

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 41 - Automne 2016

● Editorial
Ph. Delebecque
Page 1

● "Pointage des sacs
de riz"
J-F. Rebora
Pages 2 & 3

● "L'Afrique,
continent émergent"
J-F. Rebora
Page 3

● "Pesée des
conteneurs"
M. Leparquier
Page 4

● "Le deed of
indemnity"
B. Bozkurt Bozabali
Pages 5 & 6

● Sentences récentes ● Web maritime
Page 7 Page 9
● Actualité CAMP ● Revue de presse
Page 8 Page 10

"Reus excipiendo fit actor"



La loi sur l'économie bleue Un îlot plein d'avenir - sur le statut des drones maritimes - au sein d'une mer de mesures disparates.

Editorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (<https://goo.gl/lk8CR8>), dite encore Loi Leroy, du nom de son promoteur, a été présentée comme "la première pierre d'un édifice majeur" (F. Moncany de Saint-Aignan) ou encore saluée pour favoriser, enfin, la "compétitivité du shipping français" (G. Maire).

De fait, ce long texte de 97 articles contient une série de mesures intéressantes, notamment sur l'exonération des charges patronales pour tous les navires battant pavillon français et soumis à une concurrence internationale, sur la généralisation de l'auto-liquidation de la TVA, sur l'autorisation des jeux de hasard sur les navires à passagers sous pavillon français, sur la simplification de la francisation et du jaugeage, ou encore sur la suppression du rôle d'équipage. Il reste que sur un plan plus juridique le nouveau texte est plutôt décevant : il toilette certaines dispositions sur les hypothèques maritimes, mais ne permet toujours pas au créancier hypothécaire de demander une attribution judiciaire ou de stipuler un pacte commissaire, contrairement à ce que l'on admet aujourd'hui en matière immobilière. En outre, il ne dit rien sur l'un des problèmes essentiels du *shipping*, à savoir le financement et ses mécanismes de garantie et se refuse à repenser la question du temps de travail à bord.

Toutefois, même si ce texte est un ensemble de mesures plutôt qu'une véritable loi, on doit lui reconnaître le mérite d'avoir engagé une amorce du statut des drones maritimes. Le nouvel article L. 5111-1-1 du code des transports prévoit "qu'un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée" - ce qui est donc la définition d'un drone maritime -, "commandé à partir

d'un navire battant pavillon français" - ce qui renvoie à certains drones et exclut les drones commandés à partir de la terre -, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire". Les drones maritimes, du moins certains d'entre eux, sont ainsi identifiés et accèdent à la vie juridique maritime. Le texte ajoute, dans un article L. 5121-3 modifié, que les dommages causés par un tel engin "sont réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci". La disposition est heureuse, car elle fait bénéficier les exploitants des drones maritimes préalablement définis de la limitation de responsabilité des armateurs dans les conditions prévues par la LLMC (ndlr : *the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*). C'est sans doute l'un des apports essentiels de la loi nouvelle sur le plan du droit maritime, étant précisé que le texte a pris le soin de ne pas soumettre les drones maritimes au

dispositif très contraignant sur la sécurité des navires et la prévention de la pollution, la loi indiquant que les articles L. 5421-1 et s. ne leur sont pas applicables. Il faudra naturellement aller plus loin et envisager la situation des différents types de drones maritimes, tout en essayant de répondre à la question de savoir si l'on peut concevoir un navire sans équipage, ce qui est certainement déterminant dans la délimitation du périmètre du droit maritime commercial. Dans le prolongement, une réflexion sur le régime des contrats relatifs à de tels engins s'impose. Les rapports entre les constructeurs et les exploitants de drones maritimes soulèvent des questions importantes de responsabilité. Il en va de même des relations entre ces exploitants et les armateurs de navires traditionnels, ou encore de celles qui sont appelées à se nouer entre lesdits exploitants et leurs clients. C'est un tout pan juridique de l'économie bleue qui s'ouvre devant nous et qui doit être considéré avec la plus grande attention et le plus vif intérêt.



Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint Sacs de riz, claims & compagnie...

Jean-François Rebora
Arbitre maritime

Une clause compromissoire 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.

Le transport de riz à destination de l'Afrique de l'Ouest est une importante source de contentieux opposant chargeur, assureur, transporteur, réceptionnaire et manutentionnaire. Les correspondants P&I de l'Afrique de l'Ouest assistent donc souvent les armateurs et affréteurs de navire lors des opérations de déchargement. Les développements ci-après sont écrits au vu de l'expérience acquise par le soussigné notamment à Abidjan au cours des dernières années.

Au port de chargement

Les principaux pays de production du riz importé en Afrique de l'Ouest sont l'Inde, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine et la République de Myanmar. La plupart des ports de chargement sont des ports où l'embarquement des marchandises est effectué en rade. Le riz en sacs est donc acheminé le long des navires par des chalands. Le temps entre la récolte, l'ensachage et le chargement à bord du navire à destination de l'Afrique varie.

Avant la mise à bord, les cales des navires sont inspectées et apprêtées afin de permettre le transport du riz en sacs dans les meilleures conditions possible. Ce *dunnage* (fardage) est réalisé avec l'emploi de matériaux tels que des bambous, des blocs de polystyrène posés sur les parois du navire ou de certains tanks, recouverts de papier kraft ou de feuilles de plastique. La raison de cette préparation est de réduire les conséquences de la condensation qui adviendra au cours du transport, bien souvent en dépit de tous les soins pris par le transporteur.

En effet, le riz est une marchandise hygroscopique. Une fois mise à bord d'un navire qui peut ou non être équipé d'un système mécanique de ventilation, le riz sera exposé à des variations de température pouvant générer des buées des cales.

Lors du chargement, le riz fait également l'objet de contrôle de son taux d'humidité. Ce contrôle est effectué par des appareils électroniques dont la précision demeure cependant quelque peu aléatoire. Ce contrôle est souvent, et avant tout, réalisé par le chargeur et parfois les autorités sanitaires une fois la marchandise embarquée.

Pour le bord, tout second capitaine vigilant consignera la température de la cargaison, les taux d'humidité et de point de rosée prévalant tant à l'extérieur qu'en cales.

La meilleure façon de contrôler cette humidité serait très certainement de procéder au contrôle en laboratoire du taux d'humidité d'échantillons pris sur des lots avant embarquement, à un temps très proche du chargement, et de refuser de charger toute marchandise qui ne serait pas soit proche soit équivalente au taux d'humidité usuel pour ce type de marchandise (14 % habituellement).

Enfin, une fois le riz chargé, les cales fermées voir scellées, il est procédé à la fumigation des marchandises en cales.

L'armateur peut ou non requérir l'assistance d'un expert tout au long de ses opérations de chargement.

Selon les ports de chargements, le navire peut être amené, en route, à faire escale pour faire des soutes soit à Singapour, Port Louis ou Durban.

A destination

A l'arrivée, la mise à quai du navire a lieu plus ou moins rapidement selon l'importance du réceptionnaire et du volume de riz habituellement importé par ce dernier.

Les agents maritimes au port de destination ont souvent l'entière maîtrise de la manutention. Les agents sont bien souvent directement liés aux réceptionnaires locaux.

Dans le cadre du contrat d'assurances facultés, un expert est nommé pour assister aux opérations de déchargement. L'expert effectue tout d'abord une inspection à l'ouverture des cales. Au cours de cette inspection, les sacs moisissés et les sacs déchirés constatés en surface sont dénombrés.

