

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

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 34 - Printemps 2014

● Editorial
Philippe Delebecque
Page 1

● L'avarie commune
Frédéric Denèfle
Page 2 & 3

● Les pleins en assurance
Jean-Patrick Marcq
Pages 4

● Sentences récentes
Page 5
● Revue de presse
Page 9

● L'arbitrage du contentieux africain
Martin Ndende
Page 6 & 7

● Web maritime
● Histoire du sauvetage
Jean-Patrick Marcq
Page 8

"Ex falso sequitur quodlibet"



L'OHADA

Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Créée en 1993, l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA, organisme doté de la personnalité juridique) est un succès. Elle a pour mission de garantir la sécurité juridique et judiciaire afin de favoriser l'environnement des affaires.

Pour cela, l'OHADA a défini une politique qui se propose :

- de déterminer un droit des affaires harmonisé, simple, moderne et adapté pour faciliter l'activité des entreprises privées ;
- de mettre en œuvre des procédures judiciaires appropriées et
- d'encourager le recours à l'arbitrage comme mode de règlement des litiges commerciaux.

Trois institutions l'animent :

- le Secrétariat permanent dont le siège est à Yaoundé,
- la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA), dont le siège est à Abidjan,
- l'École Régionale Supérieure de la Magistrature, dont le siège est à Porto-Novo.

L'OHADA et ses 17 Etats membres ont su, en quelques années, gagner la confiance de communauté internationale. La Coopération française, le G 8, le G 20, le Programme des Nations Unies pour le Développement, l'Union Européenne, la Banque Africaine de Développement, la Banque Mondiale fondent aujourd'hui sur l'OHADA le même espoir : "faire du droit un réel levier de la croissance économique en garantissant la sécurité juridique dans le climat des affaires", comme l'a si bien écrit son Secrétaire Permanent (D.C Sossa) et si souvent répété son grand inspirateur, le Juge Kéba M'Baye.

Les actes uniformes, adoptés à ce jour, directement applicables et obligatoires dans les Etats parties, nonobstant toute disposition contraire de Droit interne antérieure ou postérieure, couvrent une grande partie du Droit des affaires : Droit commercial général (comprenant le Droit des intermédiaires et le Droit de la vente commerciale), Droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique, Droit des sociétés coopératives, Droit des

sûretés, Droit des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, Droit des procédures collectives et d'apurement du passif, comptabilité des entreprises, Droit des transports de marchandises par route. D'autres sont en préparation sur les sociétés civiles et sur le droit du travail et l'on parle même d'un texte sur le droit des contrats. Inutile d'insister sur l'ampleur de cette construction juridique et judiciaire et sur son influence. D'inspiration civiliste, l'OHADA rayonne dans les pays d'Afrique francophone, mais aussi lusophone (cf. Guinée Bissau) ou encore hispanophone (cf. Guinée Equatoriale) : elle atteint déjà un pays franco-anglophone (cf. Cameroun), avant de gagner demain, peut-être, des pays anglophones : le Ghana et le Nigéria n'ont-ils pas déjà marqué leur intérêt pour un tel système juridique.

L'OHADA est incontestablement une réussite. Ses dispositions parviennent à encadrer le secteur dit informel; la CCJA commence à donner une interprétation commune des textes, par des arrêts de principe et l'arbitrage qu'elle abrite, connaît un essor certain avec les gages de fiabilité et d'efficacité que les professionnels sont en droit d'attendre. L'arbitrage OHADA a vocation à s'appliquer à tout arbitrage lorsque le siège du tribunal se trouve dans l'un des Etats membres. Il n'est pas dans la dépendance des Actes uniformes, encore que l'un d'entre eux soit précisément consacré à l'arbitrage, et se trouve donc ouvert aux questions maritimes : assurance, avaries communes, assistance, affrètements, remorquages, manutention, ... D'où l'idée de prendre langue et de dessiner des perspectives de coopération bien comprise. L'AFDM (Association Française du Droit Maritime) conduit, au demeurant, la même réflexion. Eu égard à la mondialisation des échanges, les synergies sont plus que jamais nécessaires. Dans la mesure où de nombreux dossiers ont un lien avec le commerce sur le continent africain, dans la mesure où ses membres institutionnels et même personnes physiques sont résolument tournés vers l'Afrique et en ont, depuis longtemps, compris les enjeux, dans la mesure où des arbitres africains en font déjà partie et d'autres encore la rejoindront, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris doit apporter sa contribution à cette évolution et à cette ouverture et, dans ce nouveau cadre de coopération et de travail, jouer tout son rôle.



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>

La fraude maritime

La fraude existe depuis l'origine du commerce avec des exemples connus à l'époque romaine et même avant.

"L'International Maritime Bureau" définit la fraude maritime comme suit :

"An international trade transaction involves several parties – buyer, seller, shipowner, charterer, ship's master or crew, insurer, banker broker or agent. Maritime fraud occurs when one of these parties succeeds, unjustly or illegally, in obtaining money or goods from another party to whom, on the face of it, he has undertaken specific trade, transport and financial obligations".

Le P&I Club Skuld a recensé et décrypté dans un récent article plusieurs types de fraudes connues portant sur le soutage, les documents, l'affrètement, les fraudes liées aux opérations portuaires etc.

<http://goo.gl/TOUjRL>



Mise à l'eau du canot à avirons de la Société Humaine et des Naufrages "La Providence" de la jetée Est de Boulogne.

Jurisprudence

Le juge de l'annulation est juge de la sentence pour admettre ou refuser son insertion dans l'ordre juridique français et non juge de l'affaire pour laquelle les parties ont conclu une convention d'arbitrage.

Cour de cassation, 1^{re} Chambre civile 12 février 2014 Arrêt N° 123 (10-17.076) : <http://goo.gl/z6HkDp>

L'avarie commune

Les Règles d'YORK et d'ANVERS : en route pour de nouveaux changements ?

Frédéric Denèfle

Directeur des relations extérieures du CESAM

www.cesam.org

Le Comité Maritime International qui s'est réuni en septembre 2013 a souhaité une nouvelle fois réfléchir aux évolutions souhaitables de Règles d'York et d'Anvers (RY&A) qui régissent l'organisation et la répartition des conséquences économiques de la déclaration d'avarie commune entre l'armateur et les propriétaires des cargaisons à bord et leurs assureurs respectifs.

L'AFDM, qui avait suivi avec attention les modifications apportées aux RY&A ayant abouti au nouveau format de 2004, a été invitée dans le courant de l'année 2013, à l'instar de toutes les associations de Droit Maritime membres du CMI (*ndlr* : Comité Maritime International), à répondre à un très long et très complet questionnaire sur les points d'amélioration et / ou d'adaptation sur lesquels le CMI devrait réfléchir et faire des propositions d'amendements de ces Règles.

Pourquoi relancer un tel chantier alors qu'une refonte de ces règles avait abouti en 2004, après plusieurs années de discussion entre les différentes parties prenantes au sein du CMI, à une nouvelle règle destinée à remplacer la précédente version de 1994 ?

