve imposant par la suite des réparations définitives. Celles-ci effectuées, l'affrètement revenait sur les faits de l'escale et demandait au frètement le remboursement des réparations entreprises sur les indications du constructeur de panneaux et les surestaries encourues après la fin des interventions du premier chantier.

Bien qu'ayant relevé le manque de coopération du frètement, le tribunal arbitral a jugé que l'affrètement restait responsable des réparations du panneau et des dépenses correspondantes. Il a cependant déduit des surestaries le temps perdu pour cause d'inaction de la part du frètement.



Jean-Patrick Marcq
Arbitre maritime

Le commissaire d'avaries n'est pas forcément un expert maritime. La tendance à assimiler le commissaire d'avaries à l'expert maritime provient du fait que beaucoup de commissaires sont experts maritimes mais surtout que les polices d'assurance du marché Français tant sur Corps que sur Facultés obligent les assurés, sous peine d'échéance du droit à indemnité, à requérir un commissaire d'avaries.

Les *curriculum vitae* des commissaires d'avaries montrent une extrême variété des profils : navigants, dispatcheurs d'avaries communes, commissionnaires de transport, transitaires, acconiers, stevedores... cependant un point commun les relie : ce sont tous des professionnels du transport ayant beaucoup d'entregent, d'expérience et un grand tissu de relations locales.

Ce profil correspond aux missions du commissaire d'avaries découlant d'un statut historique complexe mais original.

Il répond au besoin des assureurs qui, dès le XVI^e siècle ont mis en commun leurs sources d'informations afin de mieux apprécier les risques qui leur étaient proposés. A cet effet, la "Chambre d'Assurance et de Grosse Aventure de France", inspirée par Colbert, fut instituée officiellement à Paris en 1668 par un édit royal. Elle permit de bâtir au fil des ans un vaste réseau "d'honorables correspondants" qui, avec les chambres d'assurances des ports, à Marseille, Bordeaux puis au Havre, à Nantes et à Lyon, furent l'origine même de l'organisation des comités des assureurs maritimes devenue plus tard le Comité Central des Assureurs Maritime de France (CCAMF). La création en 1836 de la "Réunion des Assureurs Maritimes de Paris" permit l'internationalisation du réseau par la nomination de nombreux agents à l'étranger.

Le commissaire d'avaries est agréé par le Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritime et Transports (CESAM) et représente au niveau local le marché français de l'assurance maritime. Il collecte les informations nécessaires sur la région où il exerce : règles d'importation, risques encourus, autorités portuaires, gouvernementales, situation portuaire, qualité des services et des équipements portuaires, des routes...

De par son statut, le commissaire d'avaries, en tant que représentant des assureurs du marché français, constitue souvent un gage suffisant pour les autorités du pays où il se trouve.

Missionné par le CESAM ou l'assureur pour constater les pertes et les avaries, à destination ou en cours de route, il fera appel au besoin à des sapiteurs pour effectuer l'expertise.

Sa mission comporte plusieurs étapes, il doit :

- Constater les dommages,
- Déterminer la nature de l'avarie, son importance, sa cause, son origine,
- Préconiser les mesures conservatoires,
- Préserver les droits de recours contre les tiers responsables,
- Prévenir les sinistres.

Cette mission ne lui permet cependant pas d'intervenir pour donner à l'assuré ou à l'ayant droit un accord ou un avis sur les conditions du contrat d'assurances.

Le 5e Rendez-vous de l'assurance transports organisé par le CESAM s'est tenu à Paris, les 13 et 14 juin autour du thème:

"l'Afrique : nouveaux paysages capitalistiques"

Le programme des interventions alliait dimension économique / géopolitique et approches technique, juridique et assurantielle.