Durant le déchargement, la marchandise est pointée. En principe, le pointeur compte le nombre de sacs par élingue et d'élingues par palanquée. Selon les termes de la police d'assurance sur facultés un pointage est également effectué à l'entrée, voire à la sortie, des entrepôts.

Les armateurs ou les affréteurs, pour disposer d'éléments permettant de déterminer le bien-fondé de toute réclamation présentée au titre du connaissance, procèdent à la nomination d'un expert par l'intermédiaire de leur correspondant P&I local.

Aujourd'hui, il est très fréquent pour un seul et même navire, de voir également un expert nommé pour le compte du chargeur, du manutentionnaire ainsi que pour le réceptionnaire.

Cette multiplicité d'intervenants n'est pas sans créer des difficultés, le bord étant d'une part parfois trop coopératif et l'absence d'indication d'autre part quant à l'identité des mandants pouvant provoquer confusions et malentendus.

Réduction des contestations

Pour réduire les contestations et les demandes de garantie qui bien souvent entraînent la saisie des navires, Jean Claude Impoutou, alors gérant de Ivory P&I en collaboration avec les différents intervenants locaux et leurs mandants qui sont souvent des courtiers d'assurance, a mis en place une procédure afin de remettre un peu d'ordre dans ces opérations de pointage.

Tout d'abord, l'expert nommé par le correspondant P&I pour le compte de l'armateur remet au commandant du navire dès l'accostage une lettre de mission indiquant le contenu de sa mission. Il est également demandé à chacun des experts d'indiquer qui est son mandant.

Puis la procédure applicable pour les opérations de pointage au déchargement est présentée à chacun des experts pour signature. *Suite de l'article page 3.*



Une palanquée de sacs de riz.

Fèves de soja et

transport des grains en général

Suite à de nombreuses réclamations chinoises sur la valeur et les dommages aux cargaisons de fèves de soja en provenance d'Amérique du Sud, le North P&I Club publie ses recommandations pour le transport de cette marchandise :

<http://goo.gl/5dWBp8>

que l'on peut associer à l'une de leurs précédentes brochures sur le transport des grains en général :

<http://goo.gl/okLsXy>

Documentation

Sur le site de la Chambre <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/index.php> 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>



Préparation des palanquées dans la cale

Cette procédure concerne les opérations de pointage en cale. Dans de nombreux pays et dans la majorité des contrats de transports, la responsabilité du transporteur cesse dès l'appréhension matérielle de la marchandise en cale par le manutentionnaire. Cette procédure impose tout d'abord que les feuilles de pointages des différents intervenants soient contresignées à la fin de chaque *shift*. Ensuite, la procédure prévoit que chaque matin, lors de la réunion quotidienne à bord, en présence du second capitaine et de l'ensemble des experts présents en cale, les chiffres constatés en cale par *shift* sont présentés et contresignés, permettant ainsi d'éviter toute modification ultérieure. Dans le cas où il adviendrait qu'un des experts ne reporte pas sur le rapport journalier les chiffres constatés en cale, ledit rapport journalier ne sera pas contre-signé obérant ainsi la valeur des informations mentionnées sur tout rapport final de déchargement.

Tout changement unilatéral effectué par un des experts sera bien souvent mentionné dans le rapport final de l'expert intervenant pour le compte de l'armateur et de son Club afin de leur permettre de disposer des éléments suffisants et contemporains pour contester toute réclamation présentée sur des chiffres, non pas constatés en cale, mais bien souvent en magasin.

Si cette procédure constitue un progrès non négligeable permettant de réduire la présentation de réclamation exagérée si ce n'est infondée, ses meilleurs effets demeurent soumis à la bonne foi de chacun des experts qui peuvent ou non résister aux sollicitations de leur mandant.

Cas pratique

Prenons l'hypothèse d'une marchandise vendue CIF et dont l'assurance couvre le transport maritime et l'acheminement en entrepôt. L'expert intervenant pour le compte de l'assureur faculté aura le devoir lors de son intervention de faire la distinction entre les éventuels dommages et manquants constatés au moment où les marchandises sont livrées, donc en cale, et les dommages et manquants pouvant advenir postérieurement et notamment, pendant les phases de l'acheminement des marchandises dans les magasins du réceptionnaire.

La distinction entre ces deux phases est primordiale pour l'assureur faculté afin de diriger chacun des recours à l'encontre de l'éventuelle partie responsable, soit le navire, soit le manutentionnaire. Cette distinction est essentielle car, bien souvent, le manutentionnaire peut être totalement contrôlé par le réceptionnaire comme c'est souvent le cas pour les gros importateurs de riz.

Dans le cas où ledit expert lors de la fin des opérations de déchargement viendrait à présenter au commandant du navire des chiffres "magasins" et non pas "en cales", le correspondant P&I local alerté par son expert pourra, sous réserve de l'accord de l'armateur, et bien souvent du P&I Club, requérir les services d'un huissier qui constatera toute variation qui pourrait être imposée par lesdits réceptionnaires (qui pour rappel peuvent être de fait manutentionnaires).

Cette présence de l'huissier n'a pour l'instant pas changé le comportement de certains experts mais a pour intérêt de consigner de manière officielle et objective le refus de certains experts de respecter ladite procédure.

Il convient de rappeler que cette procédure ne concerne que le pointage des marchandises et non pas les dommages.

En effet, il est de plus en plus rare d'être amené à traiter des dommages subis du fait d'une mauvaise étanchéité des cales compte tenu notamment de la bonne qualité des navires opérant dorénavant sur ce "trade". Les dommages à la marchandise sont souvent mineurs et dus à la condensation, ils ne concernent que les sacs entreposés le long des parois de cales.

Aujourd'hui, des progrès doivent être faits concernant l'évaluation de ces dommages. A ce jour, cette évaluation est souvent très empirique, ne consistant qu'en une simple constatation visuelle avec ou sans l'ouverture de sacs de riz tachés pouvant ou non contenir de la marchandise endommagée. En effet, en dépit des demandes faites par certains correspondants P&I, le pesage des marchandises réclamées endommagées est pour lors systématiquement refusé. Ainsi, l'empirisme de ces constatations joue à la fois contre l'assureur faculté et le P&I Club.

Enfin, sans faire preuve d'une grande imagination, il peut être envisagé que dans un futur à plus ou moins long terme, sous réserve de la mise en place d'une méthodologie soutenue par les P&I Clubs et les assureurs faculté, que les opérations de pointage et les constatations seront effectuées par un seul et unique expert accrédité par ces deux assureurs, leurs intérêts n'étant pas si antagonistes dans l'évaluation des dommages.

Il est permis de rêver, c'est bientôt Noël.



L'Afrique, le continent émergent

Jean-François Reborà
Arbitre maritime



Une palanquée au déchargement

L'Afrique de l'Ouest apparaît à nouveau comme un nouvel eldorado. Les temps ont cependant changé depuis le dernier engouement pour cette partie du monde. Les Etats Africains de l'Ouest ont depuis acquis la pleine maîtrise de leur indépendance.

Les développements ci-après évoqueront successivement les changements ayant affecté l'activité du transport en Afrique de l'Ouest, la professionnalisation advenue des acteurs de cette activité et enfin, les progrès encore à accomplir.

Lire la suite sur le site de la Chambre :

<http://tinyurl.com/gkv7bqs>



Le M/V "Yusuf Cepnioglu", se brise au nord de l'île de Mykonos le 8 mars 2014 avec 207 conteneurs à bord.

Les faits : <http://goo.gl/WMWQWL>

La règle "Pay to be paid"

Le "I" de "P&I Club" est l'initiale d'indemnisation, la règle est donc que le membre paye d'abord et se fasse indemniser ensuite.

