

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 35 - Automne 2014

● Editorial

Philippe Delebecque
Page 1 et 6

● Les charançons

Jean-Lerbret
Pages 2

● La fumigation

Stéphane Joly
Page 3

● La clause

"Knock for knock"
Caroline Lé
Page 4

● Sentences récentes

Page 5
● *Web maritime*
Page 6

● Actualité CAMP

Page 7 et 8

● Revue de presse

Page 8

"Certus esse debet, qui agit"



L'affaire "The Alexandros T"

du nouveau sur l'anti suit injunction ?

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

On se souvient de la décision *Front Comor* de la Cour de Justice européenne (CJCE 10 févr. 2009, DMF 2009, 211) dont la Gazette N°33 avait rendu compte (<http://goo.gl/7NYCLt>), condamnant les *anti suit injunctions* (ASI) au nom de la confiance que les tribunaux se doivent dans l'Union européenne. Interdire à une partie à un contrat de transport ou d'affrètement de contester le jeu d'une clause de compétence étatique ou arbitrale est en effet une mesure pour le moins décalée par rapport aux exigences du droit moderne et plus spécialement du droit au juge, du moins si l'on ne veut pas oublier que l'injonction s'accompagne d'une sanction pénale.

Cette importante jurisprudence dont la portée reste limitée à l'U.E. (v. *Ust-Kamenogorsk Hydropower Plant JSC vs AES Ust-Kamenogorsk Hydropower Plant LLP*, <http://goo.gl/VUywu3> où la Cour suprême du Royaume-Uni reconnaît l'efficacité d'une ASI contre des plaideurs au Kazakhstan), n'a pas désarmé les juristes de *Common law*. Il faut reconnaître qu'ils ne manquent pas d'imagination. Certains se sont demandés si une action en responsabilité contractuelle ne pouvait pas être engagée contre la partie, généralement subrogée dans les droits du réceptionnaire de la marchandise, qui contesterait la clause de compétence stipulée dans la charte-partie. C'est du reste ce que la *Commercial Court* de Londres a fini par admettre, le 4 avril 2012, précisément dans l'affaire *Front Comor*, en relevant que la décision de la Cour européenne ne privait pas le tribunal arbitral d'accorder une indemnisation (*equitable damages*) en raison de la violation de la convention d'arbitrage résultant de la saisine d'une juridiction étatique. D'autres, plus subtilement, se sont tournés vers les textes mêmes du droit européen et plus particulièrement les dispositions des articles 27 et 28 du règlement 44/2001 sur la compétence des tribunaux, ayant trait respectivement aux exceptions de litispendance et de connexité, pour contrer les velléités des plaideurs qui entendent, sinon ne pas respecter les clauses de juridiction, du moins les éviter. L'affaire très remarquée du *Alexandros T* qui vient de trouver son épilogue au Royaume-Uni dans un récent arrêt de la *Supreme Court*



de 4 nov. 2013 (2013) UKSC 70 (ndlr : La décision de la Cour Suprême : <http://goo.gl/4S5O7H> et celle, définitive, de la cour d'appel de renvoi : <http://goo.gl/5LtQyP>), que l'on ne peut ici que résumer dans ses grandes lignes, illustre les intérêts de cette stratégie.

Au cours d'un voyage du Brésil en Chine, l'*Alexandros T*, chargé de minerai de fer, fait naufrage au large du Cap, ce qui occasionne des dommages importants et des recours contre les assureurs du navire. Peu après, ces assureurs refusent leur garantie car, selon eux, le navire n'était plus navigable. Une procédure s'engage alors à Londres, en 2006, devant la *Commercial Court* à l'initiative du propriétaire du navire (*Starlight Shipping. Co*), en application des clauses de compétence stipulées dans les polices : *Starlight* réclame aux assureurs 45 M. USD à titre de réparation en raison de leur refus de garantie. La veille de l'audience, cependant, *Starlight* et ses assureurs parviennent à transiger et *Starlight* obtient des juges compétents un "Tomlin order", c'est-à-dire une mesure ordonnant la suspension de la procédure pour assurer le succès de la transaction. Plus de trois ans plus tard, en 2011, *Starlight* engage une action délictuelle contre les mêmes assureurs en Grèce, sans doute en tant que lieu de survenance des dommages dont il sera demandé réparation, en leur reprochant leur comportement et diverses fautes (diffamation du capitaine sur l'état du navire, subornation du capitaine auteur de faux témoignages, mensonges, ...). Se joint à cette action le gérant du navire (*Overseas Marine Enterprises*). Et *Starlight* et *OME* de réclamer cette fois 150 M USD en réparation de leurs différents dommages prétendument distincts de ceux résultant du refus de garantie – impossibilité dans laquelle le propriétaire aurait été de racheter un navire ou de faire assurer un navire de remplacement - et comprenant 1 M USD au titre d'un dommage moral. Ce à quoi s'opposent immédiatement les assureurs en considérant que la demande de leurs adversaires est couverte par la transaction et en réclamant, à Londres, une indemnisation pour violation des clauses de compétence. Il s'ensuit, comme on peut l'imaginer, une farouche bataille de procédure pour savoir, en substance, si la prétention des assureurs peut être admise à Londres, avec en toile de fond l'application des règles de litispendance et de connexité (respectivement art. 27 et 28 du règlement 44/2001). Then, "the essential question is whether the claims in England and Greece are mirror images of one another and thus legally irreconcilable".

Suite et fin de l'éditorial Page 6.

Les bateaux, les charançons et les arbitres

Jean Lerbret
Arbitre maritime

Jurisprudence

La clause contractuelle prévoyant une tentative de règlement amiable, non assortie de conditions particulières de mise en oeuvre, ne constitue pas une procédure de conciliation obligatoire préalable à la saisine du juge, dont le non-respect caractérise une fin de non-recevoir s'imposant à celui-ci.

Cass. Com. 29 avril 2014, N° 12-27.004
<http://goo.gl/uznYU3>

Lutte contre la piraterie

Adoption du projet de loi autorisant la présence de gardes armés à bord des navires battant pavillon français.

Le texte de loi : <http://goo.gl/MWN0TO>

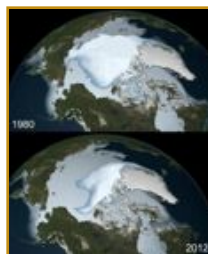
Jurisprudence

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.

Doit être rejeté le recours en annulation qui, à travers une critique de la sentence pour contrariété à l'ordre public, tend en réalité à une nouvelle instruction au fond de l'affaire.