Contre toute attente les RY&A de 2004 n'ont finalement pas été incorporées aux connaissements et chartes-parties qui ont conservé le renvoi aux RY&A de 1994.

Les raisons de cette situation n'ont pas été officiellement expliquées mais les évolutions importantes de la version de 2004 ont sans nul doute été mal perçues par les acteurs du transport maritime qui ont préféré conserver la version précédente...

De nombreux auteurs et praticiens avaient identifié les changements des RY&A version de 2004 par rapport à celle de 1994 qui peuvent être résumés principalement comme suit :

- Possibilité de régler l'indemnité d'assistance en dehors de la répartition de l'avarie commune directement avec le sauveteur sans que le règlement d'avarie commune n'ait à reprendre ce règlement.

- Suppression de la liste des frais admissible en Avarie Commune de certaines dépenses exposées par l'armateur (Salaires et vivres de l'équipage employés le temps de l'attente de pièces de rechange permettant la reprise du voyage etc.) et plafonnement des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

- Suppression de la Commission rémunérant l'armateur pour les avances de fonds consenties lors des dépenses engagées pour le compte commun admissible en avarie commune.

- Mise en place, pour la première fois dans les obligations nées d'une avarie commune, d'une prescription.

D'autres modifications moins importantes par rapport à la version 1994 avaient été apportées sur des points complémentaires que nous ne rappellerons pas ici.

Cette nouvelle version poursuivait un objectif consistant à simplifier la gestion de l'avarie commune et accélérer le dépôt des rapports d'avaries communes en réduisant le nombre de sujets et / ou de dépenses devant être systématiquement soumis à l'analyse du "dispatcheur" d'avaries communes pour procéder à une répartition entre l'armateur et les intérêts chargeurs.

Cette approche n'a pas rencontré l'assentiment unanime et c'est après avoir constaté que le projet 2004 n'avait pas de suite que le CMI a relancé l'analyse des évolutions souhaitables à envisager pour satisfaire toutes les parties prenantes au commerce maritime et les assureurs impliqués.

C'est dans ce contexte que le CMI a adressé ce questionnaire de plusieurs dizaines de pages reprenant un ensemble de suggestions / questions sur les points des règles d'Y&A de 1994 qui pourraient être repris et amendés.

Lors de sa conférence le CMI, à Dublin en Septembre 2013, les participants au groupe de travail sur les RY&A ont procédé à un tri entre les points importants qui, selon les participants, méritaient une nouvelle analyse et les points jugés secondaires qui ont été abandonnés en fonction des réponses aux questions qui exprimaient le point de vue des associations.

Les sujets conservés ont été répartis entre plusieurs sous-groupes ayant pour mission de rédiger chacun un rapport faisant le point des propositions d'amendements qui seront communiqués à la prochaine assemblée du CMI qui se tiendra au mois de juin 2014 à Hambourg.

Ces groupes de travail ainsi constitués reprendront la réflexion et les débats afin d'envisager les modifications des règles d'Y&A sous l'égide du CMI et Bent Nielsen, infatigable animateur des discussions sur ce sujet depuis plusieurs années.

Les 4 sous-groupes restreints animés chacun par des dispatcheurs reconnus réunissant des praticiens d'horizons techniques et géographiques variés doivent analyser les dispositions de l'avarie commune relevant principalement des thèmes suivants :

- La gestion des valeurs libellées en différentes monnaies et possibilités d'utiliser du SDR (*ndlr* : *Special Drawing Rights ou Droits de Tirage Spéciaux en français*).
- Traitement de l'assistance dans le cadre de l'avarie commune.
- Traitement des valeurs contributives et sort des cargaisons de faibles valeurs.
- Modalités de fourniture de garantie et / ou nouveaux modèles à utiliser.

Que peut-on espérer à ce stade ?

Les RY&A constituent un corps de règles original que l'on ne trouve dans aucun autre domaine du transport sauf de manière limitée dans le domaine du transport fluvial entre plusieurs pays européens sur le Rhin.

Suite de l'article page 3

Parution de la revue annuelle BRS 2014 (version papier)



ndlr : La version électronique sera là :
<http://goo.gl/xjQ8FY>

Suite de l'article "L'avarie commune" de la page 2

Aucune convention internationale inter-étatique ne régit le fondement et l'organisation de l'avarie commune et le contenu de celle-ci est le fruit d'un compromis entre les parties impliquées dans le commerce maritime.

L'avarie commune est de fait et en droit (par incorporation dans les contrats de transport) intégralement régie par les RY&A.

Les modifications apportées à ces règles ont toujours été mises à jour au sein du CMI par un échange technique entre les praticiens de l'avarie commune désignés par les associations membres du CMI et les organisations internationales membres (IUMI, BIMCO, P&I) constituant un exemple de "lex mercatoria" si précieuse dans le domaine du commerce international tant est si vrai pour les professionnels, le principe selon lequel on respecte mieux les règles que l'on a choisies.

La présente démarche obéit à la même méthode et nous devons nous en féliciter.

Cependant l'échec de la version de 2004 devra conduire la communauté des professionnels du droit maritime à ce que tout nouveau projet soit expliqué et motivé afin d'être effectivement incorporé et utilisé par les parties intéressées, armateur et chargeurs dans les contrats de transport et autres chartes-parties

En effet une institution, quelle qu'elle soit, si noble et traditionnelle soit-elle, a besoin d'une légitimité pour conserver son impact et servir la communauté qui s'y réfère.

La globalisation et l'industrialisation des échanges par l'utilisation de navires porte-conteneurs toujours plus grands et l'émergence de nouveaux acteurs impliqués dans le shipping international doivent conduire les professionnels de l'avarie commune à expliquer et à faire preuve de pédagogie pour justifier les modifications qu'ils projettent pour cette institution du droit maritime qui a finalement tant d'importance.

C'est dans ces conditions que la logique économique de l'avarie commune pourra mieux être appréhendée et finalement admise.

Nul doute que le CMI et les associations qui le constituent seront actifs dans ce but et que toutes éventuelles nouvelles modifications des RY&A connaîtront le succès qui sied à un tel travail afin d'éviter le triste sort réservé à la version 2004, qui à peine imprimée fut abandonnée.

Ndlr : voir également l'article de M. Pierre Latron paru dans la Gazette N°8 en 2005 :

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



M/V Biscaya" en 1974

L'avarie commune

Rappel des principes de l'avarie commune, Extrait du site web du CESAM

L'avarie commune est une règle propre au droit maritime qui a pour but de partager équitablement, entre les propriétaires du navire et de la cargaison, les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile.

Un propriétaire de marchandises peut donc avoir à payer une contribution représentant une part importante de la valeur de ses marchandises, alors même que celles-ci sont livrées en parfait état.

La répartition des sacrifices entre propriétaires du navire et de la cargaison est faite par un "expert-répartiteur" ou "dispacheur" d'avarie commune qui est, en général, désigné par l'armateur ou par le transporteur et qui établit un "règlement d'avaries communes".