Le programme, les interventions et les présentations :

<http://goo.gl/GoZEj>

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

<http://goo.gl/Ym9lgu>

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

Le recours à des équipes de protection embarquées (EPE)

Le cas "Enrica Lexie"

Jean-Paul Pancraccio

Professeur agrégé des facultés de droit

Par un curieux retour d'histoire, nos armateurs sont revenus à une très vieille pratique qui consistait à "armer en guerre" les navires marchands aux temps anciens de la marine à voile. Ces navires, plutôt ventrus et lents, pouvaient disposer de canons ainsi que de fusiliers marins à leur bord afin de se défendre contre les attaques de corsaires et de pirates. C'est ainsi qu'opérait notamment la célèbre *Compagnie hollandaise des Indes orientales*, connue également sous le sigle : V.O.C. (*Vereenichte Neederlandsche Geocroijerde Ost Indische Compagnie*). Créée en 1602, elle disposait d'une flotte de 200 navires marchands, protégés par quelque 10 000 soldats embarqués qui assuraient leur sécurité aussi bien à la mer que sur terre lors des escales.

Le recours actuel aux équipes de protection embarquées à bord des navires civils pour assurer leur protection contre les pirates dans l'océan Indien et le golfe d'Aden sonne un peu comme une réminiscence de ces vaisseaux de commerce armés en guerre. Mais si le recours aux EPE, qu'elles soient de statut militaire ou privé, a prouvé ses dernières années son efficacité, il n'est pas sans risques. Un cas récent, dont les développements judiciaires et diplomatiques ne sont pas terminés, en témoigne.

L'affaire qui nous intéresse met en cause les membres d'une EPE militaire italienne composée de six fusiliers marins, embarquée sur le pétrolier "Enrica Lexie" (1), en vue de le protéger contre les attaques de pirates dans la traversée de l'océan Indien. Le 15 février 2012, au large des côtes indiennes et du port de Cochin, le pétrolier croise la route d'un navire de pêche indien, le "St Antony", que deux des commandos de l'EPE, Massimiliano Latorre et Salvatore Girone, identifient comme étant une embarcation de pirates. Les deux fusiliers marins font usage de leurs armes et tuent deux marins-pêcheurs.

L'affaire se transforme alors en incident diplomatique mettant aux prises l'Inde et l'Italie. Aussitôt informées de cet accident, les autorités indiennes ont pressé le commandant de l'"Enrica Lexie" de leur remettre les deux membres de l'EPE, ce qu'il a fini par faire, alors même qu'il n'était pas assuré juridiquement que les autorités indiennes aient eu le droit de faire cette demande et d'appréhender les deux hommes. Pour l'Italie, au moment des tirs, le pétrolier se trouvait dans la Zone Économique Exclusive indienne, donc dans une zone de libre navigation où s'applique, comme en haute mer, la loi du pavillon. Pour l'Inde en revanche, le pétrolier et le navire de pêche se trouvaient dans sa mer territoriale, zone de souveraineté, dans laquelle ce dernier a des compétences d'intervention sur les navires étrangers qui portent atteinte à ses lois et à son ordre public, avec possibilité de déroutement, de rétention portuaire du navire et de répression sur les membres d'équipage auteurs des infractions.

Depuis les faits, les deux militaires sont demeurés incarcérés en Inde où les autorités judiciaires instruisent leur futur procès "pour meurtre". En janvier 2013, la Cour Suprême de New Delhi a confirmé qu'ils relevaient de la compétence de juridiction de l'Inde. De son côté, le gouvernement italien a demandé à l'Inde, sans être entendu, que ce différend, de nature juridique, soit soumis à un arbitrage international, des procédures étant prévues en ce domaine par la convention de Montego Bay sur le droit de la mer.