Cass. 1ère Civ. 12 février 2014, N° 10-17.076 : <http://goo.gl/PaMeXd>

Le code polaire de l'OMI



Avec le Code polaire, intitulé en français "Code international pour la sécurité des navires naviguant dans les eaux polaires", conçu pour s'appliquer à tous les espaces polaires, donc aussi bien à l'Antarctique qu'à l'Arctique, l'OMI franchit une étape significative car une partie de ses dispositions va acquérir une force juridique obligatoire.

● Position de la France à l'OMI :

<http://goo.gl/il9nAW>

● Dossier Isemar N°164 :

<http://goo.gl/hUChHB>

● La brochure de l'ICS (*International Chamber of Shipping*) :

<http://goo.gl/JvR8QR>

● La position des armateurs européens :

<http://goo.gl/33Db9P>

● La revue des contraintes (Rapport "Marsh") : <http://goo.gl/VNcP0g>

● Prof. Pancrazio : <http://goo.gl/cQ1Mlz>

Pour les praticiens du commerce maritime, l'infestation des cargaisons de céréales par des insectes, communément appelés "charançons", est une fatalité.

Pour les juristes, c'est un "vice propre de la marchandise". Cette qualification situe bien la chose.

La désinsectisation des céréales infestées – appelée "fumigation" en français comme en anglais – est, par nature, à la charge de leur propriétaire. On ne peut s'en dispenser car, pour être commercialisables et, en particulier, être reconnues par un connaissance net de réserve, les céréales doivent être certifiées exemptes d'insectes vivants.

Les chartes-parties vouées aux transports des grains comportent une clause spécifique assez simple – telle que la clause 11 de la charte-partie SYNACOMEX 90 – qui place tous les frais et tous les risques d'une fumigation effectuée à bord à la charge de l'affréteur, y compris le temps perdu par le navire.

L'infestation de la cargaison et son traitement par fumigation ne donnent pas lieu à beaucoup de litiges et d'arbitrages. Parmi ceux que l'on a pu relever, peu méritaient d'être soumis à la sagacité des arbitres, tant leur issue était prévisible.

La difficulté que rencontre souvent l'affréteur qui tente de rendre le navire responsable de l'infestation de la cargaison tient au fait qu'il lui faut en apporter la preuve formelle alors qu'il ne dispose, généralement, que de déductions ou conclusions de tiers ou d'experts.

De fait, il est fort rare qu'un navire soit à l'origine de l'infestation de sa cargaison. Les navires modernes ne comportent aucune niche accueillante pour les insectes – telles que les structures en bois des cargos anciens (panneaux, paillots, bardis et vaigrages, souvent usés ou pourris).

La difficulté rencontrée par l'affréteur pour mettre le navire en cause est bien illustrée par la sentence arbitrale N° 862 : sa cargaison de maïs avait été infestée par des mites de la farine que le laboratoire d'entomologie consulté estimait provenir de résidus de la cargaison précédente, laissés à bord.

L'arbitre jugea que cette estimation n'était pas une preuve et rejeta les demandes de l'affréteur. Les débats avaient établi que l'affréteur s'était abstenu d'inspecter les cales du navire avant de la charger. L'arbitre releva que cette abstention était de la légèreté.

Remarque – Les chartes-parties de grains accordent à l'affréteur la faculté d'inspecter les cales du navire avant de le reconnaître apte à recevoir la marchandise. Ce n'est pas une obligation. S'en abstenir n'est pas une faute contractuelle mais une imprudence contraire au bon sens.

Ainsi la sentence fut-elle facile à rendre dans l'affaire N° 987 car les cales de navire avaient été inspectées et certifiées propres avant le chargement de sa cargaison de riz vietnamien. Au déchargement à Cuba, un expert avait trouvé que la cargaison était infestée d'insectes généralement étrangers au riz, qui devaient provenir du navire même.

Les arbitres décidèrent que l'opinion d'un expert n'était pas une preuve apte à contredire le certificat de propreté des cales émis avant le chargement et rejetèrent les demandes de l'affréteur – frais et, surtout, temps considérable perdu à Cuba.

Plusieurs autres sentences arbitrales ont confirmé que l'infestation des cargaisons de céréales (ou autres produits agricoles) était un "vice propre de la marchandise" et que leur fumigation à bord était de la responsabilité totale de l'affréteur.

Pour que la responsabilité de l'armateur soit retenue, il faut donc que la preuve soit apportée que le navire ou son capitaine était en faute ou avait commis une faute, causative du dommage. Ce fut le cas dans l'arbitrage N° 696. Le capitaine du navire avait obstinément exigé de l'affréteur une deuxième fumigation de sa cargaison d'orge chargée à Tilbury, sous la menace de "clausurer" le connaissance, alors que la première fumigation avait été certifiée par le laboratoire officiel du GAFTA (*Grain And Feed Trade Association*, Londres). Cette obstination fut jugée fautive par les arbitres.

Remarque – Les faits de cette affaire ont été à l'origine de l'ajout, dans l'édition de 1990 de la charte-partie SYNACOMEX, de la disposition suivante : "When fumigation has been effected at loading port and has been certified by proper survey or by a competent authority, Bills of Lading shall not be clausured by Master for reason of insects having been detected in the cargo prior to such fumigation".

Dans les trafics établis, la fumigation des produits agricoles, pratiquée à terre ou à bord des navires, relève d'une routine bien rodée. Il convient de noter que presque tous les litiges observés, résultant de la présence ou du traitement d'insectes dans des cargaisons, concernaient des marchandises peu classiques (sons, tourteaux, granulés, graines oléagineuses, etc.) et des relations géographiques sans régularité. Dans ces trafics non routiniers, parfois exotiques, l'équipement utile et les compétences nécessaires font parfois défaut.

Jurisprudence

Le Tribunal qui interprète les demandes des parties n'excède pas sa mission, ni ne viole la contradiction.

Cour d'Appel Paris, Pôle 1 - Chambre 1 du 18 fév. 2014 : <http://goo.gl/ARLAH8>

Jurisprudence

L'appréciation des modes de preuve pertinents relève du pouvoir souverain des arbitres.

Cour d'Appel Paris, Pôle 1 - Chambre 1 du 12 nov. 2013 : <http://goo.gl/khslEv>

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

Entrée en vigueur du protocole de 2002 de la convention relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages qui a pour objectif d'instaurer un régime communautaire de responsabilité et d'assurance pour le transport de passagers par mer afin d'améliorer l'indemnisation des passagers victimes de dommages et d'accroître la sécurité des transports maritimes.

L'UE a transposé dans le règlement 392/2009 <http://goo.gl/hj0Cdy> une extension de la convention d'Athènes de 1974-76 (la France, signataire de la convention initiale, n'a pas ratifié le protocole 2002 qui entre en vigueur).