Sauf dans de très rares exceptions, les règlements d'avaries communes sont établis conformément aux dispositions des règles d'York et d'Anvers, règles conventionnelles, d'usage courant et international, auxquelles se réfèrent la quasi-totalité des contrats de transport et d'affrètement.

Il est à noter que ces Règles réservent les recours dans le cas où l'événement à l'origine de l'avarie commune serait la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure (par exemple innavigabilité du navire avant le commencement du voyage, incompetence de l'équipage, etc.)

• La contribution aux avaries communes

C'est la part que chacun des intéressés au navire et à la cargaison est tenu de supporter dans les sacrifices communs, proportionnellement à la valeur résiduelle de ses biens (navire ou marchandises) à la fin de l'expédition. Puisqu'il s'agit d'un partage équitable du total des sacrifices, le rapport entre la contribution et la valeur des biens en cause est le même pour tous.

La contribution est due par tous, qu'il y ait assurance ou non. Ceux qui sont assurés seront remboursés par leur assureur de la contribution qu'ils auront payée, tandis que les autres devront la conserver à leur charge.

• La contribution provisoire

L'établissement d'un règlement d'avaries communes est, en général, assez long et peut demander plusieurs années. Au moment de l'arrivée du navire, il n'est pas possible de chiffrer, immédiatement, d'une façon exacte et complète, les pertes et dépenses qui seront admises en avaries communes par l'expert-répartiteur. L'armateur les évalue d'une façon approximative, établit leur pourcentage par rapport à la valeur totale, elle aussi estimée, des intérêts en cause et soumet la livraison des marchandises au versement préalable d'une "contribution provisoire" calculée sur ces données.

De nos jours, dans la très grande majorité des cas, les armateurs acceptent, au lieu du versement d'une contribution provisoire, l'engagement des assureurs des marchandises à régler, le moment venu, la contribution "définitive" telle qu'elle ressortira du règlement d'avaries communes, engagement concrétisé par la remise par l'assureur à l'armateur ou à l'expert-répartiteur d'une "lettre de garantie d'avaries communes".

• La contribution définitive

Ce n'est qu'à la clôture du règlement d'avaries communes que sera connue la contribution "définitive" mise à la charge de l'armateur et des propriétaires de marchandises. Si la contribution définitive est supérieure à la contribution provisoire, un versement complémentaire est réclamé aux participants. Au contraire, si la contribution définitive est inférieure à la contribution provisoire, le trop-perçu leur est remboursé.

La fixation des pleins en assurance maritime, corollaire du principe de Sinistre Maximum Possible

Jean-Patrick Marcq
Arbitre maritime

Plein d'acceptation : Montant maximal, fixé de gré à gré, pour lequel les assureurs peuvent être engagés par événement dans le cadre d'une police d'assurance.

Les derniers congrès internationaux de l'IUMI (association internationale des souscripteurs maritimes) ont insisté sur la concentration des risques en assurance maritime (corps & facultés) du fait du gigantisme dans la capacité des nouveaux navires porte-conteneurs et de l'augmentation des valeurs des marchandises en stockage dans des enceintes portuaires exposées aux événements naturels principalement (tremblements de terre, tsunamis, inondations).

Dans leurs célèbres commentaires de la police d'assurance maritime sur facultés, dans les années 1950, Pierre Lureau & Pierre Olive justifiaient la nécessité de la fixation du plein maximum d'engagement des assureurs "Quelle que soit la puissance financière des assureurs et les moyens de protection en réassurance pris, les moyens des assureurs sont limités, il est indispensable pour eux de limiter leurs engagements".

En assurance maritime, le risque maximum se situe traditionnellement dans la perte totale du navire et de la cargaison, c'est pourquoi, chaque police d'assurance prévoit un montant maximum d'engagement par navire et par expédition dénommé le plein de la police.

Les souscripteurs vont donc rechercher le plein adéquat en s'aidant de différentes méthodes d'évaluation.

1/ Le rapport expédition moyenne sur plein du contrat

Pour obtenir le meilleur rendement, le souscripteur évite de recourir à l'achat de réassurance proportionnelle inutile. Il va rechercher la limite qui lui donnera assez de marge pour couvrir les expéditions ponctuelles de haute valeur de l'assuré sans recourir à la réassurance. En règle générale, il ne va pas accorder plus de trois fois la valeur de l'expédition moyenne de l'assuré.

2/ Le financement sur 10 ans.

En offrant des capacités excessives sans surprime, le souscripteur offre gratuitement à l'assuré une garantie qui expose les assureurs et les réassureurs aux risques catastrophiques sans surprime.

Pour réduire cet inconvénient, le souscripteur s'efforce d'accorder un plein qui, en cas de perte totale exceptionnelle, pourrait être "refinancé" par la prime annuelle sur une période de dix ans.

3/ Rapport prime moyenne portefeuille / plein moyen portefeuille.

La connaissance de ce ratio par tranches de pleins, associée au rapport sinistres / primes permet aussi de vérifier si les pleins accordés sur telle tranche sont en accord avec les primes demandées, par exemple des tranches de > 100 000 €, > 500 000 €, > 1000 000 €.

Les pleins ou limites dans le contrat s'entendent par moyen de transport, par lieu de séjour et par sinistre ou événement.

Afin de contrôler les risques de cumul qui peuvent se présenter sur un moyen de transport, dans un entrepôt, dans un port ou un aéroport, les assureurs proposent des clauses d'accumulation concernant ces risques.

Cependant, il existe un danger de cumul des risques en un même lieu lorsque les marchandises sont retardées ou lorsque plusieurs navires sont déchargés dans le même port en même temps à fortiori sur des navires capables de transporter plus de 10 000 EVP (équivalent vingt pieds).

L'accroissement en taille des navires porte-conteneurs a permis de réduire les coûts d'exploitation (de près de 30% par rapport à un navire de 8 300 EVP), d'améliorer de plus de 10% la capacité du service mais pose des problèmes liés à l'accumulation des valeurs embarquées.

En moins de 20 ans, la capacité d'embarquement de conteneurs à bord des navires porte-conteneurs a été multipliée par 3 :

- 1991 livraison du plus gros porte conteneur au monde : le CMA CGM NORMANDIE avec une capacité de 4 419 EVP.
- 2006 livraison de l'EMMA MAERSK (capacité de 11 000 EVP).
- 2010 livraison du CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB (capacité de 13 830 EVP).
- 2013 livraison du CMA CGM MARCO POLO (capacité de 16 000 EVP).

- 2013 livraison du premier des 20 porte-conteneurs Triple-E de Maersk (capacité 18 000 EVP). (*Energy Efficiency, Economy of Scale, Environmentally Improved*)

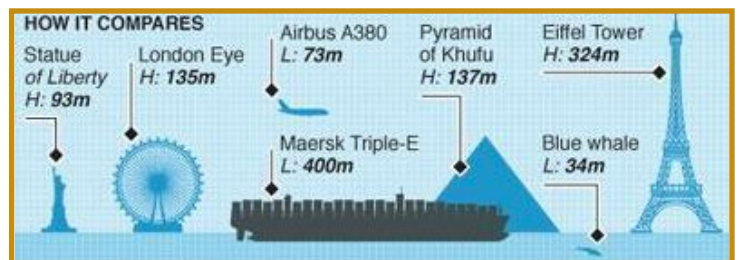
Sachant qu'en moyenne, la valeur des marchandises dans un conteneur se situe entre 50 000 & 60 000 €, ces navires pourront concentrer à bord plus de 1 000 000 000€ de valeur cargaison.