L'Anti-Suit Injunction

L'injonction de ne pas poursuivre le Club est reconnue (Anti Suit Injunction).

Les décisions judiciaires :

<http://goo.gl/7ETZtq>

Le commentaire du cabinet HFW :

<http://goo.gl/shmFol>

Lutte contre la fraude

Armateurs, affréteurs, agents ...

Fort de nombreux rapports de ses membres signalant des fraudes ou des tentatives de fraude à la cargaison, BIMCO édite une liste des signes d'alarme qu'il convient d'avoir en tête lorsqu'il existe un soupçon :

<https://goo.gl/Cw2P3P>

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

Pesée des conteneurs La "Masse Brute Vérifiée" En anglais VGM (Verified Gross Mass) Michel Leparquier

Depuis le 1er juillet, la convention Solas impose aux pays signataires de mettre en place une pesée des conteneurs avant tout voyage maritime. <http://goo.gl/6PulxC> et <http://goo.gl/LPfcfQ>
Dans l'édition de la Gazette de la Chambre d'avril 2016 (N°40), nous citions déjà un lien vers le groupement de transporteurs maritimes OCEMA sur ce vaste dossier. Il nous paraît utile de le redonner : http://ocema.org/VGM_SOLAS.html.

Le journal *Le Marin* reportait en mai dernier que, sans VGM, le transporteur peut refuser de charger un conteneur, que chaque pays signataire doit transcrire ce nouveau texte dans sa réglementation nationale, mais que, toutefois, aucun texte européen global ne légifère de manière homogène cette nouvelle disposition et que cela induit des distorsions de concurrence entre les pays voisins si les mesures appliquées ne sont pas égales. Il ajoutait qu'en France, selon Xavier Galbrun, Délégué général de l'UNIM (Union Nationale des Industries de la Manutention), si l'opérateur de terminal n'a pas reçu le VGM au plus tard à l'arrivée du conteneur sur le terminal, il n'est pas en position de le charger, sauf accord exprès entre chargeur et armateur.

Le *Journal Officiel* précisait fin mai les modalités d'application en France. L'arrêté ne prévoit aucun contrôle ni sanction mais la responsabilité civile et pénale du chargeur peut être recherchée en cas de déclaration inexacte, accident ou incident, comme le commentait le journal *L'Antenne*.

Le *Journal de la Marine Marchande*, quant à lui, ajoutait que le Comité de la Sécurité Maritime (MSC) de l'OMI avait convenu que les administrations et les autorités de contrôle par l'Etat du port de chargement adoptent une approche pratique et pragmatique pendant une période de trois mois à compter du 1er juillet ce qui donnera toute latitude à toutes les parties prenantes du secteur pour perfectionner, s'il y a lieu, les procédures. <http://goo.gl/uEnBAK>

Le cabinet Clyde & Co a publié une série de trois articles portant sur :

Les obligations du chargeur : <http://tinyurl.com/Shippersboxweight>

Les implications pour le transporteur : <http://tinyurl.com/Carriersboxweight>

L'impact sur les terminaux portuaires : <http://tinyurl.com/terminalboxweight>

Les armateurs et transitaires ont produit des animations de quelques minutes à l'attention de leurs clients pour expliquer simplement les processus; en voici quelques-unes :

Maersk : <https://goo.gl/zn1ORp>

UASC : <https://goo.gl/OEBNqZ>

Kuhne + Nagel : <https://goo.gl/R6Bv6S>

Des sociétés, par exemple celle relevée par *Le Marin*, DLM (*Dynamic Load Monitoring*), inventent des solutions de pesage directement via les "Twistlocks" :

<http://goo.gl/TAyBWp>

Les diverses organisations de professionnels, telle l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France, membre institutionnel de la Chambre arbitrale maritime de Paris, suivent de près l'évolution de cette réglementation <http://goo.gl/zaa8Mq>.

Outre les pressions commerciales que d'aucuns vont exercer, que fait-on des conteneurs en excès de poids ? Qui prend en charge les frais ? Qui est responsable ? Quid en cas de contestation et de contentieux ? etc.

Les questions fréquentes sur le sujet répertoriées par l'OMI : <http://goo.gl/UY4IOC>.

Tous les acteurs maritimes du transport par conteneurs se posent de nombreuses questions sur cette nouvelle réglementation et entrent déjà des litiges potentiels. On pense, notamment, à son caractère : s'agit-il d'une loi de police d'application immédiate et territoriale ? On pense aussi à l'identification du chargeur : le chargeur documentaire (chargeur FOB) est-il concerné, la définition du chargeur donnée par l'art. 1 de l'Arrêté n'étant pas particulièrement claire ? Ou encore à la situation dans laquelle le transporteur se substituerait au chargeur : pourrait-on lui imputer une faute si le poids indiqué ne correspondait pas à la réalité ? La question du recours du chargeur contre l'empoteur qui aurait fait une déclaration inexacte se posera certainement, mais elle pourrait être réglée par les parties elles-mêmes à travers une clause d'exonération ou une clause de non recours.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses régi par *The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code* : <http://tinyurl.com/jxon64v>, il semble évident que soit fournie au bord, la description correcte des marchandises dangereuses.

Si un feu se déclare en mer, sans aide possible immédiate, l'équipage ne peut pas simplement évacuer le navire et attendre les pompiers. Il doit traiter l'incendie lui-même. Localiser la source exacte sur un navire porte-conteneurs entièrement chargé et lutter contre le feu avec des moyens humains limités, est une tâche redoutable et difficile.

Il est impératif pour la sécurité du navire et de l'équipage que toutes les mesures nécessaires soient prises en amont en ce qui concerne, notamment, les marchandises dangereuses afin de réduire les risques. En cas d'incendie, il faut que l'équipage ait les bonnes informations pour répondre rapidement avec les mesures de lutte anti-incendie appropriées. Lire l'article du *UK P&I Club* précisant que 27% des causes d'accidents sont dus à une fausse ou mauvaise déclaration de cargaison : <http://goo.gl/qhhqM2>.

Ces différentes questions ont été clairement et précisément évoquées par Me Guillaume Brajeux lors de la dernière Journée Ripert (27 juin 2016) organisée par l'AFDM. La prochaine publication au DMF de cette riche communication est attendue avec le plus grand intérêt.

Avaries communes

Les dépenses engagées lors de négociations avec des pirates sont-elles récupérables en avarie commune ?

Le transporteur de produits chimiques "Longchamp" en transit dans le golfe d'Aden en route pour le Vietnam, en janvier 2009, a été attaqué par des pirates qui ont pris le contrôle du navire. Après des négociations avec les pirates et la cellule de crise de l'armateur, le navire a été libéré après 51 jours.

Le jugement [2016] EWCA Civ 708 : <http://goo.gl/EP8Uf9>

Le commentaire du cabinet Clyde & Co : <http://goo.gl/IIU1oo>



Signature des documents

Le cabinet Reed Smith reporte le cas du "Cape Bari", en 2012, dans lequel, le commandant avait signé un document stipulant les "conditions d'utilisation" d'un terminal à Freeport (Bahamas) qui précisait, entre autres, que l'armateur serait responsable de tout dommage ou perte causés par le navire aux installations du terminal. Pendant une manœuvre, le navire a heurté le quai et causé des dommages aux installations, occasionnant après coup une réclamation de 22 millions de dollars.

Il arrive fréquemment que le commandant doive signer "précipitamment" des documents avec souvent des contraintes de temps, tard dans la nuit, juste avant le départ du navire etc. Le commandant peut aussi penser qu'il n'a pas d'autre alternative que de signer tel ou tel document administratif. L'armateur découvrant plus tard que le commandant, ou son représentant, l'a engagé sans recours à la limitation de responsabilité pour les dommages.