<http://goo.gl/80chyg>

Convention de 1974 :

<http://tinyurl.com/kkle3h3>

Protocole de 1976 :

<http://tinyurl.com/qfsogh4>



Transport de riz en sacs

En 2013, 475 millions de tonnes de riz ont été produites pour cette nourriture de base d'une grande partie de la population mondiale.

Rechercher et définir les causes et les effets des dommages qui affectent le transport de riz en sacs transporté par mer est l'objectif principal du guide précis et complet édité par l'American Club :

<http://goo.gl/Syk3a7>

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

La fumigation

Stéphane Joly

Directeur Global Produits Grains et Dérivés - Agricultural Services
INTERTEK (www.intertek.com)

"Si tu veux terrasser ton ennemi, apprends à le connaître". Cette maxime de Jules César est tout à fait adaptée à cette méthode de protection sanitaire des denrées stockées puis exportées à bord des navires marchands et conteneurs à travers le monde, et ce depuis des décennies, en utilisant le principe de la fumigation.

Mais qu'est-ce que la fumigation ? Mot étrange pour bon nombre d'entre nous, rappelant à certains quelques inhalations médicamenteuses de leur enfance, la fumigation n'est autre que "la destruction des insectes ravageurs de denrées stockées par l'utilisation de gaz toxiques" aux dires du législateur. Ce qui implique que son utilisation est réglementée, utilisée uniquement par des applicateurs agréés par l'Etat et hautement qualifiés, sous le contrôle des différents services phytosanitaires mondiaux, rattachés à leur ministère de tutelle, celui de l'agriculture, dans la majorité des cas.

Les traitements par fumigation se font au moyen de la phosphine (Formule Chimique PH₃), qui est le gaz insecticide le plus communément utilisé dans le monde pour la protection des denrées agroalimentaires. Ses avantages sont nombreux ; citons entre autres, qu'il ne laisse aucun résidu suite à son utilisation sur les marchandises, contrairement aux insecticides liquides que l'on retrouve tout au long de la chaîne de transformation des matières premières, dans des quantités de résidus admises et contrôlées. Son emploi permet la destruction de tous les stades d'infestation (œufs, larves, insectes adultes), se trouvant dans les denrées et il possède une excellente pénétration moléculaire au cœur de la masse de la cargaison.

Cette méthode de traitement n'est pas récente, loin de là. Elle remonte à 1933, année de la découverte des propriétés raticides et insecticides de ce produit en Allemagne par le Docteur Freyberg. Procédé breveté en France en 1934, il faudra attendre 1950 pour procéder aux premières fumigations de marchandises à bord des navires de commerce. 1976 est une grande année dans le domaine de la fumigation maritime avec les premiers essais de fumigation en transit par re-circulation active. Trois pays à ce jour se partagent la production mondiale de phosphine : l'Allemagne, l'Inde et le Brésil.

La fumigation en transit des navires :

Pratique extrêmement réglementée, mais néanmoins courante dans le monde entier, elle est soumise à diverses réglementations nationales et internationales. En premier lieu, interviennent les règlements phytosanitaires du pays d'exportation ou d'importation, qui indiquent, entre autres, le dosage de matière active de gaz à utiliser pour traiter la marchandise, ou pour indiquer quel type de formulation de générateur de phosphine (en pilules, plaquettes ou bandes) doit être employé selon le type de marchandise. Puis viennent les réglementations internationales, avec en tête l'Organisation Maritime Internationale (OMI), basée à Londres, qui régit la fumigation en transit à bord des navires marchands au travers du "Code maritime international des marchandises dangereuses". Ce code, élaboré avec le concours de spécialistes en fumigation maritime et d'armateurs, instruit dans les moindres détails les obligations des compagnies de fumigation maritime en termes d'information orale et écrite du commandant sur la nature, le dosage appliqué du fumigant ainsi que l'état d'étanchéité des cales du navire, en vue de leur mise sous traitement. Il en va de même des explications écrites remises à bord sous la forme d'un livret technique et signé par le commandant, reprenant toutes les informations du fabricant du produit, les consignes de sécurité à tenir en cas de fuites, les diverses procédures de ventilation au port de destination, etc. La remise à bord de matériels de protection respiratoire, sous forme de masques à gaz et cartouches filtrantes et de détection de la phosphine, ainsi que la formation du personnel de bord à son utilisation font également partie de ces obligations codifiées.

Enfin, vient compléter à tout cela le certificat de fumigation, destiné aux autorités portuaires et phytosanitaires du pays d'arrivée.

D'autres institutions internationales, telle le GAFTA (*Grain and Feed Trading Association*) ont également édité un code de bonnes pratiques*, afin d'harmoniser les pratiques mondiales.

Les évolutions techniques et réglementaires de ces procédés de fumigation sont constantes mais l'une de ces évolutions majeures est le système de fumigation par "re-circulation" (J-SYSTEM).

Système conçu et développé par *Degesch*, leader mondial de la production de phosphine, aux Etats-Unis à partir des années 1980, il est à ce jour le système de fumigation le plus performant.

Il repose sur la mise en place sur le plancher de la cale, avant le chargement, d'un système de tuyauterie souple, couplé à un ventilateur électrique spécifique, placé dans le trou d'homme et alimenté par le courant du bord.

Ce système aspire le gaz se trouvant en haut de cale et le redistribue sur la partie basse de celle-ci. Ses avantages sont considérables car il permet la fumigation uniforme de tonnages importants de produits agro-alimentaires (céréales, cacao, tourteaux, farine) embarqués sur des navires de fortes capacités. De même, il offre la possibilité de fumer des tonnages sur de très courtes distances qui auparavant excluaient la fumigation. Autre avantage de ce système, le dégazage beaucoup plus rapide à l'arrivée évitant les temps d'attente, pour le déchargement.

* ndlr. Le guide GAFTA : <http://goo.gl/tSptOZ>



Fumigation à bord d'un navire
(Photo Intertek)

Un exemple de gestion conventionnelle du risque dans l'offshore pétrolier : la clause de "knock-for-knock"

Caroline Lé

Présidente et fondatrice de Legal Risk Management, Consulting & Institute et chargée d'enseignement à Kedge Business School *
* anciennement directrice juridique et assurances de Bourbon

La clause dite de "knock for knock" est un dispositif contractuel que Bourbon insère dans ses chartes-parties de manière systématique, pour en faire l'outil de gestion de l'un de ses risques juridiques majeurs : le risque d'exposition à une responsabilité contractuelle illimitée.