Les assureurs peuvent calculer leurs engagements pour une police au voyage avec la désignation précise du navire transporteur mais la plus grande part des contrats sont souscrits à l'année par le moyen de polices d'abonnement ou sur le chiffre d'affaires qui ne permettent pas de connaître la totalité de leurs engagements.

L'accumulation des risques en même lieu dans des ports gigantesques classés dans les tous premiers mondiaux comme Shanghai, Ningbo, Singapour ou Tianjin pourrait à terme poser des problèmes car ils sont situés sur des zones exposées aux tremblements de terre, inondations.

La surveillance du cumul des risques est aisée en assurance incendie car ce sont des risques fixes mais devient plus difficile sur des risques mobiles comme les marchandises stockées, embarquées sur des navires à l'insu du chargeur et a fortiori de son assureur.

La concentration des assureurs maritimes en grands groupes multinationaux rend encore plus difficile cette surveillance au niveau du groupe. Ce n'est qu'après la survenance d'un sinistre que le siège du groupe découvrira qu'un sinistre moyen d'avaries communes par exemple concernant un navire donné peut s'avérer devenir un très gros sinistre car plusieurs des filiales ou succursales du groupe d'assurance ont donné des garanties pour leurs clients respectifs. Les traités de réassurance en excédent de sinistres négociés servent à protéger les assureurs contre ces aléas qui devraient être exceptionnels. Cependant, il est permis de penser que les réassureurs feront payer plus cher leur protection face à ces nouveaux risques en appliquant des méthodes de calcul proches de celles utilisées par le souscripteur pour fixer le "Sinistre Maximum Possible".



A voir la vidéo de 10' de Discovery Channel sur la construction du Triple E : <http://goo.gl/P3Ntrg>



Canot de sauvetage insubmersible à moteur "Alexandre et Louise Darracq" en exercice vers 1934.

"Safety and Shipping Review 2014"

Cette étude réalisée par Allianz Global Corporate & Specialty analyse les pertes des grands navires en 2013.

Le rapport fait également la revue des autres risques du transport maritime. Le rapport complet : <http://goo.gl/SEYi8y>

Quelques sentences récentes



Le "City of Cardiff" fait naufrage en 1912 près de Land's End au sud de la Cornouailles.

Utilisation du système de "va-et-vient" pour évacuer l'équipage

Photos The Gibsons of Scilly, quatre générations de photographes de la même famille qui a réunit plus de 200 photos de naufrages sur une période de 130 ans.



Jurisprudence

Il n'appartient pas aux parties de modifier le régime interne ou international de l'arbitrage dont la qualification est déterminée en fonction de la nature des relations économiques à l'origine du litige.

Cour de cassation, 1ère Chambre civile 20 novembre 2013 N° 12-25266

<http://goo.gl/oXiG44>

La lettre de garantie The Letter of Indemnity (L.O.I.)

Les armateurs sont souvent obligés d'accepter des "lettres de garantie" à la demande des affréteurs ou des chargeurs. Le P&I Club Skuld a préparé un petit guide sur ce document important qu'il convient de bien cerner :

<http://goo.gl/MOibDo>

Nous ajouterons à cette note qu'il peut être judicieux de prévoir dans ces lettres de garantie une clause compromissive en faveur de la Chambre arbitrale maritime de Paris qui traite souvent des litiges liés aux opérations maritimes pour lesquelles une lettre de garantie a été établie.

Des exemples de clauses :

En français : <http://goo.gl/s9w3UE>

En anglais : <http://goo.gl/XBIZQS>

N°1211 - Transport de riz en sacs - Dommages à cargaison - Lettre de garantie - Assureurs subrogés - Droit français - Clause Paramount - Clause FIO (non applicable) - Responsabilité du transporteur (oui).

Les assureurs subrogés demandaient la condamnation du transporteur à leur payer le montant de leur indemnisation au destinataire tandis que le défendeur opposait la clause FIO de la charte-partie et, pour les avaries constatées après déchargement, la clause Paramount incluse dans les connaissements.

Le Tribunal arbitral a relevé que les connaissements ne reprenaient pas les termes FIO et que le transporteur n'apportait pas la preuve de l'acceptation expresse par le destinataire de cette clause ni de la General Paramount clause. Or la loi française du 18 juin 1966 s'opposant à la possibilité de soustraire le transporteur à la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement, le Tribunal n'a pu que décider que la responsabilité des dommages lui incombait.

N°1212 - 2nd degré - C/P Synacomex 90 - Surestaries - Contestation d'avis de mise à disposition (NoR) - Inaccessibilité et indisponibilité du quai de chargement - Force majeure (oui).

Quelques heures avant l'arrivée du navire au mouillage d'attente à l'embouchure d'un fleuve et alors que le poste de chargement était occupé, un autre navire s'était échoué dans le chenal, bloquant l'accès des navires de haute mer. L'armateur contestait le décompte de surestaries de l'affréteur sur le point de départ des staries et sa déclaration de force majeure.

Sur le point de départ des staries, le Tribunal arbitral a validé l'avis de mise à disposition, bien que remis avant la date prévue par la charte-partie, car il avait été accepté par l'agent de l'affréteur et permis au navire de prendre rang dans la file d'attente. Il a aussi jugé que le caractère inhabituel de l'obstruction et sa durée exceptionnelle avaient bien constitué un cas de force majeure entraînant la suspension du temps de planche, toutefois limitée aux retards subis par l'affréteur au quai de chargement, et condamné l'affréteur au paiement d'un complément de surestaries.

N°1213 - C/P Gencon - Cargaison de phosphates - Problème de déballastage - Avis de mise à disposition (NoR) - Demande de faux-fret - Saisie à New-York sur le fondement de la Rule B - Demande reconventionnelle pour saisie abusive.

En raison de difficultés pour déballaster, un navire n'avait pu charger qu'une cargaison partielle. Après plusieurs jours de tentatives pour résoudre le problème, l'affréteur avait ordonné au navire d'appareiller. Devant le refus de l'affréteur de payer du faux fret, le fréteur avait obtenu à New York une saisie de ses comptes bancaires. De son côté, l'affréteur demandait des dommages-intérêts pour saisie abusive.

Le Tribunal arbitral a jugé qu'un avis de mise à disposition, après avoir été accepté, peut être remis en cause s'il est démenti par les faits. Puis, il a considéré qu'en raison de l'incertitude sur la situation réelle du navire, il ne pouvait être reproché à l'affréteur d'avoir ordonné son départ. Débouté de sa demande de faux fret, le fréteur a été condamné au paiement de dommages-intérêts pour saisie abusive.