L'affaire a connu un nouveau pic de tensions en début d'année 2013 lorsque l'Italie a fait connaître au gouvernement indien (2) que, en raison du différend de droit international relatif à leur arrestation et à leur détention, les deux militaires ne rentreraient pas en Inde pour y être jugés. Cette annonce était contraire à l'engagement diplomatique pris par le gouvernement de Mario Monti, lorsque l'Inde, sur décision de sa Cour Suprême, avait accepté d'accorder aux deux militaires une libération temporaire pour rejoindre leur famille en Italie le 22 février afin qu'ils puissent y participer aux élections législatives (le 24), avec promesse d'un retour au plus tard le 22 mars (3). Devant le parjure des autorités italiennes, le gouvernement indien a décidé, en représailles,

d'interdire à l'ambassadeur d'Italie, Daniele Mancini, de quitter son ambassade. Si l'on peut admettre le courroux des autorités indiennes qui s'estimaient dupées, il s'agissait cette fois, de leur part, d'une infraction à une des règles les plus anciennes et essentielle du droit international public. Il était porté atteinte à l'immunité d'un chef de mission diplomatique étranger telle qu'établie par la convention de Vienne de 1961 sur les immunités diplomatiques, codifiant une coutume universelle bien plus ancienne.

Finalement, l'Italie a dû céder, tout en obtenant, c'était bien la moindre des choses, la garantie que les deux militaires auraient droit à un procès équitable, respectueux de leurs droits fondamentaux. Latorre et Girone sont ainsi retournés en Inde.

L'affaire, sur le plan strictement juridique, ne pose pas uniquement la question du droit applicable (droit indien ou loi du pavillon) en fonction de la zone maritime dans laquelle les faits sont intervenus, mais aussi la question du statut de militaires en mission à bord d'un navire civil.

Sur le premier volet, nous prenons pour parti qu'au moment des faits, l'"Enrica Lexie" se trouvait selon toute vraisemblance dans la zone économique exclusive indienne. Dans le rapport circonstancié transmis au procureur de Rome, les deux commandos expliquent que l'accident est intervenu alors que l'"Enrica Lexie" se trouvait à 33 milles marins des côtes indiennes (9°20' de Latitude Nord et 75°59' de Longitude Est), donc effectivement dans des eaux assimilées à des eaux internationales du point de vue de la navigation. Ayant visualisé au radar une embarcation qui faisait rapidement route de collision avec le pétrolier, ils ont effectué plusieurs tirs de semonce : l'un à 500 mètres, l'autre à 300, un troisième à 100 mètres, le navire en cause ne

modifiant pas sa trajectoire. C'est au cours des tirs rapprochés que les pêcheurs indiens auraient été atteints. En conséquence, sur ce premier volet juridique de l'affaire, il apparaît que l'Inde n'avait aucun droit d'appréhender et d'incarcérer les fusiliers marins, encore moins de prétendre vouloir les juger.

Rappelons que la convention de Montego Bay sur le droit de la mer est très claire à cet égard. En son article 58, elle précise que les articles 88 à 115 relatifs à la haute mer directement sont applicables à la Zone Économique Exclusive. Or ces articles comprennent l'essentiel du régime juridique de la haute mer qui se trouve ainsi transposable intégralement à la ZEE et notamment tout ce qui concerne la libre navigation, l'application exclusive de la loi du pavillon du navire et la

juridiction pénale afférente à tout incident de navigation. Vient dès lors s'appliquer au cas de l'"Enrica Lexie", la règle de l'article 94 paragraphe 7 relatif aux "obligations de l'État du pavillon" qui, tout en exigeant la coopération dans les enquêtes sur accidents, raisonne clairement dans le cadre de l'exclusivité de juridiction de l'État du pavillon, dans les ZEE comme en haute mer : "Chaque État ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre État ou au milieu marin. L'État du pavillon et l'autre État coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre."

Suite et fin de l'article, page 7



"Enrica Lexie"

GRT 58 418 DWT 104 255

Longueur x Largeur : 244 m.x 42 m.



"Quod contra jus est non est producendum ad consequentias".

Ce qui est contraire au droit ou à la loi ne saurait produire de conséquences.