Il est recommandé, dans l'absolu, que le commandant, ou son représentant, vérifie toujours avec les services juridiques de son armateur ou opérateur, avant signature.

Dans la pratique et comme très fréquemment, lorsque ce n'est pas possible, le cabinet recommande de préciser sur le document "*receipt only and without authority to bind the Owners or the Vessel*". Cela ne préservera pas l'engagement dans toutes les circonstances mais s'avérera utile dans certains cas.

Le jugement du "Cape Bari" : <http://tinyurl.com/haoytg>

Le commentaire de Reed Smith : <http://tinyurl.com/juhjrbg>

Le "deed of indemnity" Asst. Prof. Dr. Banu Bozkurt Bozabali Université d'Akdeniz Antalya – Turquie

Qu'est-ce que le "deed of indemnity" ?

Le terme "deed of indemnity" peut se traduire comme contrat d'indemnisation. Ce contrat qui a pour objectif de spécifier les conséquences (aussi bien pécuniaires que celles liées à la responsabilité) d'un certain événement, est conclu entre deux ou plusieurs parties. Le but essentiel du "deed of indemnity" est de limiter les risques auxquels l'une des parties est exposée.

La plupart du temps le "deed of indemnity" est créé comme un contrat de garantie où le garant s'engage aux obligations d'une troisième personne ou entité et en cas de non-obéissance du tiers à ses obligations, afin de payer les dommages-intérêts qu'il peut causer.

C'est pourquoi, cette forme de contrat peut être classifiée comme un contrat contenant des stipulations pour autrui ou même ayant une promesse de porte-fort.

Dans le domaine du droit continental (dérivé du droit romain) il est possible de prévoir des stipulations pour autrui dans un contrat si celles-ci le rendent bénéficiaire. Autrement dit, les parties d'un contrat ne peuvent prévoir des stipulations pour autrui que si celles-ci lui confèrent des droits résultant du contrat. Il n'est pas possible de prévoir des prestations qui rendent le tiers débiteur d'un contrat sans avoir son consentement. Ce principe est expressément évoqué dans le Code Civil français article 1165 (référant à l'article 1121 – aussi bien dans sa version en vigueur que dans celle qui le sera à partir du 1er Octobre 2016 -), dans le Code des Obligations Suisse article 112 et dans le Code des Obligations Turc article 129.

D'après le droit continental, il n'est possible de s'engager et stipuler qu'en son propre nom et que pour soi-même par un contrat. L'exception peut être apportée à cette règle générale qu'avec une stipulation expresse. La promesse de porte-fort est une autre exception de cette règle d'engagement en son propre nom. L'une des parties du contrat peut se porter fort pour un tiers ; c'est-à-dire s'engager en son propre nom pour autrui. Dans la promesse de porte-fort, la partie promet le fait d'un tiers et en cas d'inexécution, s'engage à payer les dommages-intérêts causés. Autrement dit, avec la promesse de porte-fort, la partie concernée ne peut pas obliger le tiers à exécuter une prestation mais sera obligée de payer les dommages-intérêts causés par l'inexécution. Cette règle de promesse porte-fort est expressément stipulée dans l'article 1120 du Code Civil Français, dans l'article 111 du Code des Obligations Suisse et dans l'article 128 du Code des Obligations Turc.

Quant au droit anglo-saxon, depuis longtemps, la "doctrine of privity" (qui peut être traduite comme doctrine du privé) était en vigueur. Dans cette doctrine du privé, la seule obligation des parties du contrat envers le tiers n'est que l'obligation de prudence et de diligence résultant du droit de la responsabilité civile (tort law). De plus, le seul droit dont un tiers du contrat peut bénéficier n'est qu'un droit lié à la propriété. Plus précisément, les tiers, même bénéficiaires du contrat, ne pourraient pas forcer la partie concernée d'exécuter ses prestations s'il n'est pas consulté lors de la conclusion du contrat. Le droit anglo-saxon avait essayé, depuis longtemps, de contourner cette doctrine injuste avec les jurisprudences par la création de certaines institutions (comme les agents en droit de commerce). En 1999, avec une nouvelle loi intitulée "Contracts (Rights of Third Parties) Act", cette règle de la doctrine du privé a été abolie. Autrement dit, après que la loi citée ci-dessus soit entrée en vigueur en 1999, les tiers, bénéficiaires d'un contrat, peuvent forcer l'exécution des prestations résultant du contrat dans deux cas : s'il est expressément stipulé dans le contrat et/ou si le contrat confère un droit au tiers. De plus, le tiers doit être identifié expressément dans le contrat.

Par ailleurs, pour éviter ce résultat injuste de la doctrine du privé, la pratique du droit anglo-saxon a créé, entre autres, le "deed of indemnity", surtout dans le domaine du droit commercial. Ce contrat a été longtemps utilisé comme un contrat de cession de responsabilité à un tiers. L'exemple le plus commun de ce contrat est la cession de la responsabilité des directeurs d'une entreprise résultant de leur capacité professionnelle à l'entité de l'entreprise. Autrement dit, avec ce contrat, l'entreprise, étant l'employeur du directeur, s'engage à payer des dommages-intérêts créés par les actes de celui-ci en lien de causalité avec son poste.

Comment l'utiliser dans le domaine du droit maritime ?

Le droit maritime, en raison de sa nature internationale, contient des relations multipartites.

D'autre part, le droit qui gouverne le droit maritime, est souvent le droit anglais. Comme expliqué dans le paragraphe précédent, le droit anglo-saxon, à cause de sa doctrine du privé n'a pas accepté, pendant longtemps, la reconnaissance d'un droit au tiers par un contrat. Autrement dit, la promesse de porte-fort ou stipulation pour autrui n'a pas été reconnue par le droit anglo-saxon jusqu'aux amendements de 1999.

Le "deed of indemnity" est utilisé en droit maritime pour éviter les conséquences désavantageuses de la doctrine du privé.

Le "deed of indemnity" en droit maritime s'utilise comme un contrat réglementant une relation tripartite. Plus précisément, ce contrat conclu entre le bénéficiaire et le compensateur, a pour but de garantir les conduites du tiers qui peut être nommé comme requérant.

Le compensateur, avec ce contrat, s'engage à payer les éventuels dommages-intérêts du bénéficiaire causés par la non-obéissance du requérant aux règles de conduite. Basé sur un tel caractère d'indemnisation, ce contrat peut être classifié comme un contrat de porte-fort.

Ces règles de conduites du requérant devraient être aussi déterminées dans le "deed of indemnity". *Suite de l'article page 6.*

Jurisprudence

Le navire "Athena" de la société Bourbon Offshore Surf a chaviré en rade de Pointe Noire et s'est posé sur le lit de la mer à douze mètres de profondeur. Pour sauver le navire et éviter un accident écologique un contrat d'assistance a été conclu incluant une clause "Special compensation P&I Clause" (SCOPIC).

"Il résulte de l'article 14 de la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance que l'indemnité spéciale, à laquelle a droit celui qui a porté assistance, sans résultat utile, à un navire en péril qui menaçait l'environnement, vise toutes les dépenses, sans distinguer celles qui sont engagées pour préserver le navire de celles qui sont engagées pour préserver l'environnement".

(Cass. com. 14 juin 2016, n° 14-28.966)
L'arrêt : <http://tinyurl.com/hnxrjnu>

Pour mémoire, le rapport du BEA Mer :
<http://tinyurl.com/jeem3nc>

Soutage

Faillite OW Bunker

Quelle est la nature du contrat conclu entre un fournisseur de soutes et un armateur ?