N°1214 - Assurances facultés - Cargaison de sucre - Acheteur défaillant - Entreposage prolongé - Police "tous risques sauf..." - Appréciation des dommages subis par le vendeur.

Faisant suite au défaut de paiement d'un acheteur, la marchandise fut entreposée sous hangars dans un port africain. Après de longues péripéties judiciaires, le vendeur put récupérer et revendre sa marchandise qui s'était entre-temps détériorée et dépréciée. Les assureurs facultés refusaient d'indemniser le vendeur au motif principal que l'origine des risques en cause était antérieure à la conclusion de la police.

Le Tribunal arbitral a considéré que même si la règle de bonne foi est essentielle en matière d'assurance, il n'était pas démontré que l'assuré avait cherché à dissimuler la situation à laquelle il était confronté. Il a décidé que la preuve des dommages ayant été rapportée, la garantie « tous risques sauf... » devait couvrir les risques qui n'étaient pas d'ordre commercial ou financier et donc la dépréciation qui constituait le préjudice indemnisable mais non les frais d'entreposage qui avaient pour origine un litige d'ordre commercial.

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secréariat de la Chambre 16 rue Daunou - 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse : <http://tinyurl.com/qon9ch>

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

<http://goo.gl/nGcdHm>

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

Unsafe ports and berths

De l'importance des termes : *safe port, safe berth ou safe anchorage.*

La revue des obligations et des arguments de défense préparés par le P&I Club Skuld à l'adresse des affréteurs :

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

Le transfert de responsabilités dans les chaînes de charte-parties "back to back"

Voir le cas repris par le Skuld illustré par l'affaire *Occidental Chartering INC. V Progress Bulk Carrier Ltd* (2012) EWHC3515 : <http://goo.gl/UlsXGM>



La réglementation maritime en France remonte officiellement aux "Rôles d'Oléron". Ce corpus, dont la première trace écrite date de 1265, est attribué à Aliénor d'Aquitaine.

Il fixait le droit coutumier des marins sous forme d'un "Lex Navium" (loi de navigation) concernant l'ensemble de la vie maritime. Ce texte réglementait également la discipline et encourageait la solidarité naturelle des gens de mer.

On pouvait y lire en effet :

" Doivent être mis à la mer et plongés tant qu'ils soient demi-morts et puis les retirer et les assommer, comme on le ferait pour les loups ou les chiens enragés, les gens s'abstenant de porter secours ".



"Les frères Ployer"

Premier canot de sauvetage insubmersible à moteur de 1924 de la station de sauvetage de Boulogne, la plus ancienne créée sur le Continent en 1825, soit un an après la création de la RNLI anglaise.

La clause de Charte-Partie "In transit" (ITL Clause) n'est pas applicable en cas d'actes de piraterie

Le MV "Valle di Cordoba" affrété pour un voyage Abidjan / Côte d'Ivoire avec une cargaison de produit raffiné a été attaqué puis relâché par des pirates à 55 miles dans le Nord-Ouest de Lagos après qu'une partie de la cargaison a été transbordée sur un autre navire.

Les affréteurs réclamaient aux armateurs le montant de la cargaison ainsi volée.

Voir le cas *Trafigura Beheer BV v. Navigazione Montanari Spa* [2014] EWHC 129 (Comm) : <http://goo.gl/kkDTF1>

L'arbitrage du contentieux maritime africain le partenariat fidèle et solide de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Martin Ndende
Professeur à l'Université de Nantes
Directeur de l'Institut Eurafricain Export
Arbitre Maritime

1-Il n'est point besoin de le clamer bien haut : l'Afrique connaît aujourd'hui un développement économique fort dynamique qui attise bien de convoitises et une accélération des positionnements géopolitiques et géostratégiques. Qu'il suffise d'indiquer entre autres, que la plupart des Etats du continent, malgré leurs difficultés habituelles, affichent désormais des taux de croissance variant entre 5 et près de 10%. Lors du premier trimestre de 2012, les exportations en Afrique ont augmenté de 32%, tandis que les flux d'investissements directs étrangers, après avoir ralenti en 2009 et 2010, ont réalisé un bond de 25 % en 2011, pour atteindre, selon les estimations, 35,6 milliards de dollars. Les nouvelles découvertes minières et pétrolières, ainsi que les perspectives prometteuses de l'exploitation des autres immenses richesses naturelles du continent expliquent surtout cette accélération de la croissance et ce regain d'intérêt, tout comme les résultats des efforts déployés ces dernières années en matière de bonne gouvernance et d'amélioration du climat des affaires (v° dans ce sens le dernier Rapport de la Banque Mondiale, "The Africa competitiveness Report, 2013").
(ndlr : <http://goo.gl/4iG9bC>).

2-Plus encore qu'hier, ce développement remarquable ne manquera pas de s'accompagner d'un renforcement de la compétition entre opérateurs économiques de différents horizons, d'une multiplication de conflits d'intérêts, d'une augmentation de la sinistralité industrielle (notamment dans les villes portuaires où s'implantent principalement les grandes unités économiques), et d'un accroissement logique et important du contentieux des affaires, à commencer donc par le secteur maritime et portuaire qui couvre pas moins de 95% des échanges internationaux avec le continent. Devant les lourdeurs et les lacunes actuelles des appareils judiciaires gouvernementaux, le recours à l'arbitrage et aux modes alternatifs de règlement des différends est partout considéré comme une solution incontournable, efficace et adaptée. Le monde des affaires maritimes, par essence tourné vers l'international s'y prête incontestablement plus que nombre d'autres secteurs économiques. Et force est de relever ici, pour s'en féliciter, la place de choix assumée depuis sa création par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), et le partenariat fidèle et solide joué lors par cette institution arbitrale dans le traitement du contentieux maritime des Etats africains dans leur ensemble. Un simple balayage rapide des sentences rendues chaque année (fastidieux et inutile dans le cadre limité de cette brève réflexion) permet immédiatement de mesurer la place centrale des arbitrages impliquant directement ou indirectement l'Afrique. Bien évidemment, les relations historiques entre la France et le continent et la très forte implantation locale de systèmes juridiques d'inspiration romano-civiliste expliquent très amplement ce lien particulièrement fort. Mais le rayonnement international de la Chambre et la compétence de ses arbitres, tout comme la grande diversité de leurs spécialités, constituent également des explications non négligeables de cet attrait.

3-Certes, les choses évoluent, car l'Afrique avance à grands pas dans la longue voie de la maîtrise de son destin. Ainsi, à côté de juridictions arbitrales nationales ou sous-régionales qui tentent d'émerger progressivement, l'OHADA (l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires) dont la CAMP a chaleureusement salué l'avènement et la qualité de l'activité normative et juridictionnelle dans l'une de ses dernières publications (Gazette de la CAMP, n°33, Hiver 2013-2014) s'emploie désormais avec efficacité et ténacité, à encourager et institutionnaliser l'arbitrage des litiges commerciaux devant la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage-CCJA, basée à Abidjan en Côte d'Ivoire.