S'applique avec plus de force encore, l'article 97 qui stipule qu'*en cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer (et donc en ZEE) qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'État du pavillon, soit de l'État dont l'intéressé a la nationalité.*"

Les choses sont tout aussi claires lorsque l'analyse se porte sur le second volet juridique de l'affaire qui fait intervenir, non plus la zone du drame, mais le statut des personnels concernés.

Le fait qu'ils aient été embarqués sur un navire civil ne réduit en rien le caractère officiel et militaire de leur mission. Dès lors s'applique l'immunité reconnue par principe à tous les membres de forces armées en mission basés en territoire étranger où y transitent. Et cette immunité, relevant du droit international coutumier, s'applique ici en l'absence de toute convention spécifique entre l'Inde et l'Italie.

Les deux militaires appartenaient au corps des fusiliers marins de l'armée italienne, ils étaient en mission commandée en cette qualité, et ladite mission pouvait les conduire à user de leurs armes. Cela ne veut pas dire qu'ils ne doivent pas rendre des comptes le cas échéant à la justice. Mais ils ne peuvent être jugés que par une juridiction italienne, quel que soit le régime juridique applicable à la zone maritime dans laquelle leurs tirs meurtriers sont intervenus. Ce n'est que devant la justice de leur pays que la question de leur manque éventuel de discernement dans l'usage qu'ils en ont fait de leurs armes doit être posée. Par conséquent, l'argument de l'Inde justifiant sa compétence de juridiction au regard d'une supposée présence du navire dans ses eaux territoriales est non pertinent (4).

Notes de l'auteur:

(1) *L'Enrica Lexie* est armé par la société D'Amato Fratelli, sous pavillon italien.

(2) Par la voie d'une note verbale remise par l'ambassadeur d'Italie à New Delhi, le 11 mars 2013.

(3) En fait, il s'agissait du second retour des militaires en Italie car ils avaient obtenu également de pouvoir passer, quelques semaines auparavant, les fêtes de Noël 2012 et de Nouvel An en famille, avec obligation d'être de retour en Inde pour le 10 janvier 2013, obligation qui avait été respectée.

(4) L'Inde ne s'est pas montrée mieux inspirée quand elle a demandé, en avril 2013, à son agence de lutte contre le terrorisme, la National Investigation Agency (NIA), de mener les investigations sur cette affaire au prétexte de la surcharge du service habituellement compétent, le Central Bureau of Investigation (CBI).

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>

Actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 12 juin 2013. Le Président a ensuite reçu les arbitres au Yacht Club de France pour le traditionnel "dîner des arbitres" ; plusieurs arbitres qui avaient prévu y assister n'ont malheureusement pas pu y participer en raison des grèves de transport.

L'Assemblée a voté l'admission en qualité de membre "Personne physique" de M. Olivier CACHARD, arbitre à la Chambre depuis 2007, et M. Yves TASSEL, arbitre à la Chambre depuis 1994.

La CCI Nantes St Nazaire s'est retirée de notre Chambre et n'en est plus membre institutionnel depuis cette année.

Le SIRENA, est en voie de dissolution et est absorbé par le GICAN qui reste membre institutionnel de notre association.

Conseil d'Administration :

M. Bernard MAZUEL représentant du SNAM, membre institutionnel adhérent, est remplacé par M. Hervé LEBORGNE.

M. Alain TRUFFAUT représentant de SYNACOMEX, membre institutionnel adhérent, est remplacé par Mme Valérie CHANAL.

MM F. ARRADON, P. BONASSIES, J-Y. GRONDIN n'ayant pas souhaité renouveler leur mandat, sont remplacés par MM Claude GOUSSOT, Didier MARSAC et Alain TRUFFAUT.