S'agit-il d'un contrat de vente, ce qui, en droit anglais, ne va pas de soi, dans la mesure où le fournisseur n'a lui-même pas la propriété de ces marchandises faute d'avoir réglé ses propres fournisseurs et dans la mesure où l'armateur a le droit de disposer des soutes avant de les avoir payées ? S'agit-il d'un contrat "sui generis" dont le régime, en droit anglais, ne souffrirait pas de l'absence de propriété du fournisseur ? La Cour suprême du Royaume-Uni a tranché en faveur de la qualification "sui generis", dans l'une des ramifications de la faillite d'OW Bunker, en admettant ainsi que l'armateur ne pouvait échapper au paiement en prétendant que le fournisseur de soutes n'avait pu lui transmettre la propriété parce qu'il n'avait lui-même pas payé ses propres fournisseurs, et que son contrat n'était donc pas un contrat de vente.

En droit français, le problème ne se serait sans doute pas posé de la même manière, car si la vente de la chose d'autrui est nulle, le contrat reste bien une vente, étant précisé que cette nullité est relative, seul l'acheteur ayant qualité pour l'invoquer (C. civ. art. 1599). Il reste qu'en droit français le fournisseur de soutes est protégé par les clauses de réserve de propriété qu'il a pu stipuler et qui, aujourd'hui, peuvent porter sur des choses fongibles, comme le sont les soutes (cf. C. civ. art. 2369 ; C. com. art. L. 624-16, al. 3). Il faut ajouter que ce fournisseur est exposé à la revendication de son propre fournisseur, si, toutefois, la créance convoitée n'a pas été réglée par le sous-acquéreur (C. com. art. L. 624-18).

L'arrêt : <http://tinyurl.com/j6e44ry>

Suite de l'article de la page 5 Le "deed of indemnity".

Le "deed of indemnity" est fait, la plupart du temps, pour garantir la conclusion d'un deuxième contrat entre le bénéficiaire et le requérant. Ce deuxième contrat aura pour but de clôturer (ou de résoudre, en fonction des stipulations du deuxième contrat) tous les contentieux des parties concernées. Autrement dit, ce contrat est un contrat de garantie pour la conclusion d'un contrat de règlement des contentieux entre le bénéficiaire et le requérant. Dans ce cas, le compensateur s'engage à payer toutes sortes de dommages-intérêts éventuels causés par le non-respect du requérant au contrat de règlement des contentieux.

Une autre et dernière question qui peut se poser ici sera la raison de conclusion de ce contrat par le compensateur. Plus précisément, pourquoi le compensateur prendra-t-il un tel engagement ? La réponse est claire : pour clôturer les contentieux existants du requérant.

Quand il s'agit de commerce, l'intérêt est un des éléments essentiels. Dans un "deed of indemnity" aussi, comme il s'agit de commerce maritime, l'intérêt du compensateur en cas de terminaison des contentieux existants du requérant doit être discuté. En pratique, le compensateur prend un tel engagement car il envisage d'entrer en relation commerciale avec le requérant. Plus précisément, la plupart du temps le compensateur envisage d'acquiescer l'entreprise du requérant ou de fusionner avec celle-ci et, en étape préliminaire, il conclut ce "deed of indemnity" pour terminer (ou résoudre) les contentieux existants de son futur partenaire commercial. Ainsi il espère contrôler au moins les contentieux existants de sa future entreprise et avoir une prévisibilité dessus.

Un exemple concret

La société anonyme de transport chinoise A a conclu un contrat d'affrètement à temps pour une durée de 26 mois avec la société anonyme B ayant son siège social en Turquie. La société A a révoqué le contrat 4 mois après la signature sous le motif de la mise à disposition d'un navire incompatible avec celui décrit au contrat et a réclamé le paiement de ses dommages-intérêts par la société fréteur. En réponse, la société fréteur en se défendant sur la mise à disposition du bon navire mais prétextant une mauvaise utilisation de celui-ci par l'affréteur et la terminaison injuste du contrat, a réclamé le paiement de leurs dommages-intérêts.

En relation avec cet incident, des dossiers d'arbitrage ont été introduits devant le Centre d'Arbitrage de Londres.

Après un certain temps, les sociétés fréteur et affréteur ont exprimé leurs intentions de signer un contrat de règlement des contentieux. Mais comme elles n'ont plus confiance l'une dans l'autre, le besoin d'un garant ou un contrat de garantie s'est manifesté.

La société anonyme turque C, ayant l'intention d'acquiescer la société B a offert aux parties d'être leurs garants. La société A, n'a accepté cette offre qu'en cas de conclusion d'un contrat de garantie.

Comme le droit en vigueur pour le contrat d'affrètement à temps et pour les litiges était le droit anglais ; un contrat de garantie pouvait poser des problèmes. Alors les parties ont accepté la conclusion d'un "deed of indemnity".

Dans cet exemple, le bénéficiaire est la société chinoise A ; le compensateur est la société turque C et le tiers est la société turque B.

C comme compensateur accepte et engage, d'une part la conclusion du contrat de règlement des contentieux, et, d'autre part la non-ouverture d'un nouveau dossier de litige. Autrement dit, C accepte et engage l'indemnisation des dommages-intérêts d'A en cas de non-signature du contrat de règlement des contentieux et/ou en cas de présentation d'un nouveau dossier de litige par B contre A, mis à part les dossiers d'arbitrage existants.

Avant la conclusion du contrat, la plupart du temps, les juristes sont consultés spécifiquement sur les règles des droits nationaux des parties sur les stipulations pour autrui ou la promesse de porte-fort.

La réparation du préjudice écologique

Loi sur la biodiversité

La loi du 8 août 2016 sur la biodiversité (<http://tinyurl.com/jck79au>) vient inscrire le préjudice écologique dans le Code civil (art. 1246 s.), en le définissant comme "une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement". Toute personne responsable d'un tel préjudice est désormais tenue de le réparer. L'action en réparation est ouverte à l'Etat, à l'Agence française pour la biodiversité, aux collectivités territoriales et à leurs groupements dont le territoire est concerné, aux établissements publics et aux associations agréées qui ont pour objet la protection de la nature et la défense de l'environnement, ainsi qu'à toute personne ayant qualité et intérêt pour agir. La réparation doit s'effectuer par priorité en nature.

La loi s'est abstenue de réserver le régime spécial d'indemnisation des pollutions marines institué par la CLC et transposé dans l'ordre interne (c. transp. art. L. 5122-25 s.). On ne voit cependant pas comment, malgré l'autorité du Code civil, ce régime spécial, cohérent et complet pourrait être affecté. Le système de la CLC qui repose sur la technique de la limitation de responsabilité sur laquelle s'articule l'obligation d'assurance, est sans doute menacé, mais il doit, au regard du droit positif, continuer à s'imposer.

Quelques sentences récentes

Marins et navires abandonnés

Voir la note de synthèse de l'ISEMAR (Institut Supérieur d'Economie Maritime) traitant du régime juridique de ces marins et navires abandonnés dans les ports français : <http://goo.gl/7K7zK3>

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

la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétariat de la Chambre
E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

Code des Douanes de l'Union (CDU)

Le Code des douanes de l'Union (CDU) remplace depuis le 1er mai 2016 l'ancien Code des douanes Communautaire (CDC).

Sa présentation : <http://goo.gl/LNFFbR>.