4-Mais il est bien clair que les missions actuellement confiées par le Traité fondateur de l'OHADA, par l'Acte uniforme du 11 Mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage, et par le Règlement intérieur en matière d'arbitrage du 2 juin 1999, ne permettent pas à la CCJA d'assumer réellement (du moins pour l'instant) des compétences arbitrales dans le domaine maritime, d'autant plus que cette vaste matière n'a jusqu'alors donné lieu à l'adoption d'aucun "Acte uniforme" de l'organisation (v°M. NDENDE : "La construction du Droit des transports maritime en Afrique", in Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, Paris, 2001). Ce qui est tout le contraire du Droit des transports routiers où existe un Acte uniforme, depuis le 22 Mars 2003, relatif aux contrats de transport de marchandises par route, et désormais susceptible de générer dans son application un contentieux justiciable devant la CCJA (v° V.E. BOKALLI et D.C. SOSSA : "OHADA-Droit des contrats de transport de marchandises par route", Coll. Droit uniforme africain, Bruylant, Bruxelles, 2006 ; J.A. BATOUAN BOUYOM : "Le droit OHADA sur le transport de marchandises par route : approche critique, prospective et comparative", Thèse en cotutelle, Universités de Nantes et Yaoundé II, 2007).

5-C'est donc dire que le marché de l'arbitrage du contentieux maritime africain demeure, pour l'instant, très amplement ouvert à une coopération internationale. Et en tout état de cause, la justice arbitrale étant par essence libre et mondialisée, et donc très adaptée au libéralisme qui caractérise le monde des affaires, elle offrira toujours, à qui le souhaite, un choix. Et l'on sait justement que très nombreux sont alors les domaines du secteur maritime et portuaire où la CAMP a durant de longues années apporté son savoir-faire arbitral, et pourra continuer de le faire avec grande efficacité, en direction des plaideurs des pays étrangers et ceux d'Afrique en particulier.

Suite de l'article page 7

Suite de l'article "L'arbitrage du contentieux africain" de la page 6

6- Il s'agit bien évidemment, en premier, du secteur traditionnel des transports maritimes et des affrètements. L'on sait qu'un certain nombre d'opérateurs, dans le cadre de conflits nés au cours de l'exécution d'un contrat de transport sous connaissance (conclu ou non en exécution de ventes maritimes internationales) choisissent parfois de recourir directement à l'arbitrage de la CAMP pour régler leur litige. La chose est encore plus fréquente et possible dans les affrètements de navires, qu'ils soient conclus coque nue, à temps ou voyage, l'Afrique étant un grand producteur de matières premières (produits pétroliers et gaziers, produits miniers ou agricoles) ou un gros importateur de marchandises en vrac ou en quantités importantes nécessitant pour leur transport le recours aux affrètements (le ciment et le riz par exemple). La pratique consiste alors ici à recourir et à encourager l'introduction dans les chartes-parties d'affrètements des clauses compromissoires renvoyant à la compétence de la CAMP. Mais il est également fréquent que des transports sous connaissance effectués par un navire affrété finissent en arbitrage en raison de l'influence exercée sur le contrat de transport par les clauses d'arbitrage contenues dans les chartes-parties (v° sur ce point, F. ARRADON : "L'incorporation des clauses de chartes-parties dans les connaissances", DMF 653, p.883 ; "Vues sur mer : chartes-parties et affrètements", Editorial, Gaz. CAMP, n°2, Automne 2003 ; P. RAYMOND : "Clause Paramount - Régime juridique applicable", Gaz. CAMP n°20, Automne 2009 ; J. LERBRET : "Le tiers-porteur du connaissance, le fréteur au voyage, le transporteur maritime et l'arbitrage", Gaz. CAMP. N°23, Automne 2010 ; ibid : "A propos du contentieux arbitral dans l'affrètement concernant particulièrement les PVD", symposium sur les transports maritimes internationaux à l'aube du XXIème siècle, Institut Eurafric Export, Nantes Juin 2000). A l'heure où les Etats africains, comme le reste de la communauté internationale, se sentent aujourd'hui ballottés entre les Règles de la Haye-Visby, les Règles de Hambourg de 1978, et (pour certains déjà) les Règles de Rotterdam de 2008, l'arbitrage pourrait également se révéler, demain, comme la voie la plus souple et efficace pour rechercher et respecter la volonté des parties contractantes.

7-Mais à côté des contrats de transport maritime et des affrètements, l'on sait que de multiples autres matières contentieuses offrent également des perspectives intéressantes d'arbitrabilité, et pour lesquels la CAMP a su par le passé apporter des réponses adaptées aux plaideurs français, africains et étrangers. Tels sont les cas du contentieux des saisies conservatoires de navires, de la construction et de la réparation navale, ceux de la manutention portuaire, ou ceux du pilotage, du remorquage ou du lamanage, et de manière plus générale le contentieux né des prestations les plus diverses offertes en milieux maritime et portuaire (dragage, courtage, consignation, agence maritime, entreposage, transit, commission de transport, etc).

8-Ajoutons enfin, sans aucun souci d'exhaustivité et pour nous limiter à ces seuls exemples rapides, que nombreux sont les litiges relatifs aux "événements de mer" qui donnent généralement lieu à des arbitrages, et pour lesquels les plaideurs français ou étrangers savent pouvoir trouver devant la CAMP tout le savoir-faire nécessaire. Tels sont les cas des abordages, de naufrages, de l'assistance de navires en détresse, et bien évidemment des conflits subséquents, liés par exemple à la responsabilité des armateurs ou celle des sociétés de classification, ou provenant de contestations portant sur les fonds de limitation de responsabilité ou sur la prise en charge des dommages en avaries communes. Et pourrait-on oublier les problèmes nombreux qui découlent désormais des actes de piraterie dans les eaux africaines ? Force est d'observer, dans ces différents domaines de grande technicité ou complexité, que les juridictions étatiques africaines n'ayant pas toujours l'expertise nécessaire pour y répondre de manière sûre et rapide, la solution de l'arbitrage apparaît alors bien souvent aux yeux des plaideurs comme la voie la plus opportune et la plus efficace.

9-C'est aussi dire, en définitive, que le partenariat traditionnel en matière d'arbitrage maritime entre la CAMP et les Etats africains est amené à se maintenir, et même à se consolider à l'avenir, compte tenu de l'augmentation inévitable et de la complexification croissante du contentieux maritime, mais également pour la bonne raison (supplémentaire) que les investisseurs français n'ont jamais cessé de manifester un dynamisme accru en direction de l'Afrique dans son ensemble, et désormais bien au-delà du seul univers des Etats francophones (le cas du Nigéria, de l'Afrique du Sud, du Ghana, de l'Angola, de la Guinée Equatoriale, et des Etats arabophones sans exclusive, y compris aujourd'hui la Libye...).