Sa justification est à rechercher dans le contexte où il est appelé à jouer, celui du champ pétrolier, théâtre des opérations où Bourbon intervient en soutien des activités d'exploration pétrolière, en fournissant des navires polyvalents, capables de remorquer des plate-formes ou de relever les ancrs des appareils de forage.

C'est un environnement difficile où se côtoient de nombreux acteurs travaillant en étroite proximité les uns des autres et utilisant des installations et des équipements pour la plupart extrêmement coûteux, quoique d'une valeur fort inégale : la valeur d'une plate-forme peut avoisiner le milliard de dollars alors que celle d'un navire représentatif de la flotte de Bourbon dépassera à peine quelques dizaines de millions de dollars.



Opération d'ancrage d'une plateforme pétrolière au large de l'Angola (Photo Bourbon)

La conséquence de cet environnement difficile est double : le risque de survenance des accidents ainsi que le risque d'intensité de ces accidents sont tous deux élevés.

Pour un fournisseur de moyens dont la valeur est relativement modeste, le risque est ainsi de causer aux autres acteurs du champ pétrolier des dommages d'un montant supérieur à cette valeur ou à celle de la marge qu'il réalise sur ses opérations.

Un tel risque pourrait faire l'objet d'une couverture d'assurance en responsabilité civile mais les montants de prime à payer seraient si élevés qu'ils priveraient Bourbon de toute compétitivité en cas de répercussion au client, ou en l'absence de celle-ci, mettraient à mal le modèle économique même de Bourbon.

Le système de "knock for knock" lui permet de proportionner le risque encouru au retour sur investissement escompté, par un transfert du risque de responsabilité contractuelle au propriétaire des biens susceptibles d'être endommagés.

Aux termes de la clause de "knock for knock", **Each party agrees to bear losses resulting from damages caused to its own personnel and properties, even if caused by the other party, against whom it waives its right of recourse**, chaque partie supporte la responsabilité découlant des dommages causés à ses biens et/ou son personnel (littéralement, "chacun garde ses plaies et ses bosses"), indépendamment de la commission de toute faute.

Afin d'augmenter l'efficacité de la clause, les parties au contrat sont définies largement pour englober leurs sous-traitants et autres co-contractants respectifs.

Ainsi l'armateur ne sera pas responsable des dommages qu'il pourra avoir causés aux installations du client, aux unités remorquées, aux cargaisons transportées, aux installations appartenant à des co-contractants du client, comme les appareils de forage.

Ce principe joue naturellement à plein lorsque les dommages ont été causés par l'autre partie, envers laquelle la première renonce à recourir.

Cette renonciation à recours réciproque est étendue au bénéfice de leurs assureurs respectifs.

Pour les assureurs de Bourbon, une telle solution est pleinement satisfaisante puisqu'elle diminue fortement leur exposition aux risques

d'indemnisation de leur client et constitue un argument que Bourbon peut utiliser pour les inciter à lui consentir des baisses de primes reflétant une telle diminution de risques.

Pour le co-contractant de Bourbon, compagnie pétrolière ou entreprise générale propriétaire d'une plate-forme pétrolière ou d'un appareil de forage, le "knock for knock" opère comme un transfert de risques à sa charge mais dans des conditions quasi neutres pour lui au regard de son modèle économique, puisque dans la plupart des cas (sauf choix d'auto-assurance), il dispose d'ores et déjà d'une couverture d'assurance qu'il a souscrite pour couvrir le risque de dommage à ses biens, qui sera appelée à jouer en cas de mise en oeuvre de la clause de "knock for knock".

Tout au plus la clause va-t-elle accroître l'exposition au risque d'indemnisation de ses assureurs et amener ceux-ci à réclamer une "surprime" à leur assuré.

Bourbon aura beau jeu de convaincre le client que ce risque n'augmente pas en réalité, car la probabilité d'occurrence des accidents est diminuée, voire faible, grâce aux importants dispositifs de sécurité mis en place par ses soins, et de donner ainsi au client des armes de négociation vis-à-vis de son propre assureur, pour que celui-ci ne lui réclame pas de surprime.

Cependant, faute d'y parvenir, et plutôt que de renoncer à la clause de "knock for knock", ainsi que le client lui en fait parfois la demande, c'est cette "surprime" que Bourbon peut dans certains cas accepter de payer, par le biais, par exemple, du paiement de la franchise que l'assureur du client a pu assortir à sa couverture, rendant ainsi totalement neutre financièrement pour ce dernier l'application de la clause "knock for knock".

La clause de "knock for knock" constitue ainsi un instrument d'optimisation des couvertures d'assurances des parties en cause, puisqu'elle évite que le même risque soit couvert deux fois ; une fois par l'assureur en responsabilité de Bourbon, une fois par l'assureur en dommages du client de Bourbon.

Enfin, au client qui refuserait la clause de "knock for knock" au motif qu'il n'a aucune raison de supporter une responsabilité qui ne lui incombe pas, il faut rappeler que ce faisant, il met en danger le modèle économique de Bourbon et des fournisseurs de taille comparable : faute de s'assurer ou de trouver des couvertures suffisantes à des tarifs acceptables, aucun fournisseur ne sera plus en mesure de poursuivre de manière pérenne son activité au service des pétroliers.

Dès lors, plus qu'une simple clause de "pré-allocation" de risques contractuels, source de sécurité juridique pour les parties, outil de prévention des contentieux et instrument d'optimisation des coûts d'assurance, la clause de "knock for knock" apparaît comme le socle fondateur du modèle économique de l'offshore pétrolier tout entier.

A ce titre, il faut en assurer inlassablement la promotion et pourquoi pas la proposer dans tout système contractuel réunissant les mêmes conditions que celles de l'offshore pétrolier : des acteurs aux tailles disparates et dont l'exposition aux risques pour certains d'entre eux est disproportionnée par rapport aux revenus de leur activité.

ndlr: Article déjà publié en 2013 dans le N°105 du "Journal des sociétés".

La clause "Knock for knock" à travers le monde

Les juridictions de différents pays interprètent différemment la clause "Knock for knock", le P & I Club Skuld les a recensés dans une carte interactive :

<http://www.skuld.com/topics/legal/pi/knock-for-knock/>

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>

Jurisprudence

Demande raisonnable des affréteurs

Falkonera Shipping Co v Arcadia Energy Pte Ltd (*The "Falkonera"*) [2014] EWCA Civ 713)

Les armateurs ne doivent pas faire obstruction en cas de demande raisonnable des affréteurs :

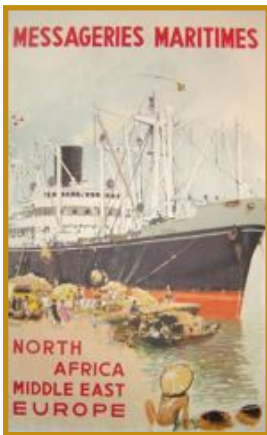
<http://goo.gl/kBMshN>

Jurisprudence "Off-hire or not" ?