Après le renouvellement de certains mandats, le nouveau Conseil d'Administration est ainsi composé de 17 Administrateurs :

MM. C. BELE, Ph. BOISSON, Mmes C. BUQUEN BELLORD, V. CHANAL, MM. Ph. DELEBECQUE, C. GENIBREL, C. GOUSSOT, G. HELIGON, O. JAMBU-MERLIN, H. LEBORGNE, L. LERBRET, D. MARSAC, G. SIOUFI, Y. TASSEL, JP. THOMAS, JY. THOMAS, A. TRUFFAUT.

Le Bureau et le Comité de la Chambre restent les mêmes :

Bureau :

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

Comité :

-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.

Incorporation sur la liste des arbitres :

Monsieur Martin N'DENDE - Professeur des Universités (Droit Privé et Sciences criminelles) à l'Université de Nantes dans la catégorie "Juristes".

Monsieur Florian GALLARD - responsable du service affrètement de la société GRANIT NEGOCE dans la catégorie "Praticiens".

Retrait de la liste des arbitres et inscription sur la liste des arbitres honoraires :

Mme Paule Bourion-Noirel, M. Jean Bulot, M. Jean-Pierre Montagner, M. Maurice Tatar.

L'Assemblée a déploré cette année le décès de Monsieur Pierre LATRON le 21 mars 2013. M. Latron a été Président de notre Chambre de 1991 à 1994, il avait été aussi Président de l'Association Française du Droit Maritime.

Manifestation : Il sera organisé le 5 novembre 2013 en fin d'après-midi, à bord d'une vedette de Paris amarrée au pied de la Tour Eiffel un débat sur le thème "La spécificité de l'arbitrage professionnel". Le débat sera suivi d'un apéritif cocktail.

Outre les avocats maritimistes et les arbitres, les juristes d'entreprises y sont conviés ; **les lecteurs intéressés à y participer sont invités à se faire connaître auprès du secrétariat de la Chambre (E mail : camp2@wanadoo.fr).**



Jurisprudence

La règle Compétence-compétence

La Cour de cassation consacre la distinction entre le "contrat d'arbitre" - convention par laquelle l'arbitre s'engage vis-à-vis des parties à accomplir sa mission juridictionnelle - et la convention d'arbitrage elle-même qui a pour objet de soumettre le litige à l'arbitrage. Le contrat d'arbitre est sous le contrôle du juge étatique, alors que la convention d'arbitrage reste soumise à la règle compétence-compétence (v. Cass. 1ère civ. 28 mars 2013, n° 11-11.320, Elf Neftgaz <http://goo.gl/MVBDFd>).

Préparer la traversée

C'est le sujet principal du 3ème numéro de la revue **NAVIGATOR** publiée par *The Nautical Institute* : <http://goo.gl/2LHFhx>



Recherche pétrolière virtuelle

Mettant à profit son expérience dans le domaine, le groupe Maersk a développé un jeu vidéo interactif disponible gratuitement qui permet aux joueurs d'explorer les eaux au large du Qatar et de la mer du Nord à la recherche de pétrole.



Téléchargement : www.QuestforOil.com

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

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

Négoce de matières premières

L'homme d'affaires **Marc Rich, 78 ans, fondateur du géant des matières premières Glencore, est décédé en juin dernier.**
<http://tinyurl.com/qa54qpw>

Marc Rich a fondé en 1974 *Marc Rich and Co*, société de négoce spécialisée dans le négoce de pétrole brut, de métaux et de minerais. Brisant les "cartels pétroliers", il a inventé le marché spot pour le pétrole.

En 1979, contournant l'embargo sur l'Iran, il est condamné par un grand jury fédéral U.S. Recherché par le FBI, en 1983 il se réfugie en Suisse, qui refuse son extradition.

Le groupe, vendu dans les années 1990 à ses cadres, devenus associés, est rebaptisé *Glencore*.