10-Et c'est le lieu d'ajouter, sans aucune démagogie, que de nombreux spécialistes ont, de manière objective et convaincante, amplement démontré les grandes qualités de l'arbitrage maritime "à la française" en comparaison avec l'arbitrage des pays de la *Common law*, et en particulier l'arbitrage maritime à Londres (v° spéc. Henry PAGES : "Arbitrage maritime Paris/Londres : comparaison des procédures", Gaz. CAMP, n°2, Automne 2003, pp.3 et s. ; et sur le constat objectif de certaines imperfections de l'arbitrage en *Common law*, v° Bruce HARRIS : "L'avenir de l'arbitrage maritime", Gaz. CAMP, n°17, Automne 2008).

Il apparaît en effet, et entre autres, que l'arbitrage devant la CAMP se révèle très amplement moins coûteux ; qu'il est incontestablement plus rapide (sans être expéditif), notamment en raison de règles procédurales appropriées permettant d'éviter l'allongement inutile des instances arbitrales ; mais également qu'il demeure fortement attaché aux règles éthiques et juridiques fondamentales qui animent le droit de l'arbitrage, tout comme au respect d'une expertise de haute qualité sans incidences démesurées sur le coût final des procédures (G. FIGUIERE, en collab. avec Chr. de CHASSY, et Me G. BRAJEUX : "Arbitrage et expertise", Cdt Figuière Gaz. CAMP, n°13, Printemps 2007 ; sur les garanties d'indépendance des arbitres de la CAMP, F. ARRADON : "Les dérives de l'arbitrage maritime", Gaz. CAMP, n°20, Automne 2009 ; "La récusation d'un arbitre", Editorial, Gaz. CAMP, n°9, Hiver 2005-2006 ; et sur les équilibres utiles en matière de composition de la juridiction arbitrale, ibid : "Vues sur mer : De la désignation d'un président de tribunal arbitral", Editorial, Gaz., n°5, Année 2004 ; et sur le renforcement de la légalité au sens large, v° Ph. DELEBECQUE : "Le décret du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage. Sa mise en œuvre en matière maritime", Gaz. CAMP. N°25, Printemps 2011). Chacun est bien conscient au sein de la CAMP qu'il s'agit là d'atouts majeurs à préserver absolument, mais aussi de conditions incontournables pour assurer et maintenir durablement l'attractivité internationale de cette respectable institution.



La RNLI fête cette année ses 190 ans

Lors des terribles tempêtes de l'hiver 1823-1824 sur les côtes Britanniques, un baronnet de l'île de Man eut l'idée de créer une société de sauvetage bénévole ancêtre de la Royal National Lifeboat Institution.

<http://goo.gl/wuHyM>

Afrique

L'émergence économique et sociale de l'Afrique en fera l'un des pôles majeurs de la mondialisation du XXIe siècle

Lire le rapport Védrine, Zinsou et al. (décembre 2013) commandé par la France intitulé "Un partenariat pour l'avenir : 15 propositions pour une nouvelle dynamique entre l'Afrique et la France" : <http://goo.gl/Uhio6s>

OHADA

L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

Après dix-sept ans d'application, le "Règlement OHADA" a été révisé afin de l'amener à maturité et de l'adapter à l'évolution du temps.

<http://goo.gl/t1NN4H>

Le Règlement 2014 :

<http://goo.gl/M4JBWt>

L'histoire du sauvetage en mer

Jean-Patrick Marcq
Arbitre maritime

Extraits :

Historiquement, le principe de porter secours en mer n'était pas acquis...

Si l'idée de protection des biens engagés dans l'aventure maritime s'est développée avec l'évolution des usages et du droit maritime, il ne semble pas que ce soit aussi clair en ce qui concerne la sauvegarde de la vie des personnes en danger en mer...

Le droit Romain, les ordonnances, bulles et décisions de Concile interdirent le pillage des objets naufragés et imaginèrent des récompenses pour inciter les habitants des rivages à sauver le plus possible d'objets en mer ...

Pour les populations côtières, ce qui venait de la mer n'était pas toujours perçu comme bénéfique...

Les populations primitives considéraient que le naufrage était une punition divine. "Les naufragés méritent le châtement dont ils étaient frappés conduisant à s'emparer des personnes, à les tuer ou rejeter à la mer voire à les manger dans les pays du cannibalisme"...

Il existait au Moyen Âge, une coutume qui indiquait que le droit des propriétaires était sauvegardé s'il échappait du naufrage un seul être vivant, marin, marchand ou même un animal. De ce fait, il était tentant de rejeter à la mer les naufragés pour permettre d'exercer le droit de bris en l'absence de tout propriétaire vivant...

L'ordonnance de la marine de 1681 a essayé de refréner l'ardeur des naufrageurs en accentuant la répression par la peine de mort...

L'idée de sauvetage gratuit aux personnes a pris vraiment naissance en 1823. A la suite de terribles naufrages sur les côtes du Royaume Uni, un baronnet de l'île de Man, sir William Hillary réussit à convaincre un membre du parlement britannique Mr Thomas Wilson de la nécessité de créer une société pour la sauvegarde des naufragés et de leurs biens...

Pour lire l'article complet : <http://goo.gl/rHtbT2>

La SNSM est une association reconnue d'utilité publique. Elle vit essentiellement de dons privés et votre don, quel que soit son montant, est indispensable à la poursuite de sa mission : assurer la sécurité en mer et sur les plages.

Vous pouvez déduire de votre impôt sur le revenu 66 % du montant de votre don, dans la limite de 20% de votre revenu imposable. A titre d'exemple un don de 100€ ne vous coûte réellement après déduction fiscale que 34 € :

<http://www.snsm.org/page/faire-un-don>

Le transport maritime chinois

L'activité maritime et portuaire chinoise est le miroir d'une formidable mutation économique avec des industries manufacturières tournées vers l'exportation et une énorme demande en matières premières pour soutenir le développement rapide du pays.

L'industrie maritime chinoise (armements, manutentionnaires, constructeurs navals) a donc profondément changé. Une nouvelle époque s'ouvre, elle sera sans doute celle d'une normalisation de la croissance chinoise, mais aussi de l'internationalisation de son secteur maritime. Lire la note de l'Isemar :

<http://goo.gl/twbiUM>

Une clause type en anglais

This contract shall be governed and construed in accordance with the French law or alternatively with the law otherwise formally agreed by the parties..