NYK Bulkship (Atlantic) N.V. v Cargill International S.A. (*The "Global Santosh"*) [2014] EWCA CIV 403

Un navire serait en *off-hire* en cas de capture, saisie, détention, arrestation "à moins que cela soit occasionné à cause d'un acte personnel, omission ou défaut des affréteurs ou leurs agents".

<http://goo.gl/nisl3D>



Connaissances électroniques*

La clause à ajouter aux chartes-parties recommandée par BIMCO

BIMCO Electronic Bills of Lading Clause

(a) *At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.*

(b) *For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.*

(c) *The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence.*

<http://goo.gl/ISFZWM>

*ndlr : Voir aussi l'article de Philippe Garo, arbitre à la Chambre :

<http://goo.gl/zfmB7U>

Quelques sentences récentes

Sentence 1215 : C/P Synacomex 90 - Mouvements sociaux, grève et couvre-feu - Force majeure (non) - Décompte du temps de planche.

Durant les événements dits du "printemps arabe" un navire a été affrété pour décharger dans un port tunisien une cargaison de blé en vrac. Après remise de son avis de mise à disposition, alors que les autorités avaient décrété un couvre-feu de 21 heures à 5 heures, le navire ne put accoster que quelques jours plus tard. Par la suite le déchargement a été régulièrement interrompu par le sit-in du personnel du réceptionnaire. Le litige portait sur le calcul du temps de planche.

Les arbitres ont estimé que l'affréteur ne démontrait pas que le couvre-feu était constitutif d'un cas de force majeure ayant empêché le déchargement. Quant aux manifestations des personnels chargés du déchargement, elles visaient à dénoncer la désignation d'un nouveau Président-directeur-général ce qui ne suffisait pas, selon le droit français, à les qualifier de grèves. De surcroît, la charte-partie ayant été conclue durant les événements de Tunisie, l'affréteur ne pouvait prétendre qu'il ne pouvait anticiper la survenance de tels troubles. Il a donc été jugé qu'il ne pouvait se prévaloir de circonstances exonératoires.

Sentence 1216 : Assurance corps et moteur d'un bateau de pêche - Refus d'indemnisation - Clause en caractères non apparents - Condamnation de l'assureur - Absence de mesure conservatoire prise par l'assuré - Indemnisation partielle.

Suite à des avaries subies par un bateau de pêche à quai, l'assureur refusait la prise en charge du sinistre sur base des conditions générales du contrat stipulant que la garantie ne pourra trouver application en l'absence du permis de navigation dont ne disposait plus l'assuré.

Bien que la clause considérée figurât en page 1 du contrat, selon l'article 112-4 du code des assurances qui s'impose aux assurances maritimes depuis 1994 et en application d'une jurisprudence constante, les clauses d'exclusion ou de déchéance qui n'apparaissent pas en caractères très apparents sont frappées de nullité. L'assureur doit donc indemniser l'assuré.

Mais, en l'absence de mesure conservatoire et en application de l'article 172.23 du même Code, l'assuré ne peut prétendre à des indemnités correspondant à l'aggravation des dommages et à l'accumulation des frais divers.

Sentence 1217 : Transport de conteneurs réfrigérés - Absence de moyens de calage à l'intérieur des conteneurs - Faute du chargeur - Responsabilité du transporteur (non).

Deux conteneurs réfrigérés, chargés l'un de cartons de poulets congelés et l'autre de cartons de porcs congelés, furent embarqués au Brésil sur des navires différents à destination de l'Asie. À l'arrivée, une décongélation partielle fut constatée causée par l'obstruction de l'arrivée d'air froid à l'intérieur des conteneurs due à l'effondrement des piles de cartons.

Les arbitres ont considéré que le fait pour le chargeur d'empiler des cartons à l'intérieur d'un conteneur en omettant d'insérer des cales dans les espaces vides est constitutif d'une faute professionnelle. C'est vainement que le chargeur se prévalait de la présomption de responsabilité puisqu'il est apparu aux arbitres que la faute du chargeur avait concouru de façon certaine et exclusive à la réalisation des dommages. Sur la base de l'article 4.2.i de la Convention de Bruxelles de 1924, le transporteur a donc été exonéré de toute responsabilité.

Sentence 1218 : Riz en sacs sous connaissance - Manquants et sacs déchirés au déchargement - Compétence de la CAMP - Droit à agir des réceptionnaires - Convention de Bruxelles - Responsabilité du transporteur pour les manquants (oui) pour les déchirures (partielles).

Lors du déchargement à Abidjan de riz chargé au Vietnam et en Thaïlande, des manquants et des pertes par déchirures des sacs ont été constatés.

La lettre de garantie du *P & I Club* au réceptionnaire donne compétence à la CAMP. Le réceptionnaire détenteur du connaissance à ordre laissé en blanc en est le porteur légitime, ce qui lui donne qualité à agir contre le transporteur identifié comme tel sur le connaissance.

Le transporteur dont la responsabilité s'apprécie selon les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 a été condamné à payer les manquants en totalité mais seulement 50 % des pertes par coulures constitutives de situations fréquentes.

Les effets de EBOLA sur le maritime et les Chartes-Parties

La virulence de l'épidémie a créé une atmosphère de peur à travers le monde.

GCaptain liste les précautions à prendre recommandées par l'OMS si un membre de l'équipage présente les symptômes de l'infection par Ebola : <http://goo.gl/aBR1fv>

Reed Smith analyse les relations entre armateurs et affréteurs selon que le contrat est "au voyage" ou "à temps" : <http://goo.gl/f6O4w9>

Skuld reprend différents scénarios possibles de relations entre les navires et les ports d'escales : <http://goo.gl/oSe6QH>

Ince and Co analyse différents aspects notamment en cas de passagers clandestins à bord, de membres d'équipage infectés : <http://goo.gl/DBXBho>

Le ministère de la Défense du Royaume-Uni a édité un document de synthèse sur l'épidémie avec entre autres une proposition de "clause Ebola" : <http://goo.gl/19Tcsf>

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

<http://goo.gl/4mnnCA>

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

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences,

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

<http://tinyurl.com/qon9ch>

Suite et fin de l'éditorial de la page 1.