Le changement dans les procédures révolutionne les pratiques des professionnels. Voir *L'Antenne* du 16/05 :

<http://goo.gl/H7Pvuc>

La question de savoir qui est l'exportateur d'après ce nouveau règlement, dit le cabinet Vidal peut paraître surprenante mais elle se pose tant les nouvelles règles peuvent impacter la réalisation de certaines opérations du commerce international :

<http://goo.gl/TdYSYh>

Commission européenne

European Anti-Fraud Office (OLAF)

Arrivée discrète du CSM (*Container Status Messages*), obligatoire depuis le 1er septembre :

<http://tinyurl.com/gumzswp>

Protectionisme

Le Jones Act Américain

Une animation de 2'20 pour tout comprendre rapidement :

<https://youtu.be/2sjEwwdS1c8>

Eaux tropicales

Entre les tropiques du Cancer et du Capricorne ?

Pas seulement, suivant une récente décision d'un tribunal arbitral londonien.

La note du P&I Club North of England :

<http://goo.gl/HxW5n9>

La "Hull fouling clause" pour les chartes parties à temps de BIMCO :

<https://goo.gl/8XFjEC>

Sentence 1227 – Semences de pommes de terre sous connaissance – Saisie du navire après chargement – Déchargement de la cargaison en germination ordonnée par autorité portuaire – Réceptionnaire demandeur - Responsabilité du transporteur (oui).

Après mise à bord d'une cargaison de semences de pommes de terre dans un port français et émission d'un connaissance sans réserve, une saisie avait été ordonnée à la demande de l'ancien propriétaire du navire à cause d'un litige relatif à son contrat de vente. La saisie se prolongeant et en raison d'un début de germination de la marchandise, la direction du port fut judiciairement autorisée à décharger la cargaison ce qui entraîna ultérieurement une saisie par l'importateur algérien pour se garantir des conséquences de la non-livraison de la marchandise. L'importateur demandait au tribunal arbitral de décider que l'armateur devait lui payer la valeur de la marchandise non livrée à destination aux motifs de la non-exécution du contrat de transport et de l'innavigabilité du navire résultant de la saisie par le précédent propriétaire. Le défendeur opposait l'obligation des intérêts marchandises à prendre des dispositions pour limiter les dommages et alléguait que toute la marchandise n'avait pas été endommagée.

Le Tribunal arbitral a écarté l'argument d'innavigabilité car la saisie n'avait pas affecté les capacités du navire tant nautiques que relatives aux marchandises d'accomplir ses obligations mais a confirmé que l'action engagée relevait bien du contrat de transport auquel s'appliquait la Convention de Bruxelles de 1924 amendée 1979. Il a estimé que seul le manque de dispositions prises par l'armateur pour libérer le navire était à l'origine de la non-exécution du contrat de transport. En l'absence de tout rapport d'expertise, il a retenu comme élément de preuve de l'état avarié de la cargaison la note technique rédigée par un intervenant tiers pour le compte du port et a condamné le transporteur à payer au réceptionnaire la valeur de la marchandise.

Sentence 1228 – Charte-partie à temps NYPE 1946 – Riz en sacs – Avaries et manquants au déchargement - Inter-Club agreement – Intérêt à agir et recevabilité (non) – "Nul ne plaide par procureur".

Un vraquier était affrété à temps pour le transport d'une cargaison de riz en sacs d'Extrême-Orient vers deux ports africains. Après émission de connaissances sans réserve, les cales furent ventilées naturellement pendant la traversée. Des avaries furent constatées dès l'arrivée à chacune des destinations. Deux lettres de garantie émises en faveur des assureurs facultés permirent d'éviter la saisie du navire. Après transaction entre l'armateur et les réceptionnaires, les intérêts cargaison furent indemnisés. L'affrèteur à temps n'ayant pas réagi à la notification du P&I Club de l'armateur le tenant responsable en vertu de l'Inter Club Agreement inclus dans la charte-partie, l'armateur saisissait la CAMP pour qu'il soit condamné en sa qualité de transporteur maritime, à rembourser à l'armateur sa quote-part des sommes payées aux intérêts-cargaison. Cependant le défendeur relevait que les indemnités transactionnelles avaient en fait été payées par le P&I Club de l'armateur aux assureurs subrogés, alors que la demande d'arbitrage avait été déposée au nom de l'armateur exclusivement, l'armateur n'avait donc ni qualité ni intérêt à agir à l'encontre de l'affrèteur car en droit français la partie qui réclame en justice doit le faire pour elle-même et donc avoir subi le préjudice correspondant.

Or, au vu des pièces du dossier d'arbitrage, il s'est avéré qu'en dernier ressort c'était bien le P&I Club qui avait payé les indemnités compensatrices aux intérêts cargaison et qui avait donc intérêt à agir contre l'affrèteur. Le demandeur, qui n'avait reçu aucun mandat de son P&I Club, a donc été débouté par le Tribunal arbitral en vertu du principe que "nul ne plaide par procureur".

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>

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous : <http://tinyurl.com/jhnftr>
To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link



Le SBX-1 est une station radar flottante autopropulsée, radar mobile conçu pour être capable d'opérer par vents violents et grosses mers. Il fait partie de l'agence de défense du département missile de la Défense américaine, le Système de Défense de Missile Balistique (BMD). Il est monté sur une plateforme catamaran de forage semi-submersible de cinquième génération CS-50. Voir le reportage de G Captain :

<http://tinyurl.com/gr4kmzx>

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 8 juin. Après renouvellement et élections en remplacement de certains mandats :

● **Le Conseil d'Administration** est composé de 17 Administrateurs : M. Philippe BOISSON, Mmes Cécile BELLORD, Valérie CHANAL, MM. Philippe DELEBECQUE, Alioune DIAGNE, Manuel FLAIX, Xavier GALBRUN, Claude GOUSSOT, Gilles HELIGON, Olivier JAMBU-MERLIN, Jean-Pierre LAFFAYE, Hervé LEBORGNE, Didier MARSAC, Jean-Pierre SCOUARNEC, Georges SIOUFI, Jean-Paul THOMAS, Jean-Yves THOMAS.

● **Le Bureau** reste inchangé : MM. P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS (Vice-Président et Trésorier) et O. JAMBU-MERLIN (Vice-Président).
Secrétaire Général : M. M. LEPARQUIER (non membre du bureau).

● **Le Comité de la Chambre** est toujours composé de :

- Membres titulaires : MM. P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS et O. JAMBU-MERLIN,
- Membres suppléants : MM. P. BOISSON, M. LE LUYER, J-P. LAFFAYE, G. SIOUFI, J-F. CHENEVAL, et J-P. MARCQ.

● **La Chambre Nationale des Courtiers Maritimes de France** s'est retirée de notre Chambre et n'en est plus membre institutionnel depuis cette année.
La Chambre compte donc désormais 17 membres institutionnels.

● **Incorporation sur la liste des arbitres :**

- **M. Philippe GODIN**, Président de l'AFDM (Association Française de Droit Maritime), dans la catégorie "Juristes".

- **M. Long TRANG**, Dispatcher d'avaries communes. Administrateur-délégué de Atlantis International Services S.A. société spécialisée dans la gestion des avaries communes, contentieux et expertises "Maritimes & Transports", dans la catégorie "Praticiens".

● **Inscription sur la liste des arbitres honoraires** : Mme Martine Rémond-Gouilloud, M. Jean Lebreton, M. Laurent Lebreton, M. Bernard Nicolas.

● **Retrait de la liste des arbitres** : Messieurs Nicolas Molfessis et Philippe Chennaux.