Any dispute arising out of or in connection with this contract, including its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Paris in accordance with the Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 16 rue Daunou 75002 Paris, in force at the commencement of the arbitration proceedings, which rules are deemed to be incorporated by reference in this clause.

www.arbitrage-maritime.org



Le sauvetage en mer

Le sauvetage maritime correspond au secours et à l'assistance des personnes et des biens en mer, lorsque se présente une situation de détresse. (Isemar Note de synthèse Nov. 2010) :



<http://goo.gl/2Eszl>

● Le drame de la barre d'Étel en octobre 1958 : L'essai du radeau pneumatique d'Alain Bombard qui s'est retourné et a entraîné la mort de neuf personnes dont cinq marins du canot de sauvetage venu à son secours. <http://goo.gl/xf4DI>

● Film le sauvetage en mer "l'exception française" (25') :

<http://goo.gl/zOO4g>

● Film de la Marine Nationale sur l'organisation du sauvetage maritime en France à travers des témoignages (23') : <http://goo.gl/ZpZgn>

● L'exercice de remorquage du "CMA-CGM Marco Polo par l'Abeille Bourbon" en 2013 : <http://goo.gl/gpn6X>

● Les annales du sauvetage maritime : <http://goo.gl/y6vQN>

● Le photographe Philip Plisson rend hommage aux Sauveteurs en mer : <http://goo.gl/QhGKt>

● Opération de remorquage de l'Abeille Bourbon par mer forte en Mer d'Iroise (6') : <http://goo.gl/UeHdt>

● Les différents types de sauvetages maritimes : <http://goo.gl/aB9ij>

● Le site du sauvetage en mer : <http://sauvmer.free.fr>

● Le sauvetage maritime aérien : <http://goo.gl/3elxu>

● La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) :

<http://www.snsm.org>

● Historique du sauvetage en mer à l'attention des nageurs sauveteurs :

<http://goo.gl/mu5xHH>

● Le Royal National Life Institution (RNLI) britannique et son histoire :

<http://goo.gl/myZ2W> - <http://goo.gl/wuHyM>

● L'American Salvage Association : <http://www.americansalvage.org>

● Recherche et sauvetage au Canada : <http://www.nss.gc.ca>

● L'International Salvage Union (ISU) : <http://www.marine-salvage.com>

● Les CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) : <http://goo.gl/dAZtk>

● Le fameux contrat "No cure no pay" du Lloyd's :

<http://goo.gl/z6ETp>

● Les contrats et garanties type (dont la "SCOPIC clause") :

<http://www.marine-salvage.com/documents/>

● Les compagnies de remorquage et de sauvetage dans le monde :

<http://goo.gl/qoGa8>

● Les Abeilles international : <http://www.bourbon-online.com/fr>

● Smit : <http://www.smit.com>

● Magazine électronique en ligne sur le sauvetage en mer :

<http://goo.gl/O3urU>



"Ex falso sequitur quodlibet

Du faux découle ce que l'on veut (d'une proposition fautive on peut déduire n'importe quoi)

Jurisprudence

Portée probatoire de l'expertise amiable contradictoirement menée entre les parties

Justifie légalement sa décision, le juge du fond qui, pour statuer au vu d'un rapport rendu sur une expertise menée à l'initiative de l'une des parties, retient que les opérations ont été menées totalement en respect du principe du contradictoire, toutes les parties ayant été convoquées aux deux réunions d'expertise qui se sont déroulées, étant présentes aux opérations et ayant pu faire valoir leurs observations et déposer leurs pièces, et retient encore que si l'expert a été choisi par une partie, et non désigné par une juridiction, les parties, en participant aux opérations et en admettant la discussion l'ont admis en qualité d'expert pour arbitrer le litige.

Cass. Com., 19 nov. 2013, n°12-20143 :

<http://goo.gl/6wYqDx>



Sur la barre d'Audierne

La convention du travail maritime

La convention du travail maritime, dite MLC 2006, de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) est entrée en vigueur pour la France le 28 février 2014.

Les délégations représentant l'ensemble du monde maritime ont élaboré en 2006 ce qui peut être considéré comme une première "charte" des droits des marins.

Le texte intégral de la convention en français : <http://goo.gl/y5jM7B>

L'éditorial de notre Gazette N°32 de l'automne 2013 y était consacré :

<http://goo.gl/qsfgk9>

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

Revue de presse N.E.W.S. North East West South



24/01 Le Marin - La SNSM n'a pas vocation à faire des bénéficiaires, si l'assistance aux personnes est gratuite, l'assistance aux biens doit être rémunérée à prix coûtants, à revoir à la hausse, dit l'administration, pour éviter toute concurrence déloyale avec le privé.

28/01 Marine & Océans - Les installations d'éoliennes en mer ont progressé d'un tiers l'an passé en Europe, passant le cap des 2.000 unités et des 6.500 mégawatts en fonctionnement. La moitié (47%) de ces nouvelles capacités se trouve au large des côtes britanniques.

28/01 Marine & Océans - Depuis le drame du "Concordia" en 2012, Costa Croisières a rendu obligatoires pour ses commandants les tests psychologiques réguliers.

05/02 Lloyd's List - Pour les *sister-ships* survivants du "MOL Comfort" (8 010 teus) qui s'était cassé en deux en 2013, Mitsui OSK Lines a demandé, ce qui n'est pas courant, une double classification à deux sociétés de classification, la britannique, Lloyd's Register, et la japonaise, NKK.

07/02 Marinfos - Suite aux problèmes économiques du pays, la taxe sur le tonnage devrait tripler pour les trois prochaines années ce qui mécontente les armateurs grecs qui en étaient, jusqu'ici, exonérés, selon la constitution.

18/02 Journal de la Marine Marchande - Un conteneur maritime pliant, le "4Fold" (40' de long) bientôt sur le marché. Deux manutentionnaires et un appareil de levage suffisent pour l'aplatir, quatre "4Fold" empilés les uns sur les autres ne prennent pas ensuite plus de place qu'un seul conteneur traditionnel.

17/02 Le Marin - A l'instar de la Royal Bank of Scotland et des allemandes Commerzbank et HSH, la Lloyd's Bank continue sa politique de désengagement du transport maritime.

20/02 Journal de la Marine Marchande - La suspension temporaire pour six mois, éventuellement renouvelable pour la même période, des sanctions contre l'Iran par l'UE et les États-Unis pose le problème des assurances maritimes. En effet, elles n'ont pas la certitude de pouvoir prendre en compte une réclamation au-delà du délai, même si l'incident s'est produit avant celui-ci.

11/03 Lloyd's List - L'industrie maritime est encore une fois consternée que la Suez Canal Authority ait pour la 3ème année consécutive augmenté les droits de transit avec de plus un préavis très court de trois mois.

14/03 Seatrade Global - La Panama Canal Authority a finalement trouvé un accord avec le consortium de construction, les travaux devraient bien être terminés en décembre 2015.

18/03 Mer et Marine - Après d'autres secteurs maritimes, le transport de GPL (gaz de pétrole liquéfié) fait à son tour l'objet d'une forte spéculation. Une frénésie de commandes qui

n'est, aux dires de professionnels du secteur, absolument pas justifiée par le marché.

18/03 World Maritime News - Un 1er connaissance électronique négociable pour couvrir une expédition par conteneur entre Singapour et la Chine a été émis par NYK Line, <http://www.essdocs.com>

Aller de l'avant

Le rapport 2014 des députés britanniques sur le transport maritime

<http://goo.gl/EqGvmg>



Spécial Gazette d'avril

Exemple d'un rapport de mer d'un commandant à ses armateurs

<http://www.marine-marchande.net/humour/RapportdeMer.htm>

Nous invitons nos lecteurs à visiter le site :

www.marine-marchande.net

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

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.