Lire l'article de *Business Week* daté de 2005 retraçant l'histoire des *Rich boys* :

<http://goo.gl/1oang>

Concours d'arbitrage

Compte rendu rédigé par **Elliott Gressard**

Bénéficiant du soutien technique de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, une équipe du Master Arbitrage et Commerce International (MACI) de l'Université de Versailles, composée de Laure Boullenger, Raphaëlle Briottet, Natacha Constantin, Chloé Girard et Elliott Gressard, s'est rendue à Southampton afin de représenter la France lors du 14th International Maritime Law Arbitration Moot Competition.

Ce concours international réunit davantage de participants chaque année autour d'un cas fictif* en droit maritime régi par la Common Law.

Cette année, 25 équipes du monde entier se sont penchées sur le cas d'un navire capturé par des pirates somaliens alors qu'il naviguait dans le golfe d'Aden. L'objet de leur convoitise, une cargaison d'huile de palme, a donné lieu à la signature d'un contrat de vente puis d'une charte partie au voyage. C'est dans le cadre de cette dernière qu'ont été émis quatre connaissements maritimes incorporant valablement l'ensemble de ces dispositions et prévoyant l'application des règles de *La Haye Visby*.

Sur le fondement de la clause compromissoire, une demande d'arbitrage a été introduite devant la *London Maritime Arbitrators Association* au titre des avaries subies par la marchandise. Le litige était soumis au droit anglais et a notamment permis aux participants d'apprécier les conditions dans lesquelles le transporteur maritime pouvait se prévaloir des cas exceptés figurant à l'article IV (2) des règles de *La Haye Visby*. Somme toute classique, cette question était d'autant plus complexe qu'en l'espèce, un acte de piraterie avait causé les dommages allégués. Or, ni la jurisprudence anglaise, ni les dispositions des règles de *La Haye Visby*, n'ont envisagé une telle situation. Aussi s'agissait-il d'évaluer la pertinence d'au moins trois cas exceptés.

Selon toute vraisemblance, un acte de piraterie s'apparentait avant tout à un "fait d'ennemis publics". Le droit anglais a en effet reconnu qu'un pirate, en sa qualité d'ennemi du genre humain, pouvait perpétrer des attaques aussi bien dans les eaux territoriales qu'en haute mer (*The Andreas Lemos* [1982] 2 *Lloyd's Rep* 483). La piraterie semblait ainsi rentrer dans le champ d'application de l'article IV (2) (f) des règles de *La Haye Visby*. Dans un second temps, il a pu être admis que, conformément à l'article IV (2) (c) de ces mêmes règles, les "périls, dangers ou accidents de la mer" pouvaient inclure la notion de piraterie (*The Bunga Seroja* [1998] 196 CLR 161), dans la mesure où ceux-ci ne se limitaient pas aux seuls phénomènes météorologiques (*Hamilton, Fraser & Co v Pandorf & Co* [1887] 12 App Cas 518). Enfin, par application de l'article IV (2) (q), le transporteur maritime pouvait s'exonérer de sa responsabilité s'il arrivait à prouver que les avaries subies par la marchandise au titre d'un acte de piraterie n'étaient pas la conséquence d'une faute ou d'une négligence de sa part.



A bord du *MV Pioneer*, Luke Annells, le chef mécanicien amateur de vidéo, présente depuis un quadcopter équipé d'une caméra embarquée des vues exceptionnelles de son navire naviguant sur une mer

Après plusieurs mois de préparation et la rédaction de deux mémoires, l'équipe du MACI s'est imprégnée de la technicité du droit maritime anglais pour les phases orales, qui se sont déroulées du 8 au 12 juillet derniers. Raphaëlle Briottet et Elliott Gressard ont ainsi eu l'opportunité de représenter le pays du professeur Rodière lors de

quatre plaidoiries successives, aussi bien du côté du demandeur que du défendeur. L'équipe a eu le plaisir de rencontrer l'Université d'Anvers (Belgique), de Queensland (Australie), de Jodhpur (Inde) et celle du Sri Lanka.