Selon *Starlight* et *OME*, les diverses actions doivent être jugées en Grèce : d'abord parce que, compte tenu de la transaction intervenue, c'est le juge grec et non le juge anglais qui est le premier saisi, ensuite et surtout parce que les actions en Grèce sont de nature délictuelle et celles qui ont été dernièrement engagées par le propriétaire et le gérant du navire sont comprises dans la transaction.

Pour les assureurs, l'action délictuelle en Grèce ne serait qu'une action torpille (*torpedo claim*) conduite dans le but de tourner les clauses de compétence initiales, la transaction elle-même et les clauses contenues dans cette transaction maintenant toute compétence à Londres. Plutôt que de solliciter du juge anglais une *anti suit injunction* qu'ils auraient certainement obtenue avant la jurisprudence *Front Comor*, les assureurs préfèrent demander au même juge anglais qu'il garantisse, par une décision de justice, le respect de leurs droits soumis au droit anglais et relevant de la compétence londonienne.

Les premiers juges vont les suivre, la Cour d'appel les débouter, avant que la Cour suprême, puis la cour de renvoi, ne leur donnent satisfaction. L'arrêt de la Cour suprême, *The Alexandros T*, restera dans les Annales, au moins sur les quatre points suivants :

• la cause des actions de *Starlight* et *OME* d'un côté et des assureurs de l'autre était différente, l'une étant délictuelle, l'autre contractuelle (selon Lord Clarke, "*the claim for an indemnity in England (did not interfere) in any way with the Greek proceedings or vice versa*");

• une déclaration en vue de faire reconnaître la méconnaissance d'une clause de compétence, en tout cas compte tenu d'une action délictuelle engagée à l'étranger et d'une action contractuelle engagée en Angleterre, et obtenir consécutivement une indemnisation, était "*permissible*";

• aucun sursis à statuer ne pouvait être prononcé d'office sur le fondement de l'art. 27 du règlement européen (à supposer que la juridiction grecque ait été saisie en premier, question qui n'allait pas de soi et de fait largement débattue);

• l'appréciation de la connexité entre les demandes était une question mettant en cause le droit anglais et devait être décidée en Angleterre.

Même si l'affaire est passablement complexe, le message que la Cour suprême donne à la communauté juridique maritime est clair : vous pouvez compter sur les clauses attribuant compétence à Londres (ainsi, a fortiori, que sur les clauses d'arbitrage) et celui qui voudrait les remettre en cause en passant "*through the back door*" ne peut le faire sans s'exposer à une "*monetary award*". On perçoit, en d'autres termes, que si les juges anglais se sont inclinés devant la jurisprudence *Front Comor*, ils n'ont pas, pour autant, abandonné tout esprit critique à l'égard des règles européennes en les interprétant dans un sens qui permet encore et toujours de faire barrage aux actions dites torpilles engagées dans d'autres pays de l'UE.

Il faut ajouter que le nouveau règlement Bruxelles I bis, qui entrera en vigueur le 10 janvier 2015, conforte, dans une certaine mesure, nos amis Anglais, puisqu'il n'a pas hésité à revenir sur la fameuse jurisprudence *Gasser* (CJCE 9 déc. 2003, Aff. C 116/02 - <http://goo.gl/TgRcpZ>) en ne donnant plus, dans l'application des règles sur la litispendance, la priorité au for saisi en premier sur le for contractuel. Celui-ci reste donc, en toute hypothèse, prioritairement et, en principe, exclusivement compétent.

On comprend aussi à travers l'affaire de *l'Alexandros T*, sans préjudice d'une comparaison encore à faire entre la jurisprudence anglaise et ce qui pourrait être, sur la même question, la jurisprudence française, combien les enjeux liés à la compétence des tribunaux, étatiques comme arbitraux, sont importants, mais on ne manquera pas de se demander, en prenant un peu de recul, si tous ces débats sur les procédures parallèles, les actions dénégatoires, les injonctions diverses et variées ... ne contribuent pas à occulter les questions de fond pourtant essentielles et dont la solution finit par passer au second plan.

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.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/index.php>



Voyages en cargo

Heureux qui, comme Ulysse, a fait un beau voyage
(Joachim du Bellay)



Le temps des "cargos à l'ancienne" où l'on embarquait gratuitement comme passager, en échange de travaux effectués à bord, est définitivement révolu mais la possibilité existe toujours et s'est organisée.

Voir le dossier "Voyager en cargos et navires spécialisés - Pourquoi et comment ?" sur le site "Marine marchande" citant Blaise Cendrars : "Le voyage en mer est un émerveillement... une manière d'être heureux à bord entre ciel et mer, sans chagrin du départ, sans souci d'arriver..., je n'étais pas pressé."

http://www.marine-marchande.net/Voyager_en_cargos/#choix

● Le Havre - Sydney sur le "CMA CGM LA TOUR" :

<http://goo.gl/nWvCUK>

● De nombreuses compagnies proposent des "voyages en cargo", citons, entre autres :

● CMA-CGM : <http://goo.gl/4zxDNY>

● Grimaldi : www.grimaldi-freightercruises.com

● Hamburg Süd : <http://goo.gl/BcRgJ0>

● Rickmers : <http://www.mcc-marine.de/index.php>

● Les brochures incitant au voyage sont plus belles les unes que les autres, nous avons relevé celle-ci à bord de "l'ARANUI 3", cargo-mixte, desservant toutes les îles habitées de l'archipel des Marquises :

http://www.aranui.com/brochure/aranui_french.pdf

● L'Antarctique est une des dernières frontières, offrant aux touristes une immensité virginale de neige, glace et banquises, peuplée de baleines, de phoques et de manchots. Mais comme l'ont découvert les passagers du bateau russe "AKADEMIK CHOKALSKIÏ" en janvier 2014, le blizzard, les icebergs, une météo extrême et des mers dangereuses peuvent aussi faire partie du programme :

<http://goo.gl/zCxW00>

● Une agence de voyages française spécialiste des voyages en cargo ; sur son site des expériences racontées par les clients :

<http://www.mer-et-voyages.info>

● Toutes les fins d'après-midi des premiers mercredis de chaque mois, des passionnés de voyages en cargo se réunissent à la Librairie Ulysse à Paris qui a fondé en 1993, le "Cargo Club" :

<http://www.ulysses.fr>

● The internet Guide to Freighter Travel :

<http://seaplus.com/mainmenu.php>

● Freighter Cruise worldwide :

<http://www.cruisepeople.co.uk/freighters.htm>

● Small Ship freighter Cruises :

<http://www.smallshipcruises.com/freighters.shtml>

● Une peintre et photographe, Vivi Navarro, passionnée par la mer et les bateaux embarque souvent à bord et raconte ses voyages et ses rencontres sur son blog :

<http://www.embarquements-vivinavarro.com>

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 11 juin 2014. A cette occasion, les décisions suivantes ont été adoptées :

Les instances :

M. Y. TASSEL, ne souhaitant pas renouveler son mandat pour raisons personnelles est remplacé "intuitu personae" par M. Alioune DIAGNE, arbitre à la Chambre.