● **Décès** : Nous avons appris cette année les décès de M. Philippe Demeais (arbitre honoraire, entré à la Chambre lors de sa création), de M. Bernard Parizot (arbitre honoraire, inscrit à la Chambre en 1993), de M. Paul Eric Eyssautier, PDG du groupe éponyme, un des principaux courtiers d'assurances maritimes français et arbitre à la Chambre, décédé subitement le 19 mars et, au milieu de l'été, celui du bâtonnier Pierre Emo (arbitre honoraire, inscrit à la Chambre en 1974).

La Chambre présente à leurs familles, au nom du Bureau, du Comité et de tous les arbitres ses plus sincères condoléances.

● **La formation** sur les thèmes, Droit maritime, Approche de l'affrètement, Assurances maritimes, qui a été donnée en février à des professionnels démontre qu'il peut y avoir, au sein des entreprises, un besoin de formations courtes. Les arbitres, experts de leur secteur d'activité, encadrent ces stages réunissant quelques participants. Ainsi ces formations sont adaptées aux besoins de chaque entité et peuvent être modulées sur un ou plusieurs jours. Le travail par petits groupes permet un échange privilégié avec les intervenants qui répondent aux questions et aux cas pratiques rencontrés dans les entreprises.
Les détails et l'organisation d'une session peuvent être étudiés avec le secrétariat de la Chambre : E mail : contact@arbitrage-maritime.org. Tél : 01 42 96 40 41.

● **Le site de la Chambre** www.arbitrage-maritime.org a été "relooké" et modernisé. Outre la fonction "Responsive" qui permet au site de s'adapter en fonction de la largeur de l'écran de l'internaute (ordinateur, tablette ou smart phone), les principales nouveautés sont :

* La publication des "résumés de résumés" des sentences en français et en anglais (depuis 2003 pour celles-ci) en lecture libre.

* Les moteurs de recherche :

- sur la totalité du site,

- depuis les pages "Gazettes de la Chambre", "Tirés à part" dans l'onglet "Documentation",
- dans l'onglet "Arbitrage - Conciliation", un arbitre particulier peut aussi être directement trouvé depuis la liste des arbitres de tous les collèges ou d'un collège particulier,

- un mot clé d'une sentence peut aussi être directement recherché depuis l'onglet "Résumés de sentences" dans "Documentation".

* Une "Boîte à outils" répertoriant des sites d'informations utiles (dans l'onglet "Documentation").

* Un formulaire de contact pour une demande d'information ou un abonnement à la Gazette.

● **A l'occasion du cinquantenaire de la Chambre**, il sera organisé le **22 novembre 2016**, à bord des Vedettes de Paris, au pied de la Tour Eiffel, **une rencontre Arbitres / Avocats / Juristes d'entreprises** autour du thème de discussion : "**La comparaison des procédures françaises et anglaises**". Il est prévu une intervention d'un de nos arbitres britanniques ainsi que la participation d'un autre spécialiste anglais pour présenter la procédure anglaise en face de nos juristes français qui interviendront sur la procédure française. Un cocktail clôturera cet événement. Les places étant limitées, s'inscrire auprès du secrétariat : contact@arbitrage-maritime.org

Charte-partie au voyage avec durée déterminée assimilée à un affrètement à temps

● **The Charterers P&I Club** a récemment relevé l'arrêt en appel - *The "WEHR TRAVE"* [2016] EWHC 583 (Comm) <http://goo.gl/7TtkEq> dans lequel la Cour a donné un certain nombre de précisions sur les notions de voyage en affrètement à temps (*T/C Trip*): <http://goo.gl/rJ0stx>

● **Ndlr** : Clarté des accords. Il faut être vigilant, en définissant "avant" si le concept "*T/C Trip*" définit clairement que le "*Trip*" est terminé à la fin du déchargement ou non.

Rappel d'une note de 2007 toujours publiée dans "Miscellanées" sur le site de la Chambre <http://goo.gl/FST2IO>

"Reus excipiendo fit actor"



En opposant une exception, le défendeur devient demandeur.

Les espaces maritimes français

"La diplomatie et la défense des frontières maritimes de la France"

La France détient la 2e superficie maritime du monde (11 Millions km²) auxquels s'ajoutent potentiellement 1,8 millions de Km² supplémentaires de fonds marins grâce aux éventuelles extensions du plateau continental, principalement dans le Pacifique et dans l'Océan Indien.

Lire le rapport d'information de la commission des Affaires Étrangères :

<http://goo.gl/ucCnk4>

Réquisition des moyens de transports

Mémento-guide sur les procédures de réquisition des moyens de transport maritimes, aériens et terrestres par l'État :

<http://goo.gl/3tivDk>

L'histoire grecque maritime



Christina O, long de 99,09m. a appartenu à Aristote Onassis de 1954 à 1975, à l'origine frégate canadienne anti-sous-marine.

Visite à bord : <https://goo.gl/Iglyxd>

La Grèce, une nation de plus de 1000 îles, a une histoire et une culture étroitement liées à la mer. Le maritime moderne s'est développé au XIXe siècle lorsque les négociants grecs ont acheté des navires pour transporter leurs marchandises entre la Mer Noire et l'Europe du Nord et au fil du temps ont commencé à transporter des cargaisons pour tiers.

Les grecs restent encore de nos jours les premiers "armateurs" du monde.

● L'histoire de la Grèce maritime jusqu'à la seconde guerre mondiale : <http://goo.gl/QQxKd>



Bref aperçu de l'histoire de la grande période grecque maritime au XXe siècle à travers les vies des plus médiatiques d'entre eux

● **Stavros George Livanos** (1891–1963), natif de l'île de Chios, a été le fondateur de l'empire maritime Livanos ainsi que le rival et aussi le beau père des deux armateurs milliardaires Aristotle Onassis and Stavros Niarchos (Tina Livanos fut mariée successivement aux deux, ce qui alimenta, entre autres, les guerres picrocholines entre les deux hommes):

<https://goo.gl/SvEzSS>

● L'imbrication des familles Livanos, Onassis et Niarchos dans les années d'après guerre :

<http://goo.gl/zVOi1w>

● **Aristote Onassis** : "Il y a des gens qui veulent tout de quelque chose, d'autres quelque chose de tout, moi, je veux tout de tout".

Podcast France Inter (28,57') : <https://goo.gl/NVEkqY>

Film La vie d'Onassis (42,58') : <https://goo.gl/fH5PTt>

Film the Golden Greek (57,50') : <https://goo.gl/eH5v1P>

Film the Greek Tragedy (43,08') : <https://goo.gl/Kb9sl7>



Créole (ex *Vira*), qui fut longtemps le plus grand trois-mâts privé du monde, construit en 1927 dessiné par Charles E. Nicholson a été racheté en 1948 et restauré par Stavros Niarchos.

L'histoire de ce yacht :

<http://goo.gl/MP4YW>

Le documentaire "Le Créole : Yacht de rêve ou bateau maudit" (50,52') :

<https://goo.gl/BP2mMp>



● **Stavros Niarchos** : né en 1909, Stavros Niarchos est connu pour avoir lancé le premier superpétrolier. Personnalité de la vie mondaine européenne, parfois aussi surnommé *The Golden Greek*, "le Grec en or", il a possédé une importante collection d'œuvres d'art, et fondé une écurie de chevaux de course. En Grèce, il a créé les chantiers de construction et de réparation navale de Skaramangas, à l'ouest d'Athènes, qui comptèrent parmi les plus importants de Méditerranée. <https://goo.gl/hizoSQ>

La biographie : <http://goo.gl/2m7Scf>



Le temple de la renommée

● Évocation des armateurs grecs qui, avec les Livanos, Niarchos, Onassis, ont fait l'histoire maritime moderne grecque : sans les citer tous, Les Chandris, Cotzias, Embiricos, Goulandris, Kulukundis, Lemos, Livanos, Peraticos, Tsavliris ... <http://goo.gl/2JMWLA>

De nos jours, l'actualité ...