C'est à l'issue de la troisième journée d'audience qu'ont été révélées les huit équipes qualifiées pour les demi-finales. L'enjeu était de taille puisque la grande finale se déroulait au sein de la *Supreme Court* de Londres, sous la présidence exceptionnelle de Lord Phillips. En dépit de ses efforts, l'équipe du MACI ne s'est malheureusement pas qualifiée pour la suite du concours. Les défenseurs du droit continental n'en ont pas moins gardé leur enthousiasme tant l'organisation du *Moot* a tenu à souligner le niveau remarquable de cette 14ème édition.

L'équipe s'est ainsi rendue à Londres pour assister à la finale opposant les redoutables universités de Queensland et de Singapour. C'est par la victoire des Australiens, pour la seconde année consécutive, que s'est achevé le concours à l'issue de la cérémonie de clôture dans les prestigieux locaux de *Clyde & Co*.

Bien que méconnu, ce concours international constitue une expérience unique et inoubliable, qui a non seulement permis aux participants d'apprécier la spécificité de l'arbitrage maritime, mais également de réunir le temps d'une semaine les passionnés en la matière.

Le droit maritime est une discipline exaltante et rigoureuse, qui détient toujours une place majeure dans les relations commerciales internationales. À ce titre, l'équipe du MACI tient à remercier chaleureusement la Chambre Arbitrale Maritime de Paris et tout particulièrement son président Philippe Delebecque pour son soutien dans la participation à cette compétition. C'est avec un grand plaisir que le MACI constituera une nouvelle équipe pour la 15ème édition de l'*International Maritime Law Arbitration Moot Competition*. En espérant, cette fois, que la relève aura le vent en poupe.

Ndlr : * Le scénario du cas étudié : <http://goo.gl/i3blxm>

Vidéo des finalistes australiens et singapouriens : <http://goo.gl/IBKusZ>



La piraterie maritime moderne (1ère partie)

Selon des données d'Eunavfor*, la flotte européenne déployée au large des côtes somaliennes pour lutter contre la piraterie, au moins 54 marins et pêcheurs sont actuellement retenus en otage. La plupart sont issus de familles pauvres d'Asie et détenus dans de sordides conditions depuis parfois plus de deux ans. La moitié d'entre eux ont été littéralement abandonnés par les propriétaires de leurs bateaux quand ceux-ci ont sombré, à l'instar du porte-conteneurs sous pavillon malaisien "MV Albedo". Les otages "sont des gens pauvres, issus de familles pauvres", relate John Steed, qui dirige le Secrétariat pour la sécurité maritime régionale, un organisme de liaison entre les ravisseurs et la communauté internationale qui, pour nombre d'otages, constitue le dernier espoir. Le Secrétariat est le seul à encore tenter de convaincre les pirates de les libérer et à faire le lien avec les familles. Les otages rapportent gros aux pirates, véritables hommes d'affaires uniquement motivés par l'appât du gain : l'an dernier, ils auraient extorqué plus de 31 millions de dollars (24 millions d'euros) de rançons, selon un rapport publié en juillet par le Groupe de surveillance de l'ONU sur la Somalie. Le figaro.fr du 22 juillet 2013 – Source AFP

* <http://eunavfor.eu>

2013 - Sortie de 2 films commerciaux



Hijacking

Sortie en France le 10 juillet, d'un film grand public traitant le problème de la piraterie. Sujet bien traité montrant, sans manichéisme, la barbarie des pirates, les affres des familles et les angoisses de l'armateur.

En plein océan Indien, le navire danois "MV Rozen" est pris d'assaut par des pirates somaliens qui retiennent en otage l'équipage et réclament une rançon. Parmi les sept hommes restés à bord, Mikkel, le cuisinier, marié et père d'une petite fille. Prisonnier et affaibli, il se retrouve au cœur d'une négociation entre Peter, le PDG de la compagnie du cargo et les pirates.