M. Charles GENIBREL en qualité de représentant de l'UNIM, membre institutionnel adhérent est remplacé par M. Xavier GALBRUN, délégué général de l'UNIM.

Le Conseil d'Administration est ainsi composé de 17 Administrateurs : MM. C. BELE, Ph. BOISSON, Mmes C. BUQUEN BELLORD, V. CHANAL, MM. A. DIAGNE, Ph. DELEBECQUE, X. GALBRUN, C. GOUSSOT, G. HELIGON, O. JAMBU-MERLIN, H. LEBORGNE, L. LERBRET, D. MARSAC, G. SIOUFI, JP. THOMAS, JY. THOMAS, A. TRUFFAUT.

Le Bureau reste inchangé :

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

M. Jean LERBRET, membre suppléant, ne souhaitant pas, pour raisons personnelles, solliciter un nouveau mandat est remplacé par M. Jean-François CHENEVAL, **Le nouveau Comité** est ainsi composé :

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

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

Incorporation sur la liste des arbitres :

Monsieur Mathias BESNARD – Directeur juridique adjoint chez CMA-CGM dans la catégorie "Juristes".

Monsieur Arnaud de LESTAPIS - Ingénieur civil du Génie Maritime, consultant maritime dans la catégorie "Techniciens".

Messieurs Ignazio ARROYO-MARTINEZ, Pierre BONNASSIES, Jean-Pierre PAGE, Yves TASSEL et Antoine VIALARD sont inscrits sur la liste des arbitres honoraires de la Chambre.

Modifications au Règlement de la Chambre :

Il a été décidé d'apporter quelques modifications au Règlement afin de l'adapter à l'évolution du temps tout en restant, bien évidemment, compatible avec le Code de Procédure Civile.

Voici résumées les principales modifications :



Art V – Saisine de la Chambre

Comme l'indique cet article "Dès le dépôt de la demande, l'acompte sur consignation est dû par le demandeur", mais il n'est pas précisé clairement quand il doit être payé.

Il a été ajouté, comme pour les demandes à titre conservatoire, que l'acompte soit payé dès l'enregistrement de la demande.

L'article V alinéa 2 est maintenant lu : "Pour être enregistrée, la demande doit être accompagnée de l'acompte sur consignation tel que prévu à l'annexe 2 au chapitre "Consignation".

Art XII.- Délais ou formes de procédure. Mesures d'instruction.

Notre Règlement ne précisant pas les règles de jonction d'instances, l'Assemblée a décidé de modifier le titre de l'article et d'ajouter un alinéa à la fin de l'article.

Nouveau titre :

Article XII.- Délais ou formes de procédure. Mesures d'instruction. Jonction.

Dernier alinéa :

"La jonction de procédures ne peut intervenir qu'à la demande de l'une des parties. Le Comité joindra les procédures si les parties

donnent leur accord, à la fois sur le principe de la jonction et sur la composition du tribunal arbitral."

Article XVII - Examen au second degré

(Le calcul des honoraires pour les arbitrages au second degré).

Lorsqu'il y a, par les défendeurs au second degré, une demande reconventionnelle importante, le Règlement ne prévoit pas spécifiquement, ou en tout cas est sujet à interprétations diverses, la méthode de calcul des honoraires, initialement et intégralement payés par les demandeurs lors de l'enregistrement d'une demande d'arbitrage au second degré sur la base des demandes au 1^{er} degré.

L'Assemblée a décidé que la partie auteur d'une demande incidente au second degré, supérieure aux demandes du 1^{er} degré, supportera le coût induit supplémentaire des honoraires et frais de la Chambre.

Il a donc été rajouté à l'alinéa 4, la précision suivante :

4 - Dans les trente jours francs de la réception par le Secrétariat de la demande d'examen au second degré, la partie demanderesse à cet examen saisira le Tribunal arbitral d'un mémoire. Après communication de celui-ci à la partie ou aux parties défenderesses au second degré, celles-ci disposeront à leur tour d'un délai de trente jours francs pour dépôt d'un mémoire en réponse, comportant s'il y a lieu demande incidente. "Si cette demande porte sur des montants supérieurs à ceux qui étaient compris dans la consignation totale du premier degré, le Secrétariat de la Chambre calcule le supplément de consignation correspondant et invite la partie auteur de la demande incidente à payer la totalité de ce supplément de consignation dans le délai de trente jours. A défaut de paiement dans le délai imparti, la demande incidente, pour la part faisant l'objet du supplément de consignation, est considérée comme irrecevable."

Le reste de l'alinéa 4 restant sans changement.

Art XV – Frais et honoraires d'arbitrage. Versements provisionnels et Art XX – Affaire jugée par défaut.

La Chambre a l'expérience de défendeurs adressant le mémoire en défense mais pas le paiement de la part de consignation défendeurs. Les défendeurs étant donc en "défaut de paiement".

L'Assemblée a décidé de modifier l'intitulé de l'article XX et de remplacer également dans le texte de l'article la mention "par défaut" par "en l'absence de participation du défendeur".

Le nouvel article XX devenant :

Article XX.- Affaire jugée en l'absence de participation du défendeur

Lorsque l'exposé en défense ou le mémoire du défendeur n'ont pas été reçus par le Secrétariat dans les délais prévus aux articles V et XVII, l'affaire est jugée en l'absence de participation du défendeur si le demandeur en est d'accord, verse la provision de la partie défenderesse et s'engage à régler, en cas de besoin, l'ensemble des frais et honoraires d'arbitrage. Faut de réponse du demandeur dans un délai de 60 jours francs suivant l'envoi d'une lettre recommandée du Secrétariat, l'affaire sera considérée comme retirée par le demandeur et en pareil cas la consignation lui sera restituée sous déduction des frais administratifs de la Chambre.

Lorsque l'affaire est jugée en l'absence de participation du défendeur et s'il est produit avant la clôture des débats un exposé en défense, il appartient aux arbitres statuant à la majorité de décider si l'affaire doit se poursuivre en l'absence de participation du défendeur.

La participation tardive du défendeur à la procédure ne peut entraîner aucune prolongation des délais au-delà de ce que le Président du Comité est autorisé à accorder par les articles pertinents du présent Règlement.

Toute affaire jugée contradictoirement au premier degré est réputée jugée contradictoirement au second degré, même en l'absence de participation du défendeur.