● L'enquête de Reuters sur la position des armateurs et la crise grecque (Nov. 2015).

<http://goo.gl/73oHRH>

● Le port du Pirée vendu aux Chinois : <http://goo.gl/1ZOZuH>

● Posidonia 2016 Le rendez-vous du shipping qui se tient tous les 2 ans au Pirée a eu lieu cette année : <http://goo.gl/M8CcEp>

● Le journal d'information électronique gratuit sur l'information maritime grecque et internationale : <http://www.hellenicshippingnews.com>



Atlantis II, longueur : 115,76m. sister ship du 1er yacht Atlantis construit en 1973, pour rivaliser avec le *Christina O* d'Onassis, et offert par Stavros Niarchos au Roi Fahd d'Arabie Saoudite sous le nom *Issham Al Baher*.

<http://goo.gl/lZqQA2>

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



02/05 Les Echos - Le gouvernement veut réécrire le Code civil pour faciliter l'application de la responsabilité pour faute. <http://goo.gl/Jeh2Fa>

06/05 G Captain - Une plate-forme de 2011 achetée pour 1/10^e de son prix initial. <https://goo.gl/zsOFgl>

25/05 L'Antenne - La recomposition du paysage maritime mondial issue du gigantisme impose de nombreuses contraintes pour les ports et pour les opérateurs de terminaux. Le monde de la ligne régulière conteneurisée évolue sur le modèle du transport aérien. <http://goo.gl/z3Da0H>

07/06 Le Marin - La loi Leroy sur l'économie bleue définitivement adoptée par le Sénat. Les principaux acquis : <http://goo.gl/EKqtcv>

09/06 Le Figaro - Confrontés au ralentissement et à la transformation de leur économie, les Chinois se retrouvent avec des montagnes d'acier et de charbon en excédent. Les exportations d'acier chinois ont augmenté en mai de 3,7 %. En un mois (mai), la Chine a expédié dans le monde 9,4 millions de tonnes d'acier, soit presque autant que le Brésil en une année.

14/06 Marinfos - Dernière tactique des passeurs : Afin de faire récupérer plus vite les migrants, envoyer un signal de détresse même si le bateau ne risque pas de couler.

15/06 Splash 247 - Un navire retenu au Canal de Suez suite à l'utilisation d'un drone pendant la traversée. <http://goo.gl/xLtYiE>

"Harmony of the Seas"

Le 12 mai, STX France livre aux chantiers de Saint-Nazaire l'Harmony of the Seas à son propriétaire Royal Caribbean.

La brochure commerciale :

<http://goo.gl/Snl5al>

Le reportage technique de Mer et Marine :

<http://goo.gl/8S7emM>



Crédit photo
Vincent Groizeleau . Mer et Marine

17/06 Marine & Océans - Les Palestiniens ont entamé des discussions avec l'Égypte pour déterminer les frontières maritimes de leur État et les ressources qu'ils pourraient exploiter en mer.

19/06 Mer et Marine - Urgence en mer : Un numéro abrégé, le 196. Ce numéro créé en

2014, disponible 7j/7 et 24h/24, permet de joindre gratuitement et directement un centre de sauvetage CROSS depuis le littoral, soulignent les préfectures maritimes, qui rappellent que le 196 ne se substitue pas, en mer, à la VHF 16.

20/06 L'Antenne - À la faveur du réchauffement climatique, la Chine incite sa flotte marchande à emprunter la route de l'Arctique. Voir aussi la note de synthèse de l'ISEMAR : <http://tinyurl.com/z7ugu7v>

24/06 Mer et Marine - La SNSM ne peut plus être dans l'incertitude et la précarité. Sans une réévaluation rapide des subventions publiques pour 2017, la Société Nationale de Sauvetage en Mer devra faire de douloureux sacrifices. <http://tinyurl.com/hbysngb>

26/06 Canal de Panama : plus d'un siècle après son inauguration en 1914 et après neuf années de travaux, le porte-conteneurs de 9 472 EVP "Cosco Shipping Panama", rebaptisé ainsi pour la circonstance et désigné après tirage au sort pour le transit inaugural du nouveau canal entre dans les nouvelles écluses après avoir acquitté les droits et frais de passage pour env. 600 000 US \$.

"C'est un grand jour pour le Panama", dont le canal est la route qui unit le monde", a lancé le président panaméen, Juan Carlos Varela.

Le canal élargi est inauguré avec presque deux ans de retard et un coût de 5,45 milliards de dollars, sur lequel planent encore les réclamations déposées par le consortium, pour 3,5 milliards.

Voir l'excellent article interactif du New-York Times : <http://nyti.ms/28O4ZwL>



Le nouveau canal agréablement décrit au fil d'un transit dans ce film didactique de 11,01' : <https://goo.gl/M7424C>.

L'histoire du Canal :

<http://tinyurl.com/zatlvf9>

30/06 Mer et Marine - Le plus grand armement mondial de tankers (pétrole, raffinés, gaz - 105 navires, 17,04 millions de tonnes) est chinois. Cosco Shipping Energy Transportation est le nouveau nom de China Shipping Development et de Cosco Dalian Ocean Shipping Co. La Cie prévoit encore investir dans 25 nouveaux transporteurs de GNL.

08/07 Le Journal de la Marine Marchande - Suite au naufrage du "Prestige", les Associations des armateurs de la Communauté européenne (Ecsa) et la Fédération des travailleurs européens des transports (ETF) demandent qu'un traitement équitable soit réservé aux navigants à la suite d'un accident et s'opposent fermement à la criminalisation des marins. <http://goo.gl/PXsCkK>

11/07 World Maritime News - Le premier semestre le plus difficile depuis le début de la crise pour tous les secteurs sauf pour le Ro-Ro selon Clarksons : <http://goo.gl/LfiulN>

Récréation

● Visite du terminal à conteneurs turc de Haydarpaşa en "free running" (vidéo 3'11) : <https://youtu.be/fqKO5fp4Fcc>

● Vidéo de 2' à bord du paquebot "AIDAprima" virtuellement attaqué par des drones visitant le navire à une vitesse allant jusqu'à 120 km/h :

<http://tinyurl.com/htce3xw>

19/07 World Maritime News - Infographie des alliances maritimes : <http://goo.gl/nQ1V4i>

05/08 G Captain - Le chinois Cosco va devenir l'actionnaire majoritaire du port du Pirée : <http://tinyurl.com/jaf9l9q>

08/08 Le Monde - Les bateaux de passeurs, un marché en expansion pour la réparation navale en Égypte : <http://tinyurl.com/z2b2zww>

12/08 G Captain - Le Japon va explorer en profondeur pour la recherche de nodules : <http://tinyurl.com/zqfth9p>

15/08 The American Journal of Transportation - L'Égypte, le plus grand acheteur de blé du monde, a renforcé sa réglementation en imposant aux navires de ne décharger qu'après l'inspection finale : <http://tinyurl.com/gnpc8ad>

17/08 Container Management - DP World étudie de "transporter" des conteneurs via des tubes à une vitesse de 1200 km/h : <http://tinyurl.com/jkuuubv>

24/08 L'Antenne - Le Brexit pourrait se traduire par la fragilisation de la puissance maritime du Royaume Uni : <http://goo.gl/xsCUll>



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.