● Un commentaire élogieux parmi tant d'autres et la bande annonce : <http://goo.gl/MzdIWz>



Captain Phillips

Sortie en France le 20 novembre prochain d'une production hollywoodienne avec Tom Hanks dans le rôle principal.

L'histoire vraie de l'attaque subie par l'équipage et le capitaine du navire porte-conteneurs de 17 000 tonnes de port en lourd le "Maersk Alabama", navire battant pavillon américain pris d'assaut par des pirates au large des côtes somaliennes en 2009 et comment son capitaine, Richard Phillips, a survécu aux événements.

● L'historique du navire :

http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Maersk_Alabama

● La bande annonce :

<http://goo.gl/1xFbXJ>



22/04 Mer et marine – La piraterie somalienne a coûté 6 milliards de dollars à l'économie mondiale en 2012, en recul de 12,6 % depuis 2011.

06/05 Journal of Commerce – Le chantier sud-coréen Hyundai Heavy Industries confirme la commande pour China Shipping Container Lines (CSCL) de 5 navires porte-conteneurs de 18 400 EVP (Équivalent vingt-pieds) soit 400 EVP de plus que les navires E-Type commandés par Maersk Line.

20/05 Shipping Herald – les armateurs grecs commandent 142 navires à des chantiers de construction chinois.

22/05 Le Marin - Les compagnies de forage de gaz ou de pétrole offshore dans l'Union européenne devront désormais prouver qu'elles sont en mesure de réparer d'éventuels dommages à l'environnement en cas d'accident.

29/05 Le Marin - Fermetures de raffineries en Europe... mais ouvertures ailleurs, notamment en Arabie saoudite, au plus près de la production de brut. La raffinerie de Jubail, première d'une série de trois, va contribuer à bouleverser le transport maritime de produits raffinés.

10/06 Le Marin – L'armateur norvégien Jahre Marine AS commande auprès d'un chantier chinois le premier navire GNL destiné au soutage.

18/06 World Maritime – Accord d'alliance opérationnelle, baptisée Réseau P3, des trois plus grands armateurs de porte-conteneurs, CMA-CGM, Maersk Line et MSC (Mediterranean Shipping Company SA), sur les liaisons Est-Ouest avec une capacité de 255 navires et 2,6 millions de conteneurs équivalent 20 pieds (EVP).

19/06 Le Marin - Après la triple catastrophe (environ 30 000 victimes) causée par le séisme, le tsunami et l'accident de la centrale nucléaire en 2011, c'est au large de Fukushima que fonctionnera bientôt le plus grand champ au monde d'éoliennes flottantes.

20/06 Mer et Marine – Actes de piraterie : Le Golfe de Guinée dépasse la Somalie avec un mode opératoire différent visant principalement au "siphonnage" des navires transportant des hydrocarbures.

02/07 JMM – Etre ou ne pas être un hub régional : en Martinique et Guadeloupe, les autorités portuaires cherchent à jouer leur carte dans la nouvelle donne que vont créer les futures écluses du canal de Panama.

19/07 Le Marin – Le porte-conteneurs géant "Maersk McKinney-Moller" de 18 000 EVP fait sa première tournée asiatique. Pour ne pas ajouter de la surcapacité, il n'est exploité qu'à 14 000 EVP.

23/07 Mer et Marine – Face à la pénurie d'eau douce, qui va s'aggraver à travers le monde dans les années à venir, l'idée de remorquer des icebergs pour produire de l'eau douce refait surface :

<http://goo.gl/rhPyZV>

25/07 Tradewinds – Quelques 187 navires porte-conteneurs feeders pour une capacité totale de 448 000 EVP sont reportés sans emploi, le marché de l'affrètement favorisant les navires de plus gros tonnages.

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.



BIMCO

Mise à jour par BIMCO de la Piracy clause pour les Charte-parties à temps, au voyage et les contrats d'affrètements :

<http://goo.gl/64bYGz>