L'opposition n'est pas recevable contre les sentences rendues au premier ou au second degré.

Suite page 8



"Certus esse debet, qui agit"

Celui qui agit doit être sûr de son fait

Art XXIV - Procédure arbitrale d'urgence

Le texte de notre Règlement a été de nombreuses fois partiellement remanié depuis la création de la Chambre et l'Assemblée a considéré qu'il convenait de moderniser cet article afin de maintenir dans les faits le caractère d'urgence de la procédure.

L'Assemblée Générale a décidé que cette procédure accélérée soit conduite par "un arbitre unique désigné par le Comité" au lieu de trois arbitres. Le texte de l'article étant modifié en conséquence.

Annexe 2 – Frais et honoraires d'arbitrage

1/ L'Assemblée a modifié l'avant-propos du texte pour qu'il soit lu comme suit :

"Le montant hors taxe des sommes dues par dossier pour couvrir globalement les frais de la Chambre et honoraires des arbitres dépend du total des demandes en ce compris les demandes reconventionnelles telles qu'elles sont formées au jour du départ de l'instance (notification aux parties de la composition du Tribunal Arbitral), augmenté éventuellement de tout réajustement à la hausse desdites demandes au cours des débats".

2/ En raison du récent taux de TVA modifié, il est dorénavant précisé, quand il y a lieu, que les montants Hors Taxe sont abondés s'il y a lieu de la TVA au taux en vigueur plutôt que le montant HT avec un multiplicateur.

Enfin, le montant d'appel de consignation HT à l'ouverture d'un dossier de 2 006 €, qui avait été obtenu par conversion des francs en euros, est arrondi à 2 000 €.

Le Règlement complet de la Chambre peut être, comme d'habitude, téléchargé depuis le site de la Chambre en version française ou anglaise et envoyé par le Secrétariat dans sa version papier (1^{ère} de couverture grise) sur simple demande.

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



24/04 L'Antenne - La Chine lève la saisie d'un navire japonais bloqué dans le cadre d'un différend d'avant-guerre. <http://goo.gl/EeMGiV>

21/05 Mer et Marine - Après la perte lors d'une forte tempête par le "Svendborg Maersk" de 517 conteneurs au large de la Bretagne, l'armement va localiser pour les pêcheurs, par relevé bathymétrique, l'emplacement des conteneurs coulés. Le rapport analyse danois (en anglais) : <http://goo.gl/PHWDnq>

28/05 G Captain - Malgré la levée de certaines sanctions, beaucoup d'armateurs étrangers préfèrent encore éviter l'Iran : <http://tinyurl.com/o25kf6a>

03/06 JMM - Les sénateurs ont adopté le projet de loi autorisant les gardes armés privés à bord des navires sous pavillon français. <http://goo.gl/glzv1> Le texte : <http://goo.gl/QPfx6W>

20/06 Le Marin - 99 % des demandes d'indemnisations des P & I Clubs sont inférieures à 500 000 dollars, mais le 1 % restant représente 60 % du budget annuel de 2013.

27/06 Lloyd's List - Les appareils de communication personnels des employés des compagnies maritimes, là où la sécurité informatique est moindre, sont des cibles privilégiées des hackers qui y récupèrent les codes nécessaires pour s'emparer des conteneurs sur les terminaux portuaires. Le TT Club met également en garde contre cette nouvelle cyber criminalité : <http://goo.gl/0calj5>

27/06 Marinfos / Seatrade Global - Les navires porte-conteneurs de 24 000 evp déjà dans les cartons. <http://goo.gl/DmJxub>

11/07 JMM - La France a ratifié la convention de Hong Kong de 2009 relative au recyclage des navires. Elle devra être ratifiée par 15 pays

représentant 40% du tonnage mondial pour entrer en vigueur. La Convention : <http://goo.gl/Mle8uq>

11/07 Le Marin - La Convention du Travail Maritime (CTM, plus connue sous son sigle anglais de MLC), publiée au JO du 14 juin, est de fait appliquée par la France depuis plusieurs mois. Elle a déjà permis de stopper plusieurs navires. La Convention : <http://goo.gl/SgojWe>

28/07 Business Wire - Un tribunal arbitral international de la Cour Internationale d'Arbitrage de La Haye a statué sur les plaintes (en 2004) d'actionnaires de l'ancienne société pétrolière russe Yukos et ordonné à la Russie de payer autour de \$50 milliards. Les 3 sentences définitives : <http://goo.gl/KaBV3h>

21/08 Le Marin - L'Union européenne juge que la libre prestation des services peut s'appliquer à un navire battant pavillon tiers. Question de droit sur les salaires de l'équipage du "Sava Star". L'arrêt : <http://goo.gl/g6gCyK>

24/08 G Captain - Les Russes testent des navires brise-glaces équipés de canons laser pour couper la glace : <http://goo.gl/qWiOYn>

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

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.

Systèmes de navigation électroniques

● Le bon usage de la navigation électronique à bord des navires

Correctement utilisé le système d'aide à la navigation ECDIS (*Electronic Chart Displays*) est une aide utile à la navigation, il y a, toutefois, des mauvaises utilisations ayant contribué à des accidents. Une note du Capt. Andrew Shannon du cabinet Holman Fenwick Willan (HFW), reprise récemment par le P&I Club Skuld, liste et analyse les différents problèmes habituellement rencontrés. Voir les pages 7 et 8 : <http://goo.gl/p1arbn>

Lorsqu'un navire est équipé d'un ECDIS, le VDR (*Voyage Data Recorder*) devra enregistrer tous les signaux électroniques du ECDIS ; Les deux systèmes devant bien sûr être en interphase.

La résolution MSC.333(90) de l'OMI, dans son chapitre V du SOLAS (*Safety of Life at Sea*), prévoit l'entrée en vigueur de cette standardisation au 1er juillet 2014 :

<http://goo.gl/uNTysj>

● La navigation électronique et les actions en contentieux

Les systèmes de navigation électroniques tels que le GPS, l'ECDIS et l' AIS (*Automatic Information Systems*) enregistrent une mine d'informations sur les mouvements des navires et leur état avant la survenance d'un accident. Le *Voyage Data Recorder* (VDR) a été spécialement conçu pour collecter ces informations des différents capteurs du bord qui servent de plus en plus de preuves dans les litiges, actions en contentieux ou procès.

Dans sa lettre d'information N°1 de janvier 2013, "Mainbrace", le cabinet d'avocats américain Blank & Rome a publié un article, signé Alan M. Weigel, sur la prise en compte des preuves provenant d'appareils électroniques par les tribunaux.

Voir pages 7 et 8 : <http://goo.gl/MwF